

UMGEBUNGSLÄRM-AKTIONSPLAN ÖSTERREICH 2008

TEIL B11 - SCHIENENSTRECKEN ÖBB - BMVIT

im Zuständigkeitsbereich der
Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie



Dokumentstruktur

Der Umgebungslärm-Aktionsplan besteht aufgrund der unterschiedlichen Zuständigkeiten für Lärmschutz in Österreich aus einzelnen Teilen. Die Dokumente sind entsprechend der nachfolgenden Struktur gegliedert.

In den Dokumenten des Teils A sind allgemeine bzw. ganz Österreich betreffende Informationen enthalten.

In den Dokumenten des Teils B erfolgt die Darstellung der Aktionsplanung, unterschieden nach der jeweils zuständigen Behörde.

Allgemeine Informationen

Teil A1 – Einleitung und Grundlagen

Teil A2 – Zusammenfassende Darstellung der Daten

Straßenverkehr

Teil B1 – Aktionsplanung BMVIT (A&S - Autobahnen und Schnellstraßen)

Teil B2 – Aktionsplanung Burgenland (Straßen außer A&S)

Teil B3 – Aktionsplanung Kärnten (Straßen außer A&S)

Teil B4 – Aktionsplanung Niederösterreich (Straßen außer A&S)

Teil B5 – Aktionsplanung Oberösterreich (Straßen außer A&S)

Teil B6 – Aktionsplanung Salzburg (Straßen außer A&S)

Teil B7 – Aktionsplanung Steiermark (Straßen außer A&S)

Teil B8 – Aktionsplanung Tirol (Straßen außer A&S)

Teil B9 – Aktionsplanung Vorarlberg (Straßen außer A&S)

Teil B10 – Aktionsplanung Wien (Straßen außer A&S)

Schienenverkehr

Teil B11 – Aktionsplanung BMVIT (Schienenstrecken)

Teil B12 – Aktionsplanung Wien (Straßenbahnstrecken)

Flugverkehr

Teil B13 – Aktionsplanung BMVIT (Flugverkehr)

IPPC-Anlagen im Ballungsraum Wien

Teil B14 – Aktionsplanung BMWA (IPPC-Anlagen)

Teil B15 – Aktionsplanung BMLFUW (IPPC-Anlagen)

INHALTSVERZEICHNIS

VORWORT	4
0. EINLEITUNG	5
1. PLANUNGSGEBIET	6
2. FÜR DIE AUSARBEITUNG ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE/STELLE	6
3. GELTENDE SCHWELLENWERTE SOWIE RECHTSGRUNDLAGEN	6
4. ZUSAMMENFASSUNG DER DER MASSNAHMENPLANUNG ZUGRUNDE GELEGTEN DATEN DER STRATEGISCHEN UMGEBUNGSLÄRMKARTEN	10
5. ANGABE UND BEWERTUNG DER GESCHÄTZTEN ANZAHL VON PERSONEN, DIE UMGEBUNGSLÄRM AUSGESETZT SIND	10
6. ANGABE VON BESONDEREN LÄRMPROBLEMEN UND VERBESSERUNGSBEDÜRFTIGEN SITUATIONEN	10
7. DARSTELLUNG DER EINBEZIEHUNG DER ÖFFENTLICHKEIT	11
8. BEREITS VORHANDENE ODER ZUR REALISIERUNG ABSEHBARE MASSNAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG	11
9. MASSNAHMEN DER AKTIONSPANUNG	17
10. ERGÄNZENDE EINZELMASSNAHMEN IN ANDEREN ZUSTÄNDIGKEITSBEREICHEN	19
11. LANGFRISTIGE STRATEGIE ZUM SCHUTZ VOR UMGEBUNGSLÄRM	19
12. VERFÜGBARE INFORMATIONEN ZU DEN FINANZMITTELN	21
13. BESTIMMUNGEN FÜR DIE BEWERTUNG DER UMSETZUNG VON LÄRMSCHUTZMASSNAHMEN	21
14. SCHÄTZUNG DER DURCH DIE JEWEILS KONKRET VORGESEHENEN MASSNAHMEN VORAUSSICHTLICH ERZIELTE REDUKTION DER ANZAHL DER VON UMGEBUNGSLÄRM BELASTETEN PERSONEN	22
15. BEURTEILUNG DER ERHEBLICHKEIT VON UMWELTAUSWIRKUNGEN	22
16. WÜRDIGUNG UND ERLÄUTERUNG DER ANFRAGEN BZW. STELLUNGNAHMEN ZUM ENTWURF DES AKTIONSPANES	23
17. KURZE ZUSAMMENFASSUNG DES (TEIL-) AKTIONSPANES	28

VORWORT

In den dicht besiedelten Siedlungsräumen Österreichs, insbesondere in den auf Grund der für Österreich typischen Topographie enger Täler, stellt der Schienenverkehrslärm eine Belastung für die hier lebenden Menschen dar. Dauerhaft erhöhte Lärmpegel sind ein ernst zu nehmendes Umwelt- und Gesundheitsproblem. Das BMVIT setzte sich für eine wirksame Lärmschutzpolitik in Österreich ein.

Mit der Realisierung von Lärmschutzmaßnahmen an Schienenstrecken nach Ausarbeitung des Schienenverkehrslärmkatasters in den Jahren 1993 bis 1996 sind die Störungen zufolge des Schienenverkehrslärms signifikant geringer geworden. Die Verwendung von Lärmkarten als Unterlage für Lärminderungsprojekte zeigte deutlich, dass es erforderlich ist, einheitliche Unterlagen für die Erstellung von Lärmkarten und Lärminderungsplänen zur Verfügung zu stellen.

Ein weiterer Schritt bei der Lärmbekämpfung wird von der Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie erwartet. Aus den nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie erstellten Lärmkarten ergibt sich ein umfassendes objektives Bild über die Lärmbelastung in Österreich. In Lärmaktionsplänen wird dargelegt, welche Maßnahmen zur Minderung der Lärmbelastungen ergriffen wurden bzw. werden. Die EU-Umgebungslärmrichtlinie lässt dabei den Verkehrsunternehmen großen Gestaltungsspielraum. Damit dieser im Interesse der Bürgerinnen und Bürger genutzt wird, sieht die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine Information und Beteiligung der Öffentlichkeit vor. Die gemäß der EU-Umgebungslärmrichtlinie erarbeiteten strategischen Umgebungslärmkarten sollen auch die Grundlage für schalltechnische Planungsentscheidungen wie z.B. Flächenwidmungen, Standplatzwahl und Ähnliches bilden.

0. EINLEITUNG

Ziel der Aktionspläne ist, schädlichen Auswirkungen von Umgebungslärm auf die menschliche Gesundheit sowie unzumutbaren Belästigungen durch Umgebungslärm entsprechend den Erkenntnissen der Wissenschaft vorzubeugen oder entgegenzuwirken. Dazu sind auch Gebiete, die auf Grund ihrer Ausweisung bzw. Nutzung einen besonderen Schutzanspruch hinsichtlich Lärm aufweisen, zu erhalten und vor einer weiteren Lärmbelastung zu schützen.

Grundlage für die Umgebungslärm-Aktionsplanung stellt die Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bekämpfung von Umgebungslärm dar. Mit dem Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz und den rechtlichen Umsetzungen der Bundesländer wurde ein wichtiger Schritt gesetzt, die Lärmbelastung in Österreich einheitlich zu erfassen und für einen besseren Schutz vor Umgebungslärm zu sorgen. In diesem Zusammenhang ist es erforderlich, dass sämtliche für die einzelnen Verkehrsträger zuständigen Behörden in einheitlicher und abgestimmter Weise vorgehen.

Bei der Ausarbeitung der Lärm-Aktionspläne kommt der Information der Bevölkerung eine besondere Bedeutung zu. Die Teil-Aktionspläne der jeweils in Österreich zuständigen Stellen können deshalb gemeinsam mit den zugehörigen strategischen Umgebungslärmkarten und weiteren Informationen zum Lärmschutz unter www.umgebungslaerm.at abgerufen werden.

Diese Teil-Aktionspläne liefern die Grundlage für weitere Detailplanungen. Durch die Teil-Aktionspläne werden keine direkten subjektiv-öffentlichen Rechte begründet. Weiterführende Möglichkeiten zur Lärminderung und Ruhevorsorge sind auch im "Handbuch Umgebungslärm" des Lebensministeriums aufgezeigt.

1. PLANUNGSGEBIET

Das Planungsgebiet umfasst im Wesentlichen den Bereich der Westbahn von Wien bis Golling-Abtenau (Salzburg), die Brennerbahn im Unterinntal von Wörgl bis Baumkirchen, die Südbahn von Bruck a.d. Mur bis Graz und Bruck a.d. Mur bis St. Michael. Im Bereich Niederösterreich wurden die Bereiche der Südbahn von Wien bis Payerbach-Reichenau, die Ostbahn von Wien bis Bruck a.d. Leitha und die Nordwestbahn von Wien bis Gänserndorf erfasst. Die Gesamtlänge der Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 60.000 Zugfahrten pro Kalenderjahr außerhalb des Ballungsraumes Wien beträgt ca. 560 km.

Für den Ballungsraum Wien wird das Planungsgebiet gemäß Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung BGBl. II, Nr. 144/2006, mit dem Gemeindegebiet von Wien einschließlich der Gemeindegebiete Perchtoldsdorf, Brunn am Gebirge, Wiener Neudorf, Maria Enzersdorf und Mödling mit einer Gesamtfläche von 455,87 km² und einer Länge der Schienenstrecken von ca. 205 km in Wien sowie ca. 11 km in den niederösterreichischen Gemeinden abgegrenzt. Weiters wurde der Bereich der Wiener Lokalbahn zwischen Wien Schedifkaplatz und Wiener Neudorf erfasst.

2. FÜR DIE AUSARBEITUNG ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE/STELLE

- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
1010 Wien, Stubenring 1
- ÖBB-Infrastruktur AG
1120 Wien, Vivenotgasse 10

3. GELTENDE SCHWELLENWERTE SOWIE RECHTSGRUNDLAGEN

- Richtlinie 2002/49/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (EU-Umgebungslärmrichtlinie)

Die Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm setzt einen integrierten Ansatz zur Überprüfung, Bewertung und Regulierung von Umweltauswirkungen im Bereich des Lärmschutzes um. In der ersten Phase der Umsetzung sind hinsichtlich des Schienenverkehrs Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 60.000 Zügen pro Kalenderjahr und Eisenbahnstrecken in Ballungsräumen mit mehr als 250.000 Einwohner zu erfassen.

- Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz, BGBl. Nr. 144/2006 (Bundes-LärmG)

Ziel des Bundes-LärmG ist es, schädlichen Auswirkungen von Umgebungslärm auf die menschliche Gesundheit sowie unzumutbaren Belästigungen durch Umgebungslärm vorzubeugen oder entgegenzuwirken. Für Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 60.000 Zügen pro Kalenderjahr und für Eisenbahnstrecken in Ballungsräumen über 250.000 Einwohner sind strategische Lärmkarten zu erstellen. Sofern die Schwellenwerte überschritten werden, sind auf Grundlage der strategischen Lärmkarten Aktionspläne auszuarbeiten.

- Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung, BGBl. Nr. 144/2006 (Bundes-LärmV)

Die Bundes-LärmV legt die näheren Details für die Erstellung der strategischen Lärmkarten und der Aktionspläne fest. Insbesondere enthält sie die Definitionen verschiedener Lärmindizes, Anforderungen an die Ausarbeitung von strategischen Umgebungslärmkarten und von Aktionsplänen, Schwellenwerte für verschiedene Arten von Lärmquellen und die genauere Festlegung von Ballungsräumen.

Schwellenwerte Bundes-LärmV¹

	Tag-Abend-Nacht-Lärmindex	Nacht-Lärmindex
Eisenbahnstrecken	70 dB	60 dB

- Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV), BGBl. Nr. 415/1993

Die im Juni 1993 erlassene **Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung** beinhaltet Regelungen für die im Bereich von Neu- und Ausbaustrecken erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen.

Die Immissionsgrenzwerte sind vom jeweiligen Beurteilungspegel² L_r vor Realisierung der baulichen Maßnahmen abhängig und betragen

- für die Tagzeit
 - 60 dB, wenn $L_r \leq 50$ dB,
 - $L_r + 10$ dB, wenn $50 \text{ dB} \leq L_r \leq 55$ dB, sowie
 - 65 dB, wenn $L_r \geq 55$ dB, und
- für die Nachtzeit

¹ gemäß § 3 Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung 2006

² Der für die Beurteilung des Schienenverkehrslärms maßgebliche Beurteilungspegel L_r ist der um 5 dB verminderte A-bewertete energieäquivalente Dauerschallpegel $L_{A,eq}$.

- 50 dB, wenn $L_r \leq 40$ dB,
- $L_r + 10$ dB, wenn $40 \text{ dB} \leq L_r \leq 45$ dB, sowie
- 55 dB, wenn $L_r \geq 45$ dB.

Um eine österreichweit einheitliche Anwendung der in der SchIV enthaltenen Bestimmungen zu erleichtern, wurden im September 2001 „Durchführungsbestimmungen zur Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (DB-SchIV)“ erlassen und mehrmals aktualisiert (letzte Ausgabe Jänner 2006).

- Richtlinie für die schalltechnische Sanierung der Eisenbahn-Bestandsstrecken zur einheitlichen Regelung von Lärmschutzmaßnahmen an Eisenbahn-Bestandsstrecken (letzte Ausgabe Jänner 2006)

Für eine österreichweit einheitliche Umsetzung des Sanierungsprogrammes wurde die Richtlinie für die schalltechnische Sanierung der Eisenbahn-Bestandsstrecken erarbeitet, die im Wesentlichen die gleichen Regelungen enthält, wie sie in der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung für Lärmschutzmaßnahmen im Bereich von Neu- und Ausbaustrecken vorgesehen sind.

Immissionsgrenzwerte Bestandsstrecken (Richtlinie Bestandsstrecken)

	Beurteilungspegel L_r Tag	Beurteilungspegel L_r Nacht
Eisenbahnstrecken	65 dB	55 dB

Im Zusammenhang mit der Umsetzung des Sanierungsprogrammes wurden Übereinkommen über die Planung, Durchführung, Erhaltung und Finanzierung von Lärmschutzmaßnahmen an Eisenbahnbestandsstrecken der Österreichischen Bundesbahnen mit dem Bundesländern geschlossen (siehe auch Punkt 8).

- Schienenfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung (SchLV), BGBl. Nr. 414/1993

Die im Juni 1993 erlassene Schienenfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung legt Grenzwerte für die von Schienenfahrzeugen verursachten Schallemissionen fest. Durch die Reduktion des Emissionspegels bei Schienenfahrzeugen, welche unter Anwendung des neuesten Standes der Technik erreicht werden soll, wird die Zielsetzung verfolgt, die Lärmbelastung entlang der Eisenbahnstrecken trotz steigender Verkehrsleistungen zu reduzieren bzw. zumindest nicht zu erhöhen.

Durch den starken internationalen Austausch des Rollmaterials ist Eisenbahnlärm hinsichtlich der Schienenfahrzeuge kein nationales, sondern ein internationales Problem und daher nur international lösbar. Seit In-Kraft-Treten der SchLV müssen in Österreich alle Neufahrzeuge den Vorgaben gemäß § 7 (zulässige Mess-

werte) bei Schallmessungen im Sinne der Anlage 1 dieser Verordnung entsprechen.

Geräuschemissionsgrenzwerte nach SchLV (Vorbeifahrtspegel $L_{p,A}$ in 7,5 m bei 80 km/h), wobei jeweils mit Fahrzeughöchstgeschwindigkeit zu messen ist, der Grenzwertvergleich jedoch mit einem Geschwindigkeitszuschlag erfolgt.

Fahrzeuggattung	Grenzwerte Außenschalldruckpegel dB (A-bewertet)
Elektro-Lokomotiven	84
E-Triebwagen	82
Diesel-Lokomotiven	86
Diesel-Triebwagen	84
Reisezugwagen (inkl. Gepäckwagen *)	80 ... 83
Güterwagen *)	81 ... 85
Nebenfahrzeuge 85	86

*) je nach Bauart

- TSI Noise - Entscheidung der Kommission vom 23.12.2005 über die Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem „Fahrzeuge – Lärm“

Mit der Entscheidung der Kommission vom 23. Dezember 2005 über die Technische Spezifikation für die Interoperabilität zum Teilsystem „Fahrzeuge – Lärm“ („TSI Noise“) wurden auf europäischer Ebene Grenzwerte eingeführt. Die TSI Noise schreiben für Neufahrzeuge maximal zulässige Schallpegel im Stand, bei Anfahrt, bei Konstantfahrt und im Führerstand vor. Bei einer Umrüstung oder Erneuerung ist lediglich nachzuweisen, dass die Geräuschemission durch den Umbau nicht erhöht wird. Zusätzlich zu den Grenzwerten beschreibt die TSI die Fahrzeug- und Messbedingungen, unter welchen die Einhaltung der Anforderungen im Rahmen von Typprüfungen (Baumusterprüfungen) zu überprüfen ist. Diese Bedingungen sind insbesondere bei der Messung des Vorbeifahrgeräusches, welches anteilig vom Fahrzeug und vom Gleis abgestrahlt wird, von hoher Bedeutung.

4. ZUSAMMENFASSUNG DER DER MASSNAHMENPLANUNG ZUGRUNDE GELEGTEN DATEN DER STRATEGISCHEN UMGEBUNGSLÄRMKARTEN

Nachstehend sind die für die Erstellung der strategischen Umgebungslärmkarten gemäß § 7 Bundes-LärmV erforderlichen Daten bzw. Rechenvorschriften kurz zusammengefasst:

- Befliegungen: als Grundlage für die Auswertung der Vermessungsdaten wurden im gesamten Bundesgebiet Befliegungen in den Jahren 2006 bis 2008 durchgeführt
- Verkehrsdaten: Kalenderjahr 2005
- ZMR-Daten: 01.11.2006
- ZMR-Daten Gemeindegebiet Wien: 01.08.2007
- GWR-Daten: 31.12.2006
- EDV-Programm für die Berechnung: CadnaA Version 3.7.124
- Berechnungsverfahren: ONREGEL, ONR 305011, Ausgabe 1. September 2004 in Verbindung mit ÖAL-Richtlinie 28 (Stand Febr. 2001)

5. ANGABE UND BEWERTUNG DER GESCHÄTZTEN ANZAHL VON PERSONEN, DIE UMGEBUNGSLÄRM AUSGESETZT SIND

Die Angabe der geschätzten Anzahl von Personen, die Umgebungslärm ausgesetzt sind, können dem Teil A2 des Aktionsplanes entnommen werden. Die Werte sind dort für den Ballungsraum Wien und außerhalb des Ballungsraumes Wien getrennt nach Bundesländern angegeben. Bei der Angabe der Personen, Wohnungen etc. je Auswertungsgebiet erfolgt keine Unterscheidung nach zuständigen Behörden.

6. ANGABE VON BESONDEREN LÄRMPROBLEMEN UND VERBESSERUNGSBEDÜRFTIGEN SITUATIONEN

Durch die österreichweit einheitliche Umsetzung des Programmes der schalltechnischen Sanierung der Eisenbahn-Bestandsstrecken sind die Störungen zufolge des Schienenverkehrslärms signifikant geringer geworden. Obwohl die Bahn ein relativ umweltverträgliches Verkehrsmittel ist, wird weiterhin von Seiten des BMVIT im Sinne einer zeitgemäßen Verkehrspolitik dafür gesorgt, die Lärmbelastung für die Bevölkerung möglichst gering zu halten bzw. auf das unvermeidliche Ausmaß zu beschränken.

Durch die im Sinne der EU-Umgebungslärmrichtlinie erstellten Lärmkarten ergibt sich ein umfassendes objektives Bild über die Lärmbelastung in Österreich, insbesondere sind jene Bereiche ersichtlich, in denen die Schwellenwerte überschritten sind. Diese verbesserungsbedürftigen Bereiche über den Schwellenwerten nach Punkt 3 können

den Konfliktzonenkarten entnommen werden. In diesem Zusammenhang wird jedoch darauf hingewiesen, dass in jenen Bereichen, in welchen in den Konfliktzonenkarten Schwellenwertüberschreitungen ausgewiesen sind und es sich dabei um schalltechnisch sanierte Streckenabschnitte handelt, der erforderliche Lärmschutz gegen Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung bereits durch objektseitige Maßnahmen bzw. durch die Kombination von aktiven und passiven Maßnahmen sichergestellt wurde.

7. DARSTELLUNG DER EINBEZIEHUNG DER ÖFFENTLICHKEIT

Die Veröffentlichung der strategischen Lärmkarten für Haupteisenbahnstrecken sowie für Eisenbahnstrecken im Ballungsraum Wien fand unter www.umgebungslaerm.at am 27. Jänner 2009 statt. Die Veröffentlichung des Entwurfes des Teilaktionsplanes erfolgte am 9. Februar 2009 und wurde im Amtsblatt der Stadt Wien und in der Tageszeitung „Kurier“ bekannt gemacht.

Das Enddatum der 6-wöchigen Stellungnahmefrist für die Öffentlichkeit war der 23. März 2009. Die Stellungnahmen wurden zusammenfassend bearbeitet und die Ergebnisse in den Entwurf des Aktionsplanes eingearbeitet.

8. BEREITS VORHANDENE ODER ZUR REALISIERUNG ABSEHBARE MASSNAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG

Die im Juni 1993 erlassene Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) beinhaltet Regelungen für die im Bereich von **Neubau- und Ausbaustrecken** erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen. Um eine österreichweit einheitliche Anwendung der in der SchIV enthaltenen Bestimmungen zu erleichtern, wurden im September 2001 Durchführungsbestimmungen zur Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (DB-SchIV) erlassen. Unter Einbeziehung der bislang bei der Anwendung der SchIV gewonnenen Erfahrungen werden einzelne Bestimmungen näher erläutert und für objektseitige Maßnahmen die für die schalltechnische Sanierung der Eisenbahn-Bestandsstrecken geltenden Regelungen sinngemäß übernommen. So wurden z.B. im Zusammenhang mit dem viergleisigen Ausbau der Westbahn im Zuge von Linienverbesserungen, Bahnhofsumbauten bzw. Umfahrungen von Ortsgebieten in allen betroffenen Gemeinden die im Sinne der SchIV erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen realisiert.

Im Rahmen des **Programmes der schalltechnischen Sanierung der Eisenbahn-Bestandsstrecken** wurden bereits vor mehr als 10 Jahren für alle Bundesländer Immissionskataster erstellt und die entlang von bestehenden Eisenbahnstrecken auftretenden Lärmbelastungen dargestellt. Darauf aufbauend wurden unter Berücksichtigung einer Objekts- und Personenstandserhebung in den lärmbelasteten Zonen Prioritätenreihungen für die einzelnen Bundesländer ausgearbeitet. Damit lagen sämtliche Grundlagen vor, um Lärmschutzmaßnahmen entlang bestehender Eisenbahnstrecken zu planen und zu realisieren. Auf Grundlage dieser Vorarbeiten wurden ge-

nerelle 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 zu 50 % durch die ÖBB-Infrastruktur Bau AG, die restlichen 50 % der Kosten werden von dem jeweiligen Bundesland und von der jeweiligen Gemeinde übernommen. Der erforderliche Lärmschutz der Wohnbevölkerung vor Schienenverkehrslärm wurde dabei vornehmlich durch bahnseitige Maßnahmen sichergestellt. Wenn die für die bahnseitigen Maßnahmen aufzuwendenden Kosten das Dreifache der Herstellungskosten objektseitiger Maßnahmen überstiegen, wurden grundsätzlich objektseitige Maßnahmen gesetzt.

Nachstehend sind die im Zuge der schalltechnischen Sanierung der Eisenbahn-Bestandsstrecken erfassten Einwohner hinsichtlich Planung und Durchführung sowie die realisierten Lärmschutzwandflächen bzw. -längen zusammengefasst (Stand 2008):

Burgenland



Übereinkommen	2.12.1999
Planung in Gemeinden	9
Durchführung in Gemeinden	8
erfasste Einwohner Planung	1.396
erfasste Einwohner Durchführung	1.396
Lärmschutzwandfläche (m ²)	10.208
Lärmschutzwandlänge (m)	4.012

Kärnten



Übereinkommen	27.09.1997
Planung in Gemeinden	12
Durchführung in Gemeinden	8
erfasste Einwohner Planung	10.757
erfasste Einwohner Durchführung	8.185
Lärmschutzwandfläche (m ²)	128.485
Lärmschutzwandlänge (m)	41.038

Niederösterreich



Übereinkommen	16.09.1999
Planung in Gemeinden	50
Durchführung in Gemeinden	34
erfasste Einwohner Planung	26.191
erfasste Einwohner Durchführung	18.009
Lärmschutzwandfläche (m ²)	164.671
Lärmschutzwandlänge (m)	57.982

Oberösterreich



Übereinkommen	21.11.1998
Planung in Gemeinden	39
Durchführung in Gemeinden	28
erfasste Einwohner Planung	45.211
erfasste Einwohner Durchführung	39.341
Lärmschutzwandfläche (m ²)	211.018
Lärmschutzwandlänge (m)	69.519

Salzburg



Übereinkommen	10.09.1997
Planung in Gemeinden	23
Durchführung in Gemeinden	19
erfasste Einwohner Planung	35.339
erfasste Einwohner Durchführung	32.450
Lärmschutzwandfläche (m ²)	222.335
Lärmschutzwandlänge (m)	71.984

Steiermark



Übereinkommen	9.07.1998
Planung in Gemeinden	31
Durchführung in Gemeinden	24
erfasste Einwohner Planung	33.673
erfasste Einwohner Durchführung	29.732
Lärmschutzwandfläche (m ²)	177.343
Lärmschutzwandlänge (m)	56.899

Tirol



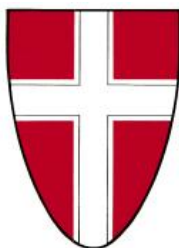
Übereinkommen	15.04.2003
Planung in Gemeinden	51
Durchführung in Gemeinden	45
erfasste Einwohner Planung	27.770
erfasste Einwohner Durchführung	26.837
Lärmschutzwandfläche (m ²)	199.318
Lärmschutzwandlänge (m)	61.541

Vorarlberg



Übereinkommen	14.09.1998
Planung in Gemeinden	20
Durchführung in Gemeinden	18
erfasste Einwohner Planung	10.475
erfasste Einwohner Durchführung	10.285
Lärmschutzwandfläche (m ²)	123.498
Lärmschutzwandlänge (m)	41.587

Wien



Übereinkommen	30.04.2001
Planung (Bereiche)	54
Durchführung (Bereiche)	7
erfasste Einwohner Planung	59.468
erfasste Einwohner Durchführung	17.368
Lärmschutzwandfläche (m ²)	26.830
Lärmschutzwandlänge (m)	8.454

Österreich gesamt



Planung in Gemeinden	236
Durchführung in Gemeinden	185
erfasste Einwohner Planung	250.280
erfasste Einwohner Durchführung	183.603
Lärmschutzwandfläche (m ²)	1.263.706
Lärmschutzwandlänge (m)	413.016

Im **Ballungsraum Wien** wurden im Rahmen des Programmes der schalltechnischen Sanierung der Eisenbahn-Bestandsstrecken mehrere Projekte mit einer Gesamtlänge der Lärmschutzeinrichtungen von ca. 6,3 km fertig gestellt. Die erfassten Einwohner hinsichtlich Planung und Durchführung sowie realisierten Lärmschutzwandflächen bzw. -längen sind der vorstehenden Zusammenstellung zu entnehmen.

Die im Zuge des Pilotprojektes zur Erprobung von Lärmschutzwandsystemen errichteten Maßnahmen im Bereich der Favoriten Straße – Oberlaaer Straße mit Lärmschutzwandgesamtlängen von ca. 3,2 km wurden im Jahr 1995 abgeschlossen. Weiters besteht ein Lärmschutzdamm im Bereich zwischen dem Zentralverschiebebahnhof Wien und der Gadnergasse. Das Projekt Praterstern – Hellwagstraße ist derzeit in Bau und der Bereich zwischen Reichsbrücke und Ostbahnbrücke wird derzeit mit objektseitigen Maßnahmen (Fensterförderung) saniert. Beim Ausbau der Pottendorferlinie im Bereich des Bahnhofes Wien Meidling bis Landesgrenze werden die entsprechenden Lärmschutzmaßnahmen derzeit realisiert. In Planungsvorbereitung ist im Rahmen des Projektes Hauptbahnhof Wien der Bereich von Wien Südbahnhof bis Matzleinsdorfer Platz. Der Abschnitt Erzherzog Karl-Straße - Landesgrenze wird im Rahmen der Planungen für den Ausbau der Strecke Wien - Marchegg (Bratislava) u.a. auch hinsichtlich Lärmschutz betrachtet werden. Im Abschnitt Klein Schwechat - Donaukaibahnhof ist im Rahmen des Lückenschlusses Donauländebahn/Donauuferbahn (u.a. Wiedererrichtung der Winterhafenbrücke) die Errichtung von Lärmschutzwänden im Gange.

An weiteren Streckenabschnitten wurden im Rahmen von Neu- und Ausbauprojekten Lärmschutzmaßnahmen errichtet:

- Hochbahn Jedlersdorf - Leopoldau
- Bereich Handelskai
- Bereich Wien Nord - Wien Südbf.
- Rennweg - Landesgrenze (im Rahmen des Ausbaues der S7)
- Bereich ÖBB-Hauptwerkstätte Simmering bis Haidestraße
- Praterkai - Stadlau (im Rahmen der Hebung der Ostbahndonaubrücke für das Donaukraftwerk Freudenau)

Im **Ballungsraum Wien (Niederösterreich)** wurden im Rahmen des Programmes der schalltechnischen Sanierung der Eisenbahn-Bestandsstrecken auf Grund des generellen Übereinkommens vom 16. September 1999 über die Planung, Durchführung, Erhaltung und Finanzierung von Lärmschutzmaßnahmen an Eisenbahn-Bestandsstrecken Projekte mit einer Gesamtlänge der Lärmschutzeinrichtungen von ca. 5,0 km bereits fertig gestellt.

Im Zusammenhang mit realisierten Projekten ist festzuhalten, dass der erforderliche Lärmschutz gegen Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung vornehmlich durch bahnseitige Maßnahmen, jedoch auch durch objektseitige Maßnahmen bzw. durch die Kombination von aktiven und passiven Maßnahmen sicherzustellen ist. Die Konfliktzonenkarten können daher in sanierten Streckenabschnitten Schwellenwertüberschreitungen aufweisen. Diese sanierten Streckenabschnitte sind in den Lärmkarten nicht dargestellt und konnten auch bei der elektronischen Ermittlung der Anzahl der Menschen in lärmbelasteten Gebieten nicht berücksichtigt werden. Die im Aktionsplan Teil 2 (Zusammenfassende Darstellung der Daten) in den Lärmzonen angeführten Werte beinhalten daher auch Anrainer, für welche der erforderliche Lärmschutz mit objektseitigen Maßnahmen sichergestellt wurde. Bei der Erstellung der strategi-

schen Lärmkarten für die zweite Phase der Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie ist es zweifelsohne erforderlich, Sanierungsbereiche mit bahnseitige Maßnahmen, mit objektseitige Maßnahmen bzw. Kombination von aktiven und passiven Maßnahmen darzustellen.

Bis Ende des Jahres 2008 wurden österreichweit insgesamt ca. 325 Mio. Euro für Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der schalltechnischen Sanierung der österreichischen Eisenbahn-Bestandsstrecken investiert.

9. MASSNAHMEN DER AKTIONSPLANUNG

Im Bereich von Neu- und Ausbaustrecken bilden Lärmschutzmaßnahmen im Sinne der im Juni 1993 erlassenen Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung einen integrativen Bestandteil des jeweiligen Projektes. Neubaustreckenabschnitte müssen im Hinblick auf die Durchsetzbarkeit ohnedies soweit wie möglich abseits bestehender Bebauungen und Siedlungen geführt werden (UVP-Verfahren, z. B.: Umfahrung Enns), sodass in vielen Fällen auch schon durch die Trassenführung selbst eine geringere Lärmimmission bewirkt wird. Ähnliches gilt auch für die damit verbundenen und zufolge der gestreckten Trassenführung ausgelösten höheren Tunnelanteile, die ebenfalls eine geringere Lärmimmission zur Folge haben.

Für eine österreichweit einheitliche Umsetzung des Programmes der schalltechnischen Sanierung der Eisenbahn-Bestandsstrecken wurden im Einvernehmen mit allen Ländern und den betroffenen Eisenbahngesellschaften Vorgaben erarbeitet, die im Wesentlichen die gleichen Regelungen enthalten, wie sie in der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung für Lärmschutzmaßnahmen im Bereich von Neu- und Ausbaustrecken vorgesehen sind. Damit ist sichergestellt, dass Lärmschutzmaßnahmen unabhängig davon, ob es sich um eine Neu- bzw. Ausbaustrecke oder um eine bestehende Strecke handelt, nach den gleichen Kriterien geplant und realisiert werden.

Die bereits seit Jahren an bestehenden hochrangigen Eisenbahnstrecken laufenden Lärmsanierungsprogramme, welche in Abstimmung mit dem jeweiligen Bundesland österreichweit prioritätenmäßig festgelegt und durchgeführt werden, werden auch in den nächsten Jahren fortgeführt und in die Aktionsplanung Eingang finden. Die Lärmsanierungsprogramme werden stufenweise umgesetzt, wobei die einzelnen Maßnahmen zu jenem Zeitpunkt gesetzt werden, zu welchem sämtliche erforderlichen Voraussetzungen (z.B. Genehmigungen, Grundeinlösungen etc.) gegeben sind und die finanzielle Bedeckung gesichert ist. Damit soll auch klar gestellt werden, wo die Grenzen des Lärmschutzes - insbesondere auch in finanzieller Hinsicht - liegen.

Kriterium für die Maßnahmen im Aktionsplan gemäß Bundes-LärmG ist die Überschreitung der in der Bundes-LärmV vorgegebenen Schwellenwerte. Der erforderliche Lärmschutz der Wohnbevölkerung vor Schienenverkehrslärm soll vornehmlich durch bahnseitige Maßnahmen sichergestellt werden. Als bahnseitige Maßnahmen

gelten insbesondere Schallschutzwände, Schallschutzwälle und Kombinationen derselben. Wenn die für die bahnseitigen Maßnahmen aufzuwendenden Kosten das Dreifache der Herstellungskosten objektseitiger Maßnahmen übersteigen, sind grundsätzlich objektseitige Maßnahmen zu setzen. Als objektseitige Maßnahmen gelten Lärmschutzeinrichtungen an Gebäuden wie insbesondere der Einbau von Schallschutzfenstern und -türen einschließlich der erforderlichen Lüfter in Räumlichkeiten, die zumindest überwiegend Wohn- oder Schlafzwecken dienen. Auf Grund der Bebauung im innerstädtischen Bereich sind vornehmlich objektseitige Maßnahmen anwendbar. Bei einem Nachtlärm-Index größer als 65 dB ist der Einbau von Schallschutzfenstern und -türen mit einem Schalldämmmaß von mehr als 42 dB zu empfehlen.

Zusammenfassend kann daher festgehalten werden, dass unter Zugrundelegung vorstehender Anmerkungen das laufende Bestandslärmsanierungsprogramm weiter geführt wird und bei Neu- und Ausbauprojekten die Lärmschutzmaßnahmen im Sinne der SchIV realisiert werden. Eine darüber hinausgehende Aktionsplanung hinsichtlich baulicher schalltechnischer Maßnahmen ist vorerst nicht vorgesehen.

In den strategischen Lärmkarten zur Lokalbahn Wien - Baden ist sowohl bei der Darstellung des L_{den} wie auch bei der Darstellung des L_{night} erkennbar, dass im unmittelbaren Nahbereich der Strecke einige Gebäude bzw. Fassaden von Gebäuden durch Schwellenwertüberschreitungen betroffen sind. Auf Grund der örtlichen Gegebenheiten ist eine Ausführung von „aktiven“ Schallschutzmaßnahmen technisch nur bedingt möglich und es können bei Bedarf nur objektseitige Maßnahmen (Schallschutzfenster / Schalldämmlüfter) in Frage kommen. Weiters ist aus umwelttechnischer Sicht positiv anzumerken, dass derzeit eine Umstellung der Fahrzeuggarnituren auf modernere Fahrzeugtypen (Ersatz der Type 100 durch Type 400) im Gange ist. Die dadurch zu erwartenden Emissionsreduktionen, bedingt durch diesen Austausch, wirken sich künftig positiv auf die Immissionssituation aus.

Generell ist festzuhalten, dass in den Umgebungslärmkarten das Lärmniveau für eine Immissionshöhe bzw. Bezugshöhe von 4 m über Grund dargestellt wird. Aktive Schallschutzmaßnahmen haben im bodennahen Bereich die höchste Schirmwirkung. Da bei aktiven Maßnahmen in der Regel die Schirmwirkung nicht für alle Betrachtungsebenen gleich groß ist - die Wirkung von Abschirmmaßnahmen wird mit zunehmender Betrachtungshöhe geringer - ist es zumeist erforderlich, Lärmschutzplanungen auch mit objektseitigen Maßnahmen wie Schallschutzfenster / Schalldämmlüfter ergänzend zu begleiten.

Im Rahmen der schalltechnischen Sanierung der österreichischen Eisenbahn-Bestandsstrecken sind für die nächsten Jahre österreichweit finanzielle Mittel in der Höhe von ca. 25 Mio. bis 30 Mio. Euro jährlich vorgesehen.

10. ERGÄNZENDE EINZELMASSNAHMEN IN ANDEREN ZUSTÄNDIGKEITSBEREICHEN

In den vergangenen Jahrzehnten wurde der Lärmproblematik entlang von Eisenbahnstrecken von den für die Raumordnung zuständigen Ländern und Gemeinden nicht jener Stellenwert eingeräumt, wie dies heute auf Grund der allgemeinen gesellschaftlichen Entwicklung der Fall ist und dadurch wurde in der Vergangenheit die Entwicklung begünstigt, dass in unmittelbarer Nachbarschaft von Eisenbahnstrecken gelegene Grundstücke fast uneingeschränkt und ohne Berücksichtigung der auftretenden Lärmimmissionen bebaut werden konnten.

Es ist daher Vorsorge zu treffen, dass neue Siedlungsgebiete oder andere lärmsensible Nutzungen außerhalb von Lärmzonen angeordnet werden. Mit der Bestimmung des äquivalenten Dauerschallpegels bei Baulandwidmungen soll jenes Lärmausmaß für den Tages- und Nachtzeitraum festgelegt werden, welches für lärmsensible Nutzungen (wie etwa Wohngebiete und dergleichen) noch vertretbar ist. Dabei ist auch auf eine zukünftige Zunahme des Lärms Rücksicht zu nehmen. Bewohnbares Bauland darf nur in solchen Zonen gewidmet werden, wo die entsprechenden Immissionswerte nicht überschritten werden. Wenn keine entsprechend leisen Standorte vorhanden sind, darf die Lärmreduktion auch durch schalltechnische Maßnahmen erreicht werden.

Die Festlegung von Siedlungsgrenzen dient zur räumlichen Begrenzung von Baulandwidmungen oder anderer gleichartigen Widmungsarten. Damit wird an kritischen Punkten ein großflächiges Ausufern und Zusammenwachsen von Siedlungsstrukturen vermieden. Diese Maßnahme trägt zur Erhaltung kompakter Siedlungen bei und hilft auch bei der Vermeidung von Nutzungskonflikten, die z.B. auch auf Grund von Lärmemissionen entstehen können.

Es ist daher schon bei der Erstellung der Flächenwidmungspläne auf eine schalltechnisch günstige Anordnung der Wohngebiete gegenüber Eisenbahnstrecken zu achten. Nähere Einzelheiten können dem Handbuch „Umgebungslärm – Minderung und Ruhevorsorge“ Punkt 10 bis 13 entnommen werden.

11. LANGFRISTIGE STRATEGIE ZUM SCHUTZ VOR UMGEBUNGSLÄRM

Ein großes Potenzial zur Verminderung der fahrzeugseitigen Emissionen ist derzeit in einer Änderung der Bremstechnologie der Güterwagen zu sehen, da klotzgebremste Räder mit „Grauguss-Sohlen“ eine wesentliche Emissionsquelle darstellen. Beim Bremsen mit Grauguss-Klotz entsteht ein welliges Muster auf dem Rad, während die Komposit-Sohle (K-Sohle) das Rad beim Bremsen glättet.

Scheibenbremsen oder Klotzbremsen mit K-Sohlen sind daher solchen mit Grauguss-Sohlen schalltechnisch vorzuziehen. Je geringer die Rauigkeit der Radlaufläche,

desto weniger die Geräuschentwicklung. Nach unzähligen Versuchen unter unterschiedlichen Betriebsbedingungen ist erwiesen, dass die Umrüstung von Güterwagen auf Verbundstoff- oder K-Sohlen eine Verringerung der Schallemission bis zu 10 dB bewirkt. Darüber hinausgehende Lärminderung ist aus heutiger Sicht nur durch die Anwendung radlaufflächen-unabhängiger Bremssysteme erzielbar und derzeit noch im Versuchsstadium.

Berücksichtigt man nun die hohe Lebensdauer von Schienenfahrzeugen (Bestand zum Teil älter als 30 Jahre), so wird ersichtlich, dass durch den Umstieg auf lärmarme Schienenfahrzeuge erst langfristig spürbare Lärminderungen erzielt werden, es sei denn, es werden auch bestehenden Fahrzeuge lärmtechnisch saniert. Erst wenn über 90 % der Güterwagen ersetzt sind, wird die Emissionsreduktion deutlich wirksam.

In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass das gesamte Wagenmaterial frühestens nach 40 Jahren ab Inkrafttreten der SchLV sukzessive gegen lärmarme Fahrzeuge ausgetauscht sein wird und sich dadurch eine sehr langsame Pegelreduktion ergibt.

Über die Technische Spezifikation für die Interoperabilität zum Teilsystem „Fahrzeuge – Lärm“ („TSI Noise“) hat am 23. Dezember 2005 die Kommission auf europäischer Ebene Grenzwerte für Neubaugüterwagen eingeführt, mit denen der Einsatz von K-Sohlen oder vergleichbar lärmarmen Technik obligatorisch wird.

Die EU-Kommission hat daher weiters im Anhang zur TSI Noise festgestellt, dass es ferner erforderlich ist, auch den vorhandenen Fahrzeugbestand nachzurüsten. Bei einer mittleren Lebensdauer von Güterwaggons von ca. 40 Jahren sollte durch ein Anreizsystem die Möglichkeit geschaffen werden, dass die Betreiber von Güterwaggons schnell an einer Umrüstung interessiert sind.

Zum Thema Lärmsanierung Schiene sind daher weitere Maßnahmen zu bedenken:

- Erarbeitung eines möglichen Lärmsanierungsprogrammes für Schienenfahrzeuge
- Einführung eines nach Lärmemissionen gespreizten Trassenpreissystems
- Anreize für die Nachrüstung von Verbundstoffbremssohlen an Güterwagen

Mit der Erlassung der Schienenverkehrslärm-Lärmzulässigkeitsverordnung im Jahr 1993 hatte Österreich in Europa die Vorreiterrolle bei der Reduktion des Lärms direkt an der Lärmquelle. Entsprechend dem Stand der Technik wurden in den letzten Jahren in Österreich neu zugelassene Güterwagen durchwegs mit K-Sohlen ausgerüstet, wodurch eine Lärmreduktion erzielt wird. Bei der Rail Cargo Austria AG sind derzeit etwa 900 derart ausgestattete Güterwagen im Einsatz. Weiters ist im derzeitigen Investitionsprogramm vorgesehen, diese Zahl sukzessive auf etwa 10.000 Wagen zu erhöhen. Im Hinblick auf die auf europäischer Ebene geltenden neuen Standards (TSI Noise) für die Zulassung neuer Schienenfahrzeuge soll mittelfristig eine weitere

Verbesserung für alle von Schienenverkehrslärm betroffenen Anrainer erreichbar sein.

12. VERFÜGBARE INFORMATIONEN ZU DEN FINANZMITTELN

Die vorgesehenen finanziellen Mittel im Rahmen der schalltechnischen Sanierung der österreichischen Eisenbahn-Bestandsstrecken betragen in den letzten Jahren österreichweit ca. 30 Mio. Euro jährlich. Im Rahmen des Sanierungsprogrammes ist für die nächsten Jahre vorgesehen, österreichweit finanzielle Mittel in der selben Höhe von ca. 25 Mio. bis 30 Mio. Euro jährlich zur Verfügung zu stellen.

Im Bereich von Neu- und Ausbaustrecken sind Lärmschutzmaßnahmen gemäß der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV - BGBl. Nr. 415/1993) vorzusehen und diese bilden daher einen integrierenden Bestandteil des jeweiligen Projektes. Im Übrigen müssen Neubaustrecken(-abschnitte) im Hinblick auf deren Durchsetzbarkeit ohnedies soweit wie möglich abseits bestehender Bebauungen und Siedlungen geführt werden, sodass in vielen Fällen auch schon durch die Trassenführung selbst eine geringere Lärmbelastung der Bevölkerung bewirkt wird. Ähnliches gilt auch für die damit verbundenen und zufolge der gestreckten Trassenführung für hohe Geschwindigkeiten bedingten höheren Tunnelanteile, welche ebenfalls einen optimalen Lärmschutz für die Umgebung bedeuten. Aus den angeführten Gründen sind bei Neu- und Ausbaustrecken nur globale Aussagen über die Kosten von Umweltschutzmaßnahmen möglich, die ca. 25% bis 30% der Errichtungskosten des Gesamtprojektes betragen, wobei ein Großteil auf Lärmschutzmaßnahmen entfällt.

13. BESTIMMUNGEN FÜR DIE BEWERTUNG DER UMSETZUNG VON LÄRMSCHUTZMASSNAHMEN

Für den Neubau als auch für einen wesentlichen Umbau von Schienenstrecken hat das Eisenbahnunternehmen entsprechend den Vorgaben der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung bauliche Maßnahmen nach den Grundsätzen auszulegen, dass 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. Der erforderliche Lärmschutz gegen Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung durch den Schienenverkehrslärm ist vornehmlich durch bahnseitige Maßnahmen sicherzustellen, wobei die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen in den eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren festzulegen sind. Im Zuge der Betriebsbewilligung ist u.a. die ordnungsgemäße Ausführung der Lärmschutzmaßnahmen mittels Prüfbescheinigung bzw. einer inhaltlich entsprechenden Erklärung durch einen befugten Sachverständigen zu bescheinigen.

Im Rahmen des Programmes der schalltechnischen Sanierung der Eisenbahn-Bestandsstrecken obliegt die Koordination und Steuerung der Planung, Durchführung

und Abwicklung der in den einzelnen Ländern vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen dem für das jeweilige Land eingerichteten Lenkungsausschuss, welchem Vertreter des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, des jeweiligen Landes und der Österreichischen Bundesbahnen angehören. Die Abwicklung der Projekte sowie eine abschließende Kontrolle der umgesetzten Maßnahmen erfolgt federführend durch die Österreichischen Bundesbahnen in einer aus Vertretern des jeweiligen Landes, der beteiligten Gemeinde und der Österreichischen Bundesbahnen bestehenden Arbeitsgruppe.

14. SCHÄTZUNG DER DURCH DIE JEWEILS KONKRET VORGESEHENEN MASSNAHMEN VORAUSSICHTLICH ERZIELTE REDUKTION DER ANZAHL DER VON UMGEBUNGSLÄRM BELASTETEN PERSONEN

Im Zuge der Umsetzung des Programmes der schalltechnischen Sanierung der Eisenbahn-Bestandsstrecken wurde für das gesamte Bundesgebiet entlang der bestehenden Eisenbahnstrecken eine Objekts- und Personenstandserhebung in den lärm-belasteten Zonen vorgenommen. Darauf aufbauend wurde eine Prioritätenreihung für die einzelnen Lärmschutzmaßnahmen auf Grund der Anzahl von Einwohnern bzw. Einwohnergleichwerten pro 100 Meter Gleis vorgenommen. Anhand dieser seinerzeit erhobenen Daten und unter Berücksichtigung der bislang realisierten Lärmschutzmaßnahmen ist davon auszugehen, dass auf Eisenbahn-Bestandsstrecken österreichweit mit Lärmschutzmaßnahmen auf einer Länge von 100 m durchschnittlich 50 bis 60 Personen zu schützen sein werden. In Ballungsräumen und dicht besiedelten Gebieten kann dieser durchschnittliche Wert in Abhängigkeit von Verkehrsbelastung und Geländesituation wesentlich höher angesetzt werden. Als Lärmschutzmaßnahmen kommen in erster Linie schirmende und absorbierende Wand- und Wallkonstruktionen zum Einsatz; in städtischen Bereichen sind Lärmschutzmaßnahmen auf Grund der Bebauung meist nur als Lärmschutzfenster bzw. -türen in Kombination mit Schalldämmlüftern zu realisieren. Insgesamt werden jährlich ca. 10.000 bis 15.000 betroffene Anrainer durch das schalltechnische Sanierungsprogramm erfasst.

15. BEURTEILUNG DER ERHEBLICHKEIT VON UMWELTAUSWIRKUNGEN

Die strategische Umweltprüfung (SUP) beschreibt und bewertet die Umweltauswirkungen von Plänen und Programmen. Mit Hilfe der SUP soll der Umwelt gleich viel Bedeutung beigemessen werden wie wirtschaftlichen oder sozialen Aspekten. Umweltaspekte können durch eine SUP rechtzeitig in die Planungsprozesse einfließen.

Seit Juli 2001 ist die Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme, die erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt haben können,

(Richtlinie über die Strategische Umweltprüfung, SUP-Richtlinie) in Kraft. Die Umsetzung der SUP-Richtlinie erfolgte in Österreich in verschiedenen MaterienGesetzen auf Landes- und Bundesebene. Eine Umweltprüfung von Aktionsplänen ist gemäß § 8 Abs 1 Bundes-LärmG durchzuführen, sofern

„die Aktionspläne

- 1. einen Rahmen für die künftige Genehmigung von Vorhaben, die im Anhang 1 UVP-G 2000 angeführt sind, festlegen,*
- 2. voraussichtlich Auswirkungen auf Natura-2000-Gebiete haben oder*
- 3. einen Rahmen für sonstige Projekte festlegen und die Umsetzung voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen haben wird.“*

In Österreich wurden seit In-Kraft-Treten der SUP-Richtlinie hinsichtlich Haupteisenbahnstrecken keine Pläne bzw. Programme, die einer strategischen Umweltprüfung zu unterziehen wären, erlassen. Der Teil-Aktionsplan für Schienenstrecken enthält daher keine Maßnahmen oder Aktivitäten, die den Rahmen für künftige Genehmigungen von Vorhaben, die im UVP-G 2000 angeführt sind, oder die voraussichtliche Auswirkungen auf Natura 2000 Gebiete haben. Größere Eisenbahnbauvorhaben stellen jedoch UVP-pflichtige Vorhaben dar, das heißt, vor einer Genehmigung muss der Nachweis im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung erbracht worden sein, dass das Vorhaben in der Form, wie es vom Antragsteller eingebracht wurde, oder unter Berücksichtigung bestimmter Maßnahmen umweltverträglich und für die weiteren Genehmigungen aus umwelttechnischer Sicht zur Ausführung geeignet ist (z.B. das Projekt „Umfahrung Enns“).

16. WÜRDIGUNG UND ERLÄUTERUNG DER ANFRAGEN BZW. STELLUNGNAHMEN ZUM ENTWURF DES AKTIONSPLANES

Die Veröffentlichung der strategischen Lärmkarten für Haupteisenbahnstrecken sowie für Eisenbahnstrecken im Ballungsraum Wien fand unter www.umgebungslaerm.at am 27. Jänner 2009 statt. Die Veröffentlichung des Entwurfes des Teilaktionsplanes erfolgte am 9. Februar 2009 und wurde im Amtsblatt der Stadt Wien und in der Tageszeitung „Kurier“ bekannt gemacht.

Die Anfragen und Stellungnahmen zu den strategischen Lärmkarten bzw. Aktionsplänen wurden nach Ablauf der Stellungnahmefrist zusammengefasst und an die ÖBB-Infrastruktur Bau AG weitergeleitet und bearbeitet. Dabei war nach ortsbezogenen Anfragen und gruppenbezogenen Anfragen bzw. Stellungnahmen auf Expertenebene zu unterscheiden. Ortsbezogene Anfragen betreffen insbesondere die Realisierungszeitpunkte von Lärmschutzmaßnahmen bzw. die Art der Umsetzung der jeweils im Wohnumfeld der anfragenden Personen geplanten Lärmschutzmaßnahmen und die Bereiche von singulären Lärmquellen wie z.B. bei Brücken oder Verschiebebahnhöfen. Die Beantwortung dieser Anfragen erfolgte bzw. erfolgt im Allgemeinen direkt durch Bekanntgabe der geplanten und der zu realisierenden Lärmschutzmaßnahmen in den betroffenen Wohnbereich. In Gebieten wie z.B. der Ostbahnbrücke in Wien-

Stadlau bzw. im Bereich des Verschiebebahnhofes Kledering wurde die Erhebung der Ist-Situation des Immissionsniveaus durch Messung bereits eingeleitet.

Hinsichtlich der allgemeinen Anfragen bzw. Stellungnahmen auf Expertenebene ist darauf zu verweisen, dass Österreich im Hinblick auf den Schienenverkehrslärm sowohl bei bestehenden Eisenbahnstrecken als auch bei Neubaustrecken einen sehr hohen Standard aufweist. Österreich hat in Europa bereits Anfang der 1990er-Jahre eine Vorreiterrolle im Zusammenhang mit der Bekämpfung des Schienenverkehrslärms übernommen; dies ist auch daran festzustellen, dass ein Großteil der in der Europäischen Union an bestehenden Eisenbahnstrecken realisierten Lärmschutzwände in Österreich errichtet wurden.

In der EU-Umgebungslärmrichtlinie wurden sämtliche Umstände angeführt, welche seit Jahrzehnten in schalltechnischen Stellungnahmen, Studien und Gutachten aufgearbeitet wurden. Weiters wurden auch wesentliche Themen hinsichtlich Beurteilung und Bekämpfung von Umgebungslärm, welche international noch nicht endgültig geregelt sind und daher künftig einer Lösung zuzuführen sein werden, behandelt. So wird im Anhang I, Punkt 3 der EU-Umgebungslärmrichtlinie für einige Fälle die Verwendung zusätzlicher Lärmindizes angesprochen, eine sinnvolle Vorgangsweise bei der Ermittlung der Lärmbelastung insbesondere bei Schienenverkehrslärm ist daraus nicht abzuleiten, auch deshalb, weil in den zahlreich vorliegenden Studien diese subjektiven Lärmindizes unterschiedlich bewertet werden. Selbes gilt auch für den Anhang III der EU-Umgebungslärmrichtlinie, welcher auf die Verwendung von Dosis-Wirkung-Relationen - z.B. die Relation zwischen Belästigung für Straßenverkehrs-, Eisenbahnverkehrs- und Fluglärm sowie für Industrie und Gewerbelärm - hinweist. Andererseits sind in Österreich viele Anforderungen bereits geregelt wie z.B. in Bauordnungen, ÖNORMEN und schalltechnischen Richtlinien für Wohngebäude mit besonderer Schalldämmung.

Gemäß Anhang IV der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind strategische Umgebungslärmkarten auf Grund entsprechender Vorgaben auszuarbeiten. Aus Sicht des Schienenverkehrs ist diese österreichweit einheitliche Darstellung der Immissionssituation an höher belasteten Eisenbahnstrecken sehr positiv zu bewerten, da nun für betroffene Anrainer die Möglichkeit besteht, auf Grund der Adresse die Lärmbelastung bzw. Grenzwertüberschreitungen in ihrem Wohnbereich zu erkennen.

Zum Anhang V der EU-Umgebungslärmrichtlinie ist festzuhalten, dass in Österreich entlang von Eisenbahnstrecken wesentlich mehr Lärmschutzmaßnahmen realisiert wurden, als für die erste Phase der Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie erforderlich wären.

In der nachstehenden Zusammenfassung wird auf wesentliche Punkte der Anfragen und Stellungnahmen eingegangen bzw. werden allgemeine Problemstellungen hinsichtlich des Schienenverkehrslärms näher erläutert. Dies betrifft insbesondere die Vorreiterrolle Österreichs in Europa bei Lärmschutz an Schienenstrecken (Immissionskataster, Objekt- und Personenstandserhebung, Prioritätenreihung), die Informa-

tion der Öffentlichkeit, Lärm aus unterschiedlichen Quellen (z.B. Straße, Schiene), objektseitige Förderungen und Anmerkungen zu den Schwellenwerten.

Wie im Punkt 8 des Aktionsplanes angeführt wurden mit der bereits im Juni 1993 erlassenen Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) Regelungen für die im Bereich von Neubau- und Ausbaustrecken erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen festgelegt. Weiters wurden im Rahmen des Programmes der schalltechnischen Sanierung der Eisenbahn-Bestandsstrecken bereits in den Jahren 1993 bis 1996 für alle Bundesländer Immissionskataster erstellt und die entlang von bestehenden Eisenbahnstrecken auftretenden Lärmbelastungen dargestellt. Darauf aufbauend wurden unter Berücksichtigung einer Objekts- und Personenstandserhebung in den lärmbelasteten Zonen Prioritätenreihungen für die einzelnen Bundesländer ausgearbeitet.

Der seinerzeitige Immissionskataster wurde mit einem Prognosebetriebsprogramm erstellt, welches im Großem und Ganzen noch den derzeitigen Betriebsprogrammen entspricht, wobei dieser Immissionskataster auch schwächer belastete Strecken, d.h. mit einem Verkehrsaufkommen von wesentlich weniger als 60.000 Zügen pro Kalenderjahr, erfasste.

Zur Beurteilung der unterschiedlichen Lärmstörungen der betroffenen Einwohner wurde das bearbeitete Eisenbahn-Streckennetz in 100 m-Streifen unterteilt und für jeden Streifen eine Gewichtung der Einwohner durchgeführt. Diese Gewichtung orientierte sich an der Studie von Univ.-Prof. Dr. H. Tiefenthaler (Innsbruck) „Modelle für die Erstellung von Dringlichkeitsreihungen“, wobei die Lautheit als Beurteilungsmaßstab herangezogen wurde:

Zone	Bereich	Lautheit
1	größer 65 dB	2,38
2	60 dB bis 65 dB	1,68
3	55 dB bis 60 dB	1,19

Für die Beurteilung der Dringlichkeit der schalltechnischen Sanierung von Untersuchungsbereichen wurden die gemittelten Einwohnergleichwerte herangezogen, die das arithmetische Mittel je 100 m-Streifen für den gesamten Untersuchungsbereich darstellen. Damit die schalltechnische Sanierung der Bahnstrecken wirksam umgesetzt werden konnte, wurde in Abhängigkeit von den gemittelten Einwohnergleichwerten eine Zuordnung der einzelnen Untersuchungsbereiche in Kategorien vorgenommen. Innerhalb dieser Kategorien erfolgt eine Realisierung der Lärmschutzmaßnahmen nach technischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten. Weiters wurden jene Objekte ausgewiesen, welche offensichtlich nur durch objektseitige (passive Lärmschutzmaßnahmen) geschützt werden können.

Auf Grundlage dieser Vorarbeiten wurden bzw. werden auf Basis genereller Übereinkommen mit den Bundesländern über Planung und Durchführung, Erhaltung und Finanzierung von Lärmschutzmaßnahmen an Eisenbahn-Bestandsstrecken konkrete Maßnahmen geplant und realisiert.

Gemäß Artikel 7 und 8 der EU-Umgebungslärmrichtlinie sorgen die Mitgliedstaaten in der ersten Phase der Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie dafür, dass strategische Lärmkarten und zugehörige Aktionspläne für sämtliche Ballungsräume mit mehr als 250.000 Einwohnern und Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 60.000 Zügen pro Kalenderjahr ausgearbeitet werden. In der zweiten Phase der Umsetzung sind bis zum Jahr 2012 bzw. 2013 und danach alle fünf Jahre strategische Lärmkarten bzw. zugehörige Aktionspläne für sämtliche Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern sowie für Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 30.000 Zügen pro Kalenderjahr zu erstellen.

In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass in Österreich in fast allen von den in der ersten Phase der Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie entlang der bestehenden Haupteisenbahnstrecken erfassten Gemeinden schalltechnische Projekte erarbeitet bzw. realisiert wurden, in welchen der erforderliche Lärmschutz der Wohnbevölkerung vor Schienenverkehrslärm durch bahnseitige Maßnahmen (Schallschutzwände, Schallschutzwälle und Kombinationen derselben) bzw. objektseitige Maßnahmen sichergestellt wurde. Es liegt nunmehr an den Gemeinden, welche im Rahmen der ersten Phase der Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie noch nicht schalltechnisch saniert wurden, ihre Bereitschaft zur Teilnahme am Sanierungsprogramm gegenüber dem jeweiligen Bundesland zu bekunden, damit auch in deren Gemeindegebiet Lärmschutzmaßnahmen entlang der bestehenden Bahnstrecken geplant und durchgeführt werden.

Es erscheint daher ausreichend, im Aktionsplan Verweise auf kartographische Darstellungen und nach Bundesländern aggregierte Daten mit allgemeinen Erörterungen zu den zur Verfügung stehenden Instrumentarien und Handlungsebenen darzustellen. Da nur noch wenige Gemeinden im Rahmen der ersten Phase der Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie schalltechnisch nicht saniert sind, erscheint es auch nicht sinnvoll, für diese wenigen Gemeinden eine Prioritätenreihung zu erstellen. Der letzte Satz gemäß Artikel 8 der EU-Umgebungslärmrichtlinie bezieht sich daher auf Mitgliedstaaten, bei welchen noch keine entsprechenden Lärmschutzvorsorgen getroffen wurden und ist in Österreich hinsichtlich Schienenstrecken, zumindest in der ersten Phase der Umsetzung, nicht mehr von Relevanz. Signifikante Überschreitungen der Schwellenwerte an Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 60.000 Zügen pro Kalenderjahr sind nur mehr in wenigen noch nicht sanierten Bereichen zu verzeichnen. Auf Grund der seinerzeitigen Objekts- und Personenstandserhebung sind in diesen Bereichen die Anzahl der betroffenen Bewohner und die Höhe der Überschreitung der Grenzwerte seit Jahren bekannt.

Im Zusammenhang mit der Information der Öffentlichkeit ist zu ergänzen, dass im Zuge der Erstellung von Detailprojekten die Information der Öffentlichkeit durch die jeweilige Gemeinde erfolgt. Die Planungsentscheidungen für Lärmschutzmaßnahmen

werden in einer projektbegleitenden Arbeitsgruppe mit der Gemeinde koordiniert, wobei die jeweiligen Gegebenheiten vor Ort Berücksichtigung finden. Auf Grund eines darauf aufbauenden Lärmschutzprojektes wird die Gemeindebevölkerung über geplante Lärmschutzmaßnahmen informiert und zur Mitwirkung eingeladen, sodass die Interessen, Fragen und Wünsche der vor Ort betroffenen Anrainer im Lärmschutzprojekt berücksichtigt werden können. In einem weiteren Schritt wird im Regelfall das fertig gestellte Lärmschutzprojekt nochmals im Zuge einer Dialogveranstaltung präsentiert, wobei die Tiefe der Einbindung der Gemeindebevölkerung bei der Erstellung des Lärmschutzprojektes von den Vorstellungen und Wünschen der Gemeinde bzw. der Anrainer abhängig ist und auch die Möglichkeit besteht, Sonderfälle näher zu betrachten und bei der Umsetzung der lärmtechnischen Maßnahmen zu berücksichtigen (z.B. landwirtschaftliche Betriebe, welche teilweise im dünn besiedelten ländlichen Raum liegen und seit langem bestehen).

In jenen Bereichen, wo mehrere Schallquellen (z.B. Straße und Schiene) zur Lärmerregung beitragen, wird jedenfalls versucht, die Lärmschutzmaßnahmen hinsichtlich Wirkung und Kosten zu optimieren. Aktive Lärmschutzmaßnahmen (Wände bzw. Dämme) erzielen die größte Schirmwirkung, wenn sie möglichst nahe an den Emissionsachsen errichtet werden. Wenn Straße und Schiene parallel nebeneinander verlaufen, ist es meist nicht möglich, die erforderliche Schirmwirkung durch nur eine Lärmschutzwand zu erzielen. Bei Wohnobjekten im Bereich von sich kreuzenden Verkehrsträgern bzw. in Bereichen zwischen Verkehrsträgern wird das Immissionsniveau im Grenzbereich maximal um 3 dB erhöht. In der Regel betrifft dies nur wenige Wohnobjekte. Derartige Sonderfälle werden jeweils im Zuge der Realisierung von Detailprojekten näher untersucht. Außerdem ist zu beachten, dass die Dimensionierung von Lärmschutzmaßnahmen auf die maßgeblichen Immissionspunkte abgestimmt wird, d.h. grundsätzlich auf die der Eisenbahn am nächsten liegenden Objekte. Alle weiter entfernten Objekte weisen bereits geringere Immissionspegel auf.

Die verhältnismäßig geringe Anzahl von Anträgen auf Fensterförderung ist darauf zurückzuführen, dass bereits vor Realisierung von Lärmschutzmaßnahmen ein Großteil der Wohnobjekte mit Lärmschutzfenstern ausgestattet wurde, da der Preisunterschied zwischen „normalen“ Fenstern und Lärmschutzfenstern als gering zu bewerten ist. Außerdem ist davon auszugehen, dass bereits seit Jahren bei neueren Objekten der Schallschutz z.B. nach den Vorgaben der ÖNORM B 8115 - Schallschutz und Raumakustik im Hochbau, Teil 2, Anforderungen an den Schallschutz (Ausgabe 1983) - ausgelegt wird.

In diesem Zusammenhang ist auch darauf zu verweisen, dass z.B. in Wien bereits seit dem Jahr 1983 Schallschutzfenster entlang stärker frequentierter Straßen gefördert wurden, was oftmals auch mit einer Verminderung des Schienenverkehrslärms von nahe gelegenen Eisenbahnstrecken verbunden war. Außerdem sind in älteren Gebäuden in Wien überwiegend Kastenfenster eingebaut. Da Kastenfenster durch ihre Grundkonstruktion einen sehr hohen Schalldämmwert aufweisen, übernehmen sie im Allgemeinen auch die Funktion von Schallschutzfenstern. Es wäre daher nur mit großem Aufwand zu erheben, wie viele Objekte bzw. auch einzelne Wohnungen in

Wien mit Fenstern bzw. Türen ausgerüstet sind, welche auch eine entsprechende Schallschutzwirkung aufweisen.

Zum Hinweis, dass in den Empfehlung der World Health Organisation der Vereinten Nationen (WHO) als Richtwerte für den vorbeugenden Gesundheitsschutz Pegelwerte von 55 dB tags und 45 dB nachts vorgegeben werden und somit die Schwellenwerte in der Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung zu hoch angesetzt sind, wird zu bedenken gegeben, dass die Werte der WHO als Richtwert für den vorbeugenden Gesundheitsschutz naturgemäß keine wirtschaftlichen Kriterien berücksichtigen und vor allem in Ballungsräumen nur durch erhebliche Eingriffe in den Straßenverkehr zu erreichen sind. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass es im Zuge des Programmes der schalltechnischen Sanierung der Eisenbahnbestandsstrecken zumindest bis auf weiteres das Ziel sein sollte, das Immissionsniveau an Schienenstrecken österreichweit durch schalltechnische Lärmschutzmaßnahmen unter die derzeitigen Schwellenwerte zu senken.

Weiters ist noch zusätzlich festzuhalten, dass aus eisenbahnbetrieblichen Gründen (in der Regel tagsüber stärkerer Personenverkehr, nachts stärkerer Güterverkehr) Lärmschutzmaßnahmen entlang von Eisenbahnstrecken üblicherweise für die Nachtzeit (22.00 Uhr – 6.00 Uhr) zu dimensionieren sind, wobei im Vergleich zur Tagzeit (6.00 Uhr – 19.00 Uhr) um 10 dB bzw. im Vergleich zum Abend (19.00 Uhr - 22.00 Uhr) um 5 dB niedrigere Schwellenwerte gelten. Damit ergeben sich in der Regel tagsüber und am Abend wesentlich unterhalb der Schwellenwerte liegende Immissionspegel.

17. KURZE ZUSAMMENFASSUNG DES (TEIL-) AKTIONSPLANES

Das Planungsgebiet umfasst im Wesentlichen den Bereich der Westbahn von Wien bis Golling-Abtenau (Salzburg), die Brennerbahn im Unterinntal von Wörgl bis Baumkirchen, die Südbahn von Bruck a.d. Mur bis Graz und Bruck a.d. Mur bis St. Michael. Im Bereich Niederösterreich wurden die Bereiche der Südbahn von Wien bis Payerbach-Reichenau, die Ostbahn von Wien bis Bruck a.d. Leitha und die Nordwestbahn von Wien bis Gänserndorf erfasst. Das Planungsgebiet für den Ballungsraum Wien ist gemäß Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung BGBl. II, Nr. 144/2006, mit dem Gemeindegebiet von Wien einschließlich der Gemeindegebiete Perchtoldsdorf, Brunn am Gebirge, Wiener Neudorf, Maria Enzersdorf und Mödling vorgegeben.

Die im Juni 1993 erlassene Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) beinhaltet Regelungen für die im Bereich von Neubau- und Ausbaustrecken erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen. Um eine österreichweit einheitliche Anwendung der in der SchIV enthaltenen Bestimmungen zu erleichtern, wurden im September 2001 Durchführungsbestimmungen zur Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (DB-SchIV) erlassen. Unter Einbeziehung der bislang bei der Anwendung der SchIV gewonnenen Erfahrungen werden einzelne Bestimmungen näher

erläutert und für objektseitige Maßnahmen die für die schalltechnische Sanierung der Eisenbahn-Bestandsstrecken geltenden Regelungen sinngemäß übernommen.

Im Rahmen des Programmes der schalltechnischen Sanierung der Eisenbahn-Bestandsstrecken wurden bereits vor mehr als 10 Jahren für alle Bundesländer die entlang von bestehenden Eisenbahnstrecken auftretenden Lärmbelastungen in Immissionskatastern dargestellt sowie in Prioritätenreihungen ausgewiesen. Damit lagen sämtliche Grundlagen vor, um Lärmschutzmaßnahmen entlang bestehender Eisenbahnstrecken zu planen und zu realisieren. Auf Grundlage dieser Vorarbeiten 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 zu 50 % durch die ÖBB-Infrastruktur Bau AG, die restlichen 50 % der Kosten werden von dem jeweiligen Bundesland und von der jeweiligen Gemeinde übernommen. Die vorgesehenen finanziellen Mittel im Rahmen der schalltechnischen Sanierung der österreichischen Eisenbahn-Bestandsstrecken betragen österreichweit ca. 25 Mio. bis 30 Mio. Euro jährlich.

Im Bereich von Neu- und Ausbaustrecken bilden Lärmschutzmaßnahmen im Sinne der im Juni 1993 erlassenen Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung einen integrativen Bestandteil des jeweiligen Projektes. Neubaustreckenabschnitte müssen im Hinblick auf die Durchsetzbarkeit ohnedies so weit wie möglich abseits bestehender Bebauungen und Siedlungen geführt werden (UVP-Verfahren, z. B.: Umfahrung Enns), sodass in vielen Fällen auch schon durch die Trassenführung selbst eine geringere Lärmimmission bewirkt wird. Ähnliches gilt auch für die damit verbundenen und zufolge der gestreckten Trassenführung ausgelösten höheren Tunnelanteile, die ebenfalls eine geringere Lärmimmission zur Folge haben.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass in Österreich bereits seit geraumer Zeit Regelungen vorliegen, die eine sinnvolle und wirksame Bekämpfung von Schienenverkehrslärm ermöglichen. In Österreich wurden entlang von Eisenbahnstrecken wesentlich mehr Lärmschutzmaßnahmen realisiert, als für die erste Phase der EU-Umgebungslärmrichtlinie in den Aktionsplan aufzunehmen gewesen wären.