



BMVIT - II/SCH5 (Abteilung Sch5 - Technik und Sicherheit)

Postfach 3000

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

E-Mail : sch5@bmvit.gv.at



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

GZ. BMVIT-260.415/0001-II/SCH5/2005

DVR:0000175

Durchführungsbestimmungen zur Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (DB-SchIV)

Ausgabe 1. Jänner 2006

Inhaltsverzeichnis

EINLEITUNG	3
DURCHFÜHRUNGSBESTIMMUNGEN	3
1. Wesentlicher Umbau (§ 1 Abs. 2)	3
2. Berechnungsgrundlage (§ 2 Abs. 2).....	3
3. Beurteilungspegel (§ 2 Abs. 4)	4
4. Wirtschaftlichkeit (§ 5 Abs. 3).....	4
5. Bahnseitige Lärmschutzmaßnahmen (§ 5 Abs. 4)	4
6. Objektseitige Maßnahmen (§ 5 Abs. 5).....	5
6.1 <i>Allgemeines</i>	5
6.2 <i>Abwicklung</i>	5

Einleitung

Die Durchführungsbestimmungen zur Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung - SchIV (BGBl. Nr. 415/1993) sollen eine österreichweit einheitliche Anwendung der in der SchIV enthaltenen Bestimmungen erleichtern.

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.

Durchführungsbestimmungen

1. Wesentlicher Umbau (§ 1 Abs. 2)

Der Begriff "Wesentlicher Umbau" zielt eindeutig auf jene Auswirkungen ab, die durch *bauliche* Maßnahmen verursacht werden. Unter diesem Gesichtspunkt ist bei der Ermittlung der Beurteilungspegel in den maßgebenden Immissionspunkten als *Anwendungskriterium der SchIV* (2 dB-Kriterium) neben der Änderung der örtlichen Lage auch eine durch die Lageänderung bedingte Geschwindigkeitsänderung zu berücksichtigen, wobei diesen Berechnungen jenes Betriebsprogramm sowohl für die alte (Bestands-)Trasse als auch für die neue Trasse zugrunde zu legen ist, welches für die neue Trasse vorgesehen ist. Bei der Ermittlung der Beurteilungspegel in den maßgebenden Immissionspunkten sind jeweils die Ausbreitungsbedingungen bezogen auf die alte bzw. neue Trasse zu berücksichtigen.

Aufgrund der obigen Ausführungen ergibt sich zwangsläufig die Schlussfolgerung, dass auch nur jene Objekte unter den Geltungsbereich der SchIV fallen, bei welchen zumindest in einem maßgebenden Immissionspunkt eine Erhöhung des Beurteilungspegels um mehr als zwei Dezibel eintritt. Für diese Objekte ist in weiterer Folge der Beurteilungspegel unter Zugrundelegung des für die neue Trasse vorgesehenen Betriebsprogrammes zu ermitteln und den Immissionsgrenzwerten im Sinne des § 5 Abs. 2 gegenüberzustellen.

Das Betriebsprogramm für eine Strecke bzw. einen Streckenabschnitt beinhaltet im Allgemeinen Angaben über Zuggattung, Länge und maximal zulässige Geschwindigkeit für die einzelnen Zuggattungen sowie die Verteilung der einzelnen Züge über die Tages- und Nachtzeit. Die örtlich zulässige Geschwindigkeit ist für bestehende Strecken dem diesbezüglichen Verzeichnis (VzG) bzw. für neue Strecken den Projektunterlagen zu entnehmen.

2. Berechnungsgrundlage (§ 2 Abs. 2)

Die Berechnungsgrundlagen für die Schallimmissionen gemäß ÖAL-Richtlinie Nr. 30 (Ausgabe 1990) wurden seinerzeit in die ÖNORM S 5011 (Ausgabe 1. April 1995) übernommen und diese ÖNORM zwischenzeitlich durch die ONR 305011 (Ausgabe 1. September 2004) ersetzt. Es

bestehen daher auch keine Bedenken, die ONR 305011 (Ausgabe 1. September 2004) als Berechnungsgrundlage heranzuziehen. Für die Berücksichtigung der Ausbreitungsbedingungen wäre die ÖAL-Richtlinie Nr. 28 (Ausgabe 1987) samt deren erläuternder Ergänzungen vom Februar 2001 heranzuziehen.

3. Beurteilungspegel (§ 2 Abs. 4)

Die Grundlage für die Berechnung der Beurteilungspegel sind gemäß § 3 der SchIV die längenbezogenen Schalleistungspegel der jeweiligen Strecken(-teile). Im Bahnhofsbereich fallen daher nur jene Gleise unter den Begriff Streckenteil, welche regelmäßig von Zügen befahren werden (insbesondere die durchgehenden und sonstigen Hauptgleise), weshalb auch nur der darauf abgewinkelte (Zug-)Verkehr die maßgebliche Verkehrsbelastung bestimmt. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die SchIV nur hinsichtlich der Schallimmissionen auf Grund des Schienenverkehrs (Zugverkehrs) gilt und daher bei der Errichtung von z.B. Verschiebebahnhöfen oder Verschiebgleisen im Einzelfall zu entscheiden ist, welche Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen sind.

4. Wirtschaftlichkeit (§ 5 Abs. 3)

Im Wirtschaftlichkeitsvergleich sind die Kosten der bahnseitigen Lärmschutzmaßnahmen den Kosten der hierdurch *kompensierten* objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen gegenüberzustellen. Als kompensiert gelten auch jene Bereiche, in welchen der Beurteilungspegel L_r nach Realisierung der bahnseitigen Lärmschutzmaßnahme zwar weiterhin über dem Immissionsgrenzwert liegt, jedoch eine Verbesserung von mindestens 8 dB erreicht wird.

Bei der Ermittlung der Kosten für bahnseitige und objektseitige Maßnahmen ist in der Regel von folgenden Richtwerten auszugehen, sofern nicht im Einzelfall die Bestimmungen des letzten Halbsatzes des § 5 Abs. 3 der SchIV Anwendung finden:

- bahnseitige Maßnahmen EUR 180,-- je m² Ansichtsfläche
- objektseitige Maßnahmen EUR 910,-- je maßgeblicher Öffnung

5. Bahnseitige Lärmschutzmaßnahmen (§ 5 Abs. 4)

Die Höhe von bahnseitigen Lärmschutzmaßnahmen sollte mit 2,00 m über Schienenoberkante (SOK) begrenzt werden, sofern sich nicht aus wirtschaftlichen und technischen Gründen eine größere Höhe als zweckmäßig erweist.

Bahnseitige Lärmschutzmaßnahmen müssen eine Höhe von mindestens 1,00 m über SOK, eine Schirmwirkung in den maßgebenden Immissionspunkten von mindestens 5 dB und ein Schalldämmmaß von mindestens 27 dB aufweisen. Die den Gleisen zugewandte Seite der Schallschutzwände ist jedenfalls hochabsorbierend (Schallabsorption ≥ 8 dB) auszubilden; die den Gleisen abgewandte Seite nur dann, wenn durch einen anderen Emittenten eine derartige Ausführung erforderlich wird.

6. Objektseitige Maßnahmen (§ 5 Abs. 5)

6.1 Allgemeines

Objektseitige Lärmschutzmaßnahmen können nur vom Eigentümer eines Wohngebäudes bzw. einem Bestandnehmer mit Zustimmung des Eigentümers durchgeführt werden. Für die Realisierung dieser Maßnahmen sind vom Eisenbahnunternehmen Kostenbeiträge zu leisten.

Ein Kostenbeitrag zu objektseitigen Maßnahmen (Austausch von Fenstern und Türen oder sonstige gleichwertige Maßnahmen) ist nur für Räumlichkeiten zu leisten, die zumindest überwiegend Wohn- oder Schlafzwecken dienen. Für Fenster und Türen von Nebenräumen, Hausgängen, Küchen (ausgenommen Wohnküchen) sowie Räumlichkeiten in Keller- und Dachgeschossen ohne widmungsgemäßer Nutzung zu Wohn- oder Schlafzwecken sind keine Kostenbeiträge vorzusehen.

Bei der schalltechnischen Dimensionierung der objektseitigen Maßnahmen ist die ÖNORM B 8115 sinngemäß anzuwenden, wobei von einem Richtwert des Beurteilungspegels im Rauminneren von 30 dB (bezogen auf eine Nachhallzeit von 0,5 s) auszugehen ist.

Der Kostenbeitrag ist für den Austausch von Schallschutzfenstern und -türen in annähernd gleicher Größe wie die bestehenden und für Konstruktionen mit einem bewerteten Schalldämmmaß nach ÖNORM B 8115 - Teil 2 von mindestens 38 dB zu leisten, wobei beim Einbau gemäß ÖNORM B 8115 - Teil 4 auf die Dämmung der Schall-Übertragungswege zu achten ist.. Bei einem Beurteilungspegel größer als 60 dB ist der Einbau von Schallschutzfenstern und -türen mit einem Schalldämmmaß von mindestens 42 dB zu empfehlen.

Die erforderliche gute Dichtung der Schallschutzfenster bedingt im Allgemeinen den Einbau von besonderen Lüftungseinrichtungen (z.B. Schalldämmlüftern), um den notwendigen Luftaustausch zu gewährleisten. Diese sind vor allem in Schlafräumen erforderlich, wenn eine natürliche Frischluftzufuhr von der lärmabgewandten Seite des Gebäudes nicht möglich ist.

6.2 Abwicklung

Das Eisenbahnunternehmen hat die betroffenen Eigentümer nachweislich davon in Kenntnis zu setzen, dass gemäß genehmigtem Bauentwurf objektseitige Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen sind, für welche vom Eisenbahnunternehmen Kostenbeiträge zu leisten sind. Die näheren Einzelheiten sind zwischen den betroffenen Eigentümern und dem Eisenbahnunternehmen vertraglich zu regeln, wobei im Regelfall - insbesondere bei der Ermittlung der Kostenbeiträge - analog zur Vorgangsweise bei der schalltechnischen Sanierung der Eisenbahn-Bestandsstrecken vorzugehen ist.