

Lärmproblematik in Österreich

13. Jahrestagung der E/F/R am 15. und 16. Februar 2017 in Passau

Mag. Rupert Holzerbauer

BMVIT, IV/SCH2 Eisenbahnbau- / -sicherheitsbehörde

1. Rechtliche Grundlagen

- Eisenbahngesetz 1957
- Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung – SchIV
- Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (1993), Novelle 2000
- Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm
 - In der Fassung der Richtlinie 2015/996 zur Festlegung gemeinsamer Lärmbewertungsmethoden

Pflichten der Eisenbahnunternehmen nach § 19 Eisenbahngesetz 1957

(1) Ein zum Bau und zum Betrieb von Eisenbahnen berechtigtes Eisenbahnunternehmen ist verpflichtet, die Eisenbahn ... unter Berücksichtigung der Sicherheit, der Ordnung und der Erfordernisse des Betriebes der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn zu bauen, zu erhalten, zu ergänzen und nach Maßgabe der Rechtsvorschriften und entsprechend der nach diesem Bundesgesetz erforderlichen Konzessionen, Genehmigungen und Bewilligungen zu betreiben und hat diesbezüglich die notwendigen Vorkehrungen zu treffen.

(2) Ein zum Bau und zum Betrieb von Eisenbahnen berechtigtes Eisenbahnunternehmen hat Vorkehrungen zu treffen, dass durch den Bau, Bestand oder Betrieb der Eisenbahn keine Schäden an öffentlichem und privatem Gut entstehen.

Verordnung nach § 19 Abs. 4 EisbG

(4) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann ... durch Verordnung bestimmen, wie die Anforderungen an die Sicherheit und Ordnung und die Erfordernisse des Betriebes einer Eisenbahn ... nach dem jeweiligen Stand der Technik zu erfüllen sind, und welche Vorkehrungen von den Eisenbahnunternehmen zur Wahrung der ihnen gemäß den Abs. 1 bis 3 obliegenden Verpflichtungen zu treffen sind.

Schienenverkehrslärm- Immissionsschutzverordnung - SchIV

- Verordnung aus 1993 auf Grund des § 19 Abs. 4 EisbG
- Geltungsbereich: Neubau und wesentlicher Umbau (zusätzliches Gleis oder durch Änderung der Lage Anhebung des Beurteilungspegels um mehr als 2 dB) von Haupt-, Neben- und Straßenbahnen
- Für Bestand sog. „Bestandstreckensanierung“: vertragliche Lösungen zwischen Eisenbahnunternehmen/Bund, Land und Gemeinden

SchlV 2

- „Grundlage für die **Berechnung der Beurteilungspegel** sind die längenbezogenen Schalleistungspegel der jeweiligen Strecken(-teile). Diese sind unter Berücksichtigung der im Betriebsprogramm festgelegten Daten und unter Bedachtnahme auf mittel- und langfristige technische und verkehrliche Entwicklungen zu ermitteln.“ (§ 3)
- durchgehender Anpassungsfaktor von 5 dB („Schienenbonus“)
- Immissionsgrenzwerte abhängig von Vorbelastung („... **Beurteilungspegel vor Realisierung der baulichen Maßnahmen** ...“)
- zwischen 6 und 22 Uhr 60 bis 65 dB,
- zwischen 22 und 6 Uhr 50 bis 55 dB

SchlV 3

- Vorzug für bahnseitige Maßnahmen (zB Lärmschutzwände, Lärmschutzwälle)
- objektseitige Maßnahmen (zB Lärmschutzfenster und -türen), wenn die für bahnseitige Maßnahmen aufzuwendenden Kosten das **Dreifache** der Herstellungskosten der objektseitigen übersteigen
- Dimensionierung objektseitiger Maßnahmen zielt auf einen Beurteilungspegel im Rauminnen von 30 dB ab

SchIV 4

- die für die **Berechnung** des Beurteilungspegels heranzuziehende Norm war in der SchIV (durch statischen Verweis) festgelegt
- Verweis wurde nicht angepasst, weil Kompatibilität mit den Vorgaben einer Berechnungsnorm nach der Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm angestrebt wurde
- der Verweis auf die veraltete Norm ist aufgrund eines Urteils des VfGH mit 30. April 2014 außer Kraft getreten

Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz

- enthält neben Verfahrensrecht auch besondere Genehmigungsvoraussetzungen, unter anderem:

„die Immissionsbelastung zu schützender Güter ist möglichst gering zu halten, wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die

- a) das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden oder*
- b) ..., oder*
- c) zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinn des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen“*

Nach der Gewerbeordnung ist die Belästigung (durch Geruch, Lärm, Rauch, Staub, Erschütterung oder in anderer Weise) danach zu beurteilen, wie sich die Änderungen der tatsächlichen örtlichen Verhältnisse auf ein gesundes, normal empfindendes Kind und auf einen gesunden, normal empfindenden Erwachsenen auswirken.

Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2

Sonderregelungen für **Hochleistungsstrecken** und **Bundesstraßen**

- Entlastungsprivileg
- *„Bestehen besondere Immissionsschutzvorschriften, so ist insoweit die Gefährdung im Sinn des lit. a und die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des lit. c nach diesen Vorschriften zu beurteilen.“*
- SchIV ist eine „bestehende Immissionsschutzvorschrift“
 - regelt nur Schienenverkehrslärm, keinen Baulärm
- vor 2014 keine Immissionsschutzvorschrift bei Bundesstraßen

Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung

- Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung – BStLärmIV aus 2014
 - Allgemeine Bestimmungen (Definitionen, als verbindlich erklärte Normen)
 - Regelungen für betriebsbedingten Schall
 - Regelungen für den baubedingten Schall
 - Gemeinsame Bestimmungen für betriebs- und baubedingten Schall
- „Recyclingmöglichkeit“ im Eisenbahnbereich
 - Regelungen für den Neubau abseits des Bestandes grundsätzlich geeignet
 - Regelungen auf Umbauten und insbesondere Erhaltungstätigkeit im Bestand nicht ohne Anpassungen übertragbar

Vorgaben für Genehmigungsverfahren

- im Genehmigungsverfahren ist zu prüfen, ob die Genehmigungsvoraussetzungen auch hinsichtlich der Lärmbelastung eingehalten werden
 - während des Baus **und** während des Betriebes der Eisenbahn
- die Baugenehmigung enthält daher auch lärmrelevante
 - Vorgaben zur Baudurchführung
 - Vorgaben für die Betriebsführung
 - Vorgaben zur Sicherstellung der tatsächlichen Einhaltung (zB bei späteren Fahrplanänderung)
- Vorgaben finden sich
 - in den Antragsunterlagen des Eisenbahnunternehmens,
 - diese werden durch Gutachten überprüft und
 - gegebenenfalls aufgrund der Verfahrensergebnisse angepasst

Probleme bei der Lärmbeurteilung

- da in der SchIV kein Baulärm geregelt ist, sind hierfür jedenfalls die Bestimmungen der Gewerbeordnung heranzuziehen
- die Grenzwerte der SchIV stellen nach der Judikatur lediglich eine „**Mindestvoraussetzung**“ dar, deren Unterschreitung im Einzelfall geboten sein kann (Ro 2014/03/0035)
- Übertragung der Beurteilungsmethoden aus dem Gewerberecht auf den Schienenverkehrslärm durch den VwGH (vgl. zB Erkenntnis zu Summerauerbahn 2013/03/0120)

Erkenntnis des VwGH 2013/03/0120

- die Beurteilung der Bestandsituation muss durch **Messungen an allen** maßgeblichen Immissionspunkten erfolgen
- soweit sich Einwendungen auf einen **Spitzenschallpegel** beziehen, ist auf diesen einzugehen
- maßgebliche Immissionspunkte können sich aus den **Einwendungen** ergeben
- Immissionsmesspunkte sind nach dem **Stand der Technik** festzulegen, aufgrund der Messergebnisse sind dann Berechnungen durchzuführen, wobei sich aufgrund der Beurteilung durch einen **medizinischen Sachverständigen** aus der bloßen Berechnung der Bedarf an weiteren Messungen ergeben kann

Lärmproblematik in Österreich

- technische Problemstellungen (zB mangelhafte Abstimmung der Fachbereiche bei der Planung)
- unvollständige Vorgaben zum Immissionsschutz beim Baulärm
- rechtliche Annahmen zum Stand der Technik bei der Lärmbeurteilung durch VwGH unabhängig von den eingeholten Gutachten
- beeinträchtigte Rechtssicherheit
- Planung der Lärmschutzmaßnahmen als **iterative Prozess** im Genehmigungsverfahren
- Umstellung der Berechnungsgrundlagen zweckmäßig
- für die Anwendung noch Detailvorgaben in **technischen Normen** erforderlich

Ausblick

- derzeit Vorbereitung einer **Eisenbahn-Immissionsschutzverordnung** mit Regelungen zu
- Lärm
 - Erschütterungen
 - elektromagnetische Felder
 - „Lichtverunreinigung“

Künftige Lärmregelungen

- Regelung von
 - Baulärm,
 - Schienenverkehrslärm und
 - Lärm aus der Erhaltungstätigkeit

- Kompatibilität mit den Vorgaben der **Umgebungslärmrichtlinie** angestrebt, insbesondere
 - Berechnungsgrundlagen und –methodik (Richtlinie 2015/996)
 - Einteilung der Tageszeiten (Tag, Abend, Nacht)

- laufende Ausarbeitung von **technischen Normen** für die Lärmberechnung
 - Emissionsgrundlagen (eisenbahnspezifisch)
 - Transmissionsgrundlagen (auch für Straßen, gewerbliche Anlagen)

Künftige Lärmregelungen 2

- laufende Vergleichsstudie zur Auswertung von Erkenntnissen aus aktuellen Feldstudien
- laufender Auftrag für ein Gutachten
 - Grenzwerte für Schienenverkehrslärm
 - Grenzwerte für Baulärm
 - Maßnahmen für Beherrschung des Lärms aus Erhaltungstätigkeit

Danke für Ihre Aufmerksamkeit

Mag. Rupert Holzerbauer
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie,
Abteilung IV/SCH2, Eisenbahnbau- / -sicherheitsbehörde
+43 1 71162 652212
Rupert.Holzerbauer@bmvit.gv.at