

Häufig gestellte Fragen zum Aktionsplan Umgebungsärm auf Schienenstrecken

Was beinhaltet der Aktionsplan Umgebungsärm auf Schienenstrecken?

Ziel der Aktionspläne ist, schädlichen Auswirkungen von Umgebungsärm auf die menschliche Gesundheit sowie unzumutbaren Belästigungen durch Umgebungsärm entsprechend den Erkenntnissen der Wissenschaft vorzubeugen oder entgegenzuwirken.

Da die Lärm-Aktionspläne auf Basis von strategischen Umgebungsärmkarten erstellt werden, sind sie auch als strategische Aktionspläne anzusehen. Sie stellen somit eine Grundlage für weitere Planungen dar.

Die Lärm-Aktionspläne stellen die Möglichkeiten um auf die Lärmentwicklung Einfluss zu nehmen vor: integrierter Lärmschutz bei Neu- und Ausbauprojekten, Sanierung der Bestands-Eisenbahnstrecken, sukzessive Erneuerung des Wagenmaterials, Umrüstung und Wartung des bestehenden Wagenmaterials und laufende Forschung & Entwicklung.

Wieso sind Betroffene die durch Lärmschutzfenster und –Türen geschützt sind in den Betroffenzahlen nicht abgebildet?

Die Betroffenzahlen beinhalten auch Anrainer:innen, für welche der erforderliche Lärmschutz mit objektseitigen Maßnahmen sichergestellt wurde. Aktuell ist es nicht möglich Sanierungsbereiche mit objektseitigen Maßnahmen bzw. einer Kombination von aktiven und passiven Maßnahmen in den Umgebungsärmkarten bzw. den Betroffenauswertungen entsprechend darzustellen, da der Einbau von Lärmschutzfenstern und -türen freiwillig ist und von vielen anspruchsberechtigten Haushalten nicht angenommen wird. Außerdem liegen der ÖBB-Infrastruktur AG und dem

BMK keine Informationen vor, welche Neubauten Lärmschutzfenster auf eigene Kosten eingebaut haben.

Warum sind an meinem Wohnort keine Lärmzonen durch Schienenverkehr ausgewiesen?

Wenn Streckenabschnitte keine Lärmzonen aufweisen, so bedeutet das nicht, dass keine Lärmbelastung vorliegt. Die Karten enthalten außerhalb der Ballungsräume nur Lärm von hochrangiger Verkehrsinfrastruktur. Bei den strategischen Lärmkarten für die Eisenbahnstrecken bedeutet das: Es sind nur Strecken bzw. Streckenabschnitte mit mehr als 30.000 Zugfahrten pro Kalenderjahr und darüber hinaus alle weiteren Eisenbahnstrecken der ÖBB-Infrastruktur AG und der Privatbahnen in den Ballungsräumen Wien, Linz, Graz, Salzburg und Innsbruck gemäß Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung BGBl. II, Nr. 144/2006 darzustellen.

Warum hat sich 2022 die Anzahl der durch Eisenbahnlärm betroffenen Einwohner:innen seit der letzten Lärmkartierung 2017 geändert?

Bis 2017 hat jeder EU-Mitgliedstaat die Berechnungen der Umgebungslärmkartierung anhand der jeweiligen nationalen Regelungen und Vorgaben durchgeführt.

Nunmehr sind gemäß aktuellem Anhang II der EU-Umgebungslärmrichtlinie die Verfahren EU-weit vereinheitlicht und die einheitlichen Bewertungsmethoden in den nationalen Regelwerken verankert worden. Dazu zählen die Richtlinie des Österreichischen Arbeitsrings für Lärmbekämpfung Nr. 28 (ÖAL 28) - Berechnung der Schallausbreitung im Freien und Zuweisung von Lärmpegeln und Bewohnern zu Gebäuden (Oktober 2021) und die RVE 04.01.02 – Berechnung von Schienenverkehrslärmemissionen (Februar 2022).

Nachdem die Lärmkartierung 2022 nun auf Grundlage der europäisch vereinheitlichten Lärm-Bewertungsmethoden der ÖAL Nr. 28 sowie der RVE 04.01.02 durchgeführt wurde, verringerte sich bei der aktuellen Berechnung die Anzahl der von Lärm belasteten Menschen entlang des Eisenbahn-Netzes gegenüber den Berechnungen der Kartierung 2017 um rund 25 Prozent bzw. teilweise bis zu 50 Prozent. Eine direkte Vergleichbarkeit zu

früheren nationalen Kartierungen ist aufgrund der Änderung der Berechnungsmethode somit nicht mehr gegeben.

Folgende Veränderungen haben beispielsweise zu einer Reduktion der durch Schienenlärm Betroffenen geführt:

Zuteilung der Betroffenen zu Fassadenpunkt

2017 wurden alle Bewohner:innen eines Hauses an den lautesten Fassadenpunkt eines Hauses gesetzt. Durch die Vorgabe der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG Annex II wurden bei der Berechnung 2022 die Bewohner:innen auf die lauteste Hälfte der an den Fassaden ermittelten Pegel verteilt. Dies führte zu einer Reduktion der Betroffenzahlen.

Höhere Wirkung von Lärmschutzwänden

Durch die neue Lärmberechnungsmethode wird die Intensität der Abschirmung bei bereits bestehenden Lärmschutzwänden besser und deutlich wirksamer berechnet als bei der bis dato zur Anwendung gekommenen Methode. Sind also Lärmschutzwände bereits vorhanden, ergeben sich dadurch niedrigere Lärmpegel bei den dahinterliegenden Gebäuden.

Erstmaliges Berücksichtigung von lärmarmen Güterwagen in der Berechnung

Da im Jahr 2017 noch alle Güterwagen mit lauten Grauguss-Bremsen ausgestattet waren, schlägt sich der Umrüstungsgrad von leisen Güterwagen mit Komposit-Bremssohle von 67,7 bis 82,6% in der Berechnung 2022 stark nieder.

Zusätzliche Lärmschutzwände

Ebenso spielt die Errichtung von rund 73 km zusätzlicher Lärmschutzwände entlang von Hauptverkehrsstrecken der ÖBB-Infrastruktur AG bei der Reduktion der Betroffenzahlen eine Rolle.

Geht mit der neuen Berechnungsmethodik auch ein Rückgang der Lärmschutzmaßnahmen einher (weniger Betroffene – weniger Maßnahmen)?

Nein, durch das neue EU-weit einheitliche Berechnungsverfahren geht kein Rückgang der Lärmschutzmaßnahmen einher. Lärmschutz im Neu- und Ausbau von Eisenbahnstrecken und die freiwillige Bestandslärmschutzsanierung des BMK gemeinsam mit der ÖBB-Infrastruktur AG und den Bundesländern wird unabhängig von Lärmkartierung und Aktionsplan umgesetzt.

Hintergrundinformation

Bis 2017 hat jeder EU-Mitgliedstaat die Berechnungen der Umgebungslärmkartierung anhand der jeweiligen nationalen Regelungen und Vorgaben durchgeführt. Betreffend die Lärmkartierung sind zwischen 2017 und 2022 eine Reihe neuer EU-Regelungen in Kraft getreten, die eine - für alle EU-Mitgliedsstaaten - einheitliche Lärmbewertungsmethode bzw. ein einheitliches Berechnungsverfahren vorsieht. Durch diese neuen Berechnungen können die Lärmbelastungen realistischer abgebildet werden.

Bei der tatsächlichen Umsetzung und Dimensionierung von Lärmschutzmaßnahmen stellt jedoch weiterhin die national gültige Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung bzw. bei Eisenbahn-Bestandsstrecken die Richtlinie für die schalltechnische Sanierung der Eisenbahn-Bestandsstrecken der Österreichischen Bundesbahnen (2006) die Grundlage dar. Im Vergleich zu strategischen Lärmkarten muss vor der Umsetzung von konkreten Lärmschutzmaßnahmen eine detaillierte lärmtechnische Untersuchung gemacht werden, um die Lärmbelastung vor Ort genau darzustellen und die Dimensionierung der Maßnahmen festlegen zu können.

Werden bei den Untersuchungen die Lärmschutzmaßnahmen auslösenden Grenzwerte überschritten so können Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt werden.

Was unterscheidet Lärmaktionsplanung bzw. Lärmkartierung und Lärmsanierung?

Die Umsetzung der Lärmkartierung und die darauf aufbauende Lärmaktionsplanung wird durch die die EU-Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG) vorgeschrieben und ist von allen EU-Mitgliedern alle fünf Jahre zu überarbeiten.

Die Karten bilden eine Grundlage für die Lärmbekämpfung auf europäischer und lokaler Ebene. Sie dienen als wichtige Informationsquelle für die strategische Planung und können bedingt auch in anderen Rechtsbereichen wie beispielsweise der Raumordnung herangezogen werden. Es ist jedoch zu beachten, dass die strategischen Lärmkarten nicht dazu geeignet sind, die individuelle Lärmbelastung präzise zu beschreiben. Die unterschiedlichen Lärmquellen - Straßen-, Schienen- und Flugverkehr sowie in Ballungsräumen der Lärm bestimmter Industrieanlagen - werden getrennt dargestellt.

Die Lärmaktionsplanung gemäß der Umgebungslärmrichtlinie dient als Instrument zur Informationsvermittlung und Beteiligung der Öffentlichkeit. Es besteht keine Verpflichtung zur Umsetzung der in der Aktionsplanung beschriebenen Maßnahmen.

Im Vergleich zu strategischen Lärmkarten muss vor der Umsetzung von konkreten Lärmschutzmaßnahmen eine lärmtechnische Untersuchung gemacht werden, um die Lärmbelastung vor Ort genau darzustellen und die Dimensionierung der Maßnahmen festlegen zu können. Die lärmtechnische Sanierung von bestehenden Strecken basiert dabei auf der Richtlinie für die schalltechnische Sanierung der Eisenbahn-Bestandsstrecken der Österreichischen Bundesbahnen (2006). Auch bei Neu- und Ausbauprojekten basierend auf der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV, 1993) werden vor der Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen Detaillärmuntersuchungen durchgeführt.

Die freiwillige Bestandslärmschutzsanierung des BMK gemeinsam mit der ÖBB-Infrastruktur AG wird unabhängig von Lärmkartierung und Aktionsplan umgesetzt.

- Ermittlung einer Betriebsprognose und Beurteilung der Situation anhand der festgelegten Immissionsgrenzwerte
- Planung, Dimensionierung und Beschreibung von technisch sinnvollen und wirtschaftlich geeigneten Lärmschutzmaßnahmen
- Darstellung der Verhältnisse für die verschiedenen Belastungszustände in Form von Immissionstabellen, Schallimmissionsplänen und Lärmkarten

Die Grundlagen für das digitale Gelände- und Berechnungsmodell bilden in ausreichender Genauigkeit vorhandene GIS-Daten, welche durch Aufnahmen vor Ort, wie zum Beispiel:

- auffällige Gelände- und Abschirmkanten
- Nutzungserhebungen (Wohn- und Nebengebäude)
- Fenstererhebungen (Fronten ohne Fenster)
- Höhenaufnahme der Immissionspunkte ergänzt werden.

Das Ergebnis der lärmtechnischen Untersuchung ist dann ein technischer Bericht mit Fotodokumentation, schalltechnischer Berechnung, Messprotokollen, Immissionslageplänen und Lärmkarten (Ist-Zustand, Prognose mit/ohne Lärmschutz, Differenzlärmkarten) und Vorschläge für die Umsetzung von aktiven (bahnseitigen) und/oder passiven (anrainerseitigen) Lärmschutzmaßnahmen.

Wie lange dauert es, bis nach der Vertragserstellung ein Lärmschutzprojekt umgesetzt wird?

Aus organisatorischen, technischen und betrieblichen Gründen muss mit einer entsprechenden Vorlaufzeit von der Vertragserstellung, über die Planung bis zur Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen von mind. 5 Jahren gerechnet werden. Diese Vorlaufzeit ist für die Vertragserstellung, die Einholung diverser Genehmigungen, etwaiger Grundeinlösen, die Durchführung der lärmtechnischen Untersuchung und schalltechnischen Planung, die Kostenschätzung, die Projektablaufplanung und die Baubetriebsplanung erforderlich. Für die Errichtung der Lärmschutzmaßnahmen selbst müssen notwendige Streckensperren rechtzeitig eingeplant werden, damit der laufende Betrieb der Bahn nicht eingeschränkt wird.

Was versteht man unter aktiven Schallschutzmaßnahmen?

Aktive Maßnahmen sind Vorkehrungen direkt an der Schallquelle: zum Beispiel das Nachrüsten leiser Bremsen am Fahrzeug oder der Bau von Lärmschutzwänden oder -dämmen entlang der Strecke. Der Lärm soll also bereits an der Quelle eingedämmt werden.

Was versteht man unter passiven Schallschutzmaßnahmen?

Passive Maßnahmen sollen den Schall dort abwehren, wo er empfangen wird, zum Beispiel mit dem Einbau von Schallschutzfenstern und -türen inkl. Schalldämmlüfter. Diese kommen dann zum Einsatz, wenn aufgrund wirtschaftlicher oder topografischer Gegebenheiten die Umsetzung von aktiven Maßnahmen nicht möglich ist oder Schallschutzwände allein nicht ausreichen.

Was ist der Unterschied zwischen Lärmschutz auf Bestandsstrecken und Lärmschutz auf Neubaustrecken?

Bei der Errichtung von Lärmschutzmaßnahmen auf sogenannten bestehenden Eisenbahnstrecken liegen keine gesetzliche Lärmgrenzwerte vor. Stattdessen wurde vom ehemaligen 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.

Im Bereich von Neu- und Ausbaustrecken sind Lärmschutzmaßnahmen gemäß der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) vorzusehen und bilden daher einen integrierten Bestandteil des jeweiligen Projektes bzw. sind Teil von etwaigen Umweltverträglichkeitsprüfungen. Der Umfang der Lärmschutzmaßnahmen wird in der Planungsphase festgelegt und ist weiters von möglichen Bescheidauflagen abhängig.

Was ist die Richtlinie für Bestandslärmsanierung?

Der Bund, die Bundesländer und die Eisenbahninfrastrukturunternehmen ziehen in Sachen Lärmschutz an Eisenbahn-Bestandsstrecken an einem gemeinsamen Strang. Als Bestandsstrecken gelten alle Eisenbahnstrecken die grob vor 1993 gebaut wurden, bei deren Planung und Bau die Schienenverkehrslärm-Immissionschutzverordnung (SchIV) noch nicht als Grundlage diente und somit die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen nicht integrierter Bestandteil des Projektes war.

Gesetzliche Lärmgrenzwerte liegen auf Eisenbahn-Bestandsstrecken nicht vor. Stattdessen wurde vom ehemaligen BMVIT (heute BMK) das Programm „Schalltechnische Sanierung der Eisenbahn-Bestandsstrecken der Österreichischen Bundesbahnen“ ins Leben gerufen.

Die lärmtechnische Sanierung basiert dabei auf der Richtlinie für die schalltechnische Sanierung der Eisenbahn-Bestandsstrecken der Österreichischen Bundesbahnen (2006). Dieser Richtlinie sind allgemeine Festlegungen, die maßgeblichen Emissionen, Informationen zu Planung und Realisierung von Lärmschutzmaßnahmen zu entnehmen und insbesondere Festlegungen zur Wirtschaftlichkeit, technische Kriterien bzw. die Abwicklung von objektseitigen Maßnahmen genauer erklärt. Hier der Link zur Richtlinie: [Maßnahmen zur Reduzierung \(bmk.gv.at\)](https://www.bmk.gv.at/umwelt/laerm/laerm/richtlinie.html).

Im Rahmen des Programmes der schalltechnischen Sanierung der Eisenbahn-Bestandsstrecken wurden erstmals vor rund 30 Jahren für alle Bundesländer für den Nachtzeitraum Immissionskataster erstellt und die entlang von bestehenden Eisenbahnstrecken auftretenden Lärmbelastungen dargestellt. Auf Grundlage dieser Immissionskataster 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. Der erforderliche Lärmschutz der Wohnbevölkerung vor Schienenverkehrslärm wird vornehmlich durch bahnseitige (aktive) Maßnahmen sichergestellt. Wenn die für die bahnseitigen Maßnahmen aufzuwendenden Kosten das Dreifache der Herstellungskosten objektseitiger (passiver) Maßnahmen übersteigen, werden grundsätzlich objektseitige Maßnahmen umgesetzt.

Die Lärmsanierungsprogramme in den Ländern werden stufenweise umgesetzt, wobei die einzelnen Maßnahmen zu jenem Zeitpunkt gesetzt werden, zu welchem sämtliche erforderliche Voraussetzungen (z.B. Genehmigungen, Grundeinlösen, etc.) gegeben sind und die finanzielle Bedeckung gesichert ist. Damit soll auch klargestellt werden, wo die Grenzen des Lärmschutzes – insbesondere auch in finanzieller Hinsicht – liegen.

Sollte eine Gemeinde an der Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen interessiert sein, muss diese ihr Interesse beim BMK, der ÖBB-Infrastruktur AG oder dem jeweiligen Bundesland bekunden. In weiterer Folge wird dann nach Abschluss eines zivilrechtlichen Planungsvertrags das gesamte Gemeindegebiet lärmtechnisch untersucht. Einzelne private Haushalte können leider nicht um eine Förderung aus dem Titel der Bestandslärmschutzsanierung bei der ÖBB-Infrastruktur AG ansuchen.

Zuerst wird ein Planungsvertrag zwischen Land, Gemeinde und ÖBB aufgesetzt. Darin wird festgelegt, welches Gebiet genau untersucht wird. Das Ergebnis der Planungen sind mögliche, durch die Richtlinie gedeckte Lärmschutzmaßnahmen im jeweiligen betroffenen Gemeindegebiet. Es wird dabei zwischen aktiven Maßnahmen (LS Wände, LS Dämme) und passiven Maßnahmen (LS Fenster, Türen und Schalldämmlüfter) unterschieden. Sollte die Gemeinde weiterhin Interesse an der Umsetzung des Projektes haben, wird ein Durchführungsvertrag erstellt und das Projekt umgesetzt.

Wozu wird eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt?

Im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung erfolgt unter anderem die Bewertung der tatsächlichen und prognostizierten Auswirkungen des Zugverkehrs auf die anrainende Bevölkerung. Die Ergebnisse dienen als Grundlage für die Festlegung von geeigneten aktiven und/oder passiven Schallschutzmaßnahmen, um die Lärmbelastung im bestmöglichen Umfang zu reduzieren. Es wird weiters ermittelt, ob die Installation einer Schallschutzwand den Rahmenbedingungen bzw. Wirtschaftlichkeitskriterien der Richtlinie entspricht und die optimale Position, Höhe und Länge der Schallschutzwand bestimmt.

Habe ich einen Rechtsanspruch auf Lärmsanierung auf Bestandsstecken?

Das Lärmsanierungsprogramm des Bundes ist ein freiwilliges Programm von Bund und Ländern, das darauf abzielt, die Lärmbelastung entlang bestehender Strecken zu reduzieren. Es besteht kein rechtlicher Anspruch auf Schallschutz im Rahmen dieses Programms. Ein solcher Anspruch besteht lediglich bei Neu- und Ausbaustrecken.

Was muss eine Gemeinde machen um schalltechnisch saniert zu werden?

Für eine lärmtechnische Sanierung einer Eisenbahn-Bestandsstrecke müsste die betroffene Gemeinde beim BMK, der ÖBB-Infrastruktur AG oder dem jeweiligen Bundesland ihr Interesse bekunden. Es wird nach Abschluss eines zivilrechtlichen Planungsvertrags das gesamte Gemeindegebiet lärmtechnisch untersucht und darauf aufbauend geeignete Lärmschutzmaßnahmen (bahnseitige und/oder objektseitige Lärmschutzmaßnahmen, d.h. Lärmschutzwände, Lärmschutzdämme und/oder Schallschutzfenster inkl. Schalldämmlüfter) ausgearbeitet. Die Umsetzung etwaiger Maßnahmen erfolgt nach Abschluss eines zivilrechtlichen Durchführungsvertrags.

Kann ich bei meinem Wohnhaus den Einbau von Lärmschutzfenstern fördern lassen?

Bei neu gebauten Häusern ist im Rahmen der Lärmsanierung von Eisenbahn-Bestandsstrecken keine Unterstützung für passive Maßnahmen vorgesehen. Gemäß der aktuellen Richtlinie werden nur Gebäude gefördert, die mit einer Baugenehmigung vor dem 01.01.1993 errichtet wurden oder für die zu diesem Zeitpunkt eine Baugenehmigung vorlag.

Bei Gebäuden welche eine Baugenehmigung vor dem 01.01.1993 vorweisen kann der Einbau von Lärmschutzfenstern und –türen bzw. Schalldämmlüftern nur im Rahmen eines aktuell laufenden Projektes gefördert werden. Die anspruchsberechtigten Haushalte werden im Rahmen des Projektes kontaktiert und über die Möglichkeit einer Förderung für den Einbau von Lärmschutzfenstern und –türen bzw. Schalldämmlüftern informiert.

Einzelobjekte können seitens der ÖBB-Infrastruktur AG nicht gefördert werden. Für eine lärmtechnische Sanierung muss die betroffene Gemeinde beim BMK, der ÖBB-Infrastruktur AG oder dem jeweiligen Bundesland ihr Interesse bekunden. Es wird dann das gesamte Gemeindegebiet lärmtechnisch untersucht und darauf aufbauend geeignete Lärmschutzmaßnahmen (Wände und/oder Fenster) ausgearbeitet.

Das BMK hat abseits der Lärmthematik jedoch auch das Anliegen die Energieeffizienz in Gebäuden anzuheben. In diesem Zusammenhang wurde im Rahmen der Sanierungsoffensive eine Förderschiene zur thermischen Sanierung aufgelegt, in welcher unter anderem auch Einzelbauteilmaßnahmen wie der Fenstertausch gefördert werden.

Dabei müssen mindestens 75 % der bestehenden Fenster oder der Fensterfläche innerhalb des geltenden Leistungszeitraumes ausgetauscht werden. Außerdem ist für die Fenster ein gesamter Uw-Wert (U-Wert des Gesamtfensters) von maximal $U_w = 1,1 \text{ W/m}^2\text{K}$ einzuhalten.

Die förderabwickelnde Stelle und Ansprechpartner für diese Förderung ist die Österreichische Kommunalkredit Consulting GmbH. Im beiliegenden Link finden Sie alle Informationen: Kontakt, Förderbedingungen, Förderhöhe, Ablauf:

umweltfoerderung.at/privatpersonen/sanierungsscheck-ein-zweifamilienhaus-und-reihenhaus-2023/2024

Warum werden an meinem Standort keine Lärmschutzmaßnahmen getroffen?

Wenn an einer Eisenbahn-Bestandsstrecke keine Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt werden kann dies folgende Gründe haben:

- Die Lärmschutzmaßnahmen auslösenden Grenzwerte der Richtlinie für die schalltechnische Sanierung der Eisenbahn-Bestandsstrecken der Österreichischen Bundesbahnen werden an der betreffenden Strecke nicht überschritten.
- Die Gemeinde ist nicht an der Umsetzung eines Sanierungsprojektes interessiert. Ausschlaggebend dafür können z.B. politische oder wirtschaftliche Gründe sein oder auch die fehlende Notwendigkeit zur Umsetzung da sich die betroffenen Anrainer:innen nicht durch den Schienenverkehrslärm belästigt fühlen.

- In meinem Wohngebiet kommt es nur zu passiven Maßnahmen (Förderung des Einbaues von Lärmschutzfenstern und -türen und Schalldämmlüftern) und mein Haus erfüllt nicht die Förderkriterien, da es eine Baugenehmigung nach dem 1.1.1993 aufweist.

Was kann ich tun, wenn ich von Lärm betroffen bin? Zu wem gehe ich und was mache ich dann?

Je nach der verursachenden Lärmquelle sind dementsprechend auch unterschiedliche Behörden/Ämter zuständig. Auf der Homepage larminfo.at sind die verschiedenen Lärmquellen detailliert beschrieben und die Kontaktdaten der zuständigen Behörden aufgelistet.

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie,
Radetzkystraße 2, 1030 Wien

Stand: 22. April 2024

Abteilung II/3 Infrastrukturplanung

E-Mail: umgebungslaerm-schiene@bmk.gv.at