

*Seitens der Einbringer wird das Vorliegen einer Bundeskompetenz in folgender Hinsicht angenommen:*

Da das Ziel der Bürgerinitiative eine österreichweit einheitliche und verbesserte Lärmschutzregelung hinsichtlich Schienenlärmimmissionen ist, wird diesbezüglich eine Bundeskompetenz angenommen.

*Anliegen:*

Der Nationalrat wird ersucht, ein Schienenlärmschutzgesetz auszuarbeiten und zu beschließen, welches für Anrainer von Eisenbahnstrecken Zumutbarkeitsgrenzen festlegt, die sich im Einklang mit den Vorgaben der WHO befinden. Dabei sind die Zielsetzungen der EU-Umgebungslärmrichtlinie, wie beispielsweise der Schutz ruhiger Gebiete auf dem Land und der verstärkte Lärmschutz am Abend ebenfalls in einem ausreichenden Maß zu berücksichtigen. Weiters ist das Verursacherprinzip bei Verkehrslärm festzulegen, wonach der (die) Infrastrukturerhalter zur Lärmsanierung einschließlich der Übernahme der Kosten verpflichtet wird.

*Begründung:*

Die derzeit angewendeten Zumutbarkeitsgrenzen lt. SCHIV (Schienenverkehrslärmimmissionsschutzverordnung) bieten keinen ausreichenden Schutz für die betroffenen Anrainer, da sie deutlich über den Grenzwerten aller anderen Richtlinien liegen (z. B. ÖAL-Richtlinie, Vorgaben WHO) und sich nicht an umwelthygienischen Standards (ÖNORM S5021) orientieren. Darüber hinaus wird lt. SCHIV der sogenannte Schienenbonus angewendet, der durchaus nicht internationaler Standard ist, sondern europaweit lediglich noch in Deutschland, Schweiz und Frankreich in Gebrauch ist. Kritisch zu betrachten ist auch der Umstand, dass für die Zumutbarkeit des Schienenlärms „Mittelungswerte“ und nicht die umwelthygienisch relevanten Lärmspitzen herangezogen werden.

Bei der Neutrassierung von Eisenbahnstrecken (z. B. Koralmbahn, Südbahn und Eisenbahnhochleistungsstrecke Zentralraum Kärnten) sollte hinsichtlich der Bedeutung und Nachhaltigkeit auf die Umsetzung umweltmedizinischer Standards ausreichend geachtet werden, was bei Anwendung der SCHIV-Grenzwerte nicht gewährleistet erscheint.