BMVIT – II/ST1 (Planung und Umwelt)
Postanschrift: Postfach 202, 1000 Wien
Büroanschrift: Stubenring 1, 1011 Wien
DVR 0000175
E-Mail: st1@bmvit.gv.at

Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

GZ. BMVIT-300.040/0003-II/ST-ALG/2011
Bitte Antwortschreiben unter Anführung der Geschäftszahl
(wenn möglich) an die oben angeführte E-Mail-Adresse richten.

Straße und Luft

An die
ASFINAG
Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs AG
Rotenturmstraße 5-9, Postfach 983
1011 Wien

Wien, am 10.03.2011

Betreff: Dienstanweisung – Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen), Fassung Jänner 2011

Sehr geehrte Damen und Herren!

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie übermittelt in der Anlage die

Dienstanweisung – Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen), Fassung Jänner 2011,

die ab sofort anzuwenden ist.

Die bisher gültige Dienstanweisung betreffend Lärmschutz an Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen, Fassung November 2006, verliert ihre Gültigkeit.

Beilage:
Dienstanweisung – Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen
(Autobahnen und Schnellstraßen), Fassung Jänner 2011

Für die Bundesministerin:
Dipl.-Ing. Herbert Kasser

Ihr(e) Sachbearbeiter/in:
Dipl.-Ing. Christof Rehling
Tel.: +43 (1) 71162 65 5327
Fax: +43 (1) 71162 65 65327
E-Mail: christof.rehling@bmvit.gv.at

elektronisch gefertigt

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
bmvit Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie	Datum	2011-03-11T12:29:48+01:00
	Seriennummer	437268
	Methode	urn:pdfsigfilter:bka.gv.at:binaer:v1.1.0
Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH, C=AT	
Signaturwert	YV80/7fTe0eFt5jnsgXjHgnP53cPU4O2JKbwaPoU4nFsPIK9iI2bG6IvDhU1UeEQ PD/mLomqsJ/Poz4ZIFXzJkqYzCpd8Q0owTxZDx4vCMVsQCboKOFQRLsVWKp/lBI9 D8es/seijJm2ZBYJLTaeJjnlHtJ9wJE0E+5ioF01V9s=	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at/	

Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

BUNDESMINISTERIUM FÜR
VERKEHR, INNOVATION UND TECHNOLOGIE

GZ. BMVIT-300.040/0003-II/ST-ALG/2011

DIENSTANWEISUNG

für

Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen
(Autobahnen und Schnellstraßen)

Fassung Jänner 2011

Durch diese Dienstanweisung wird folgender Erlass aufgehoben:

GZ. BMVIT-300.040/0004-II/ST-ALG/2006
„Dienstanweisung Lärmschutz an Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen)“,
Fassung November 2006

INHALTSVERZEICHNIS

1 ALLGEMEINES UND GELTUNGSBEREICH 2

2 BEGRIFFSDEFINITIONEN 3

3 ERMITTLUNG VON LÄRMIMMISSIONEN 5

4 IMMISSIONSGRENZWERTE FÜR STRAßENVERKEHRSLÄRM 6

5 KRITERIEN FÜR DIE UMSETZUNG VON LÄRMSCHUTZMAßNAHMEN 7

5.1 Aktive Lärmschutzmaßnahmen 7

5.2 Passive Lärmschutzmaßnahmen 8

5.3 Wirtschaftlichkeitsberechnung 8

5.4 Projekte mit Kostenbeteiligung Dritter 10

6 SONSTIGE VORGABEN 11

7 ÜBERGANGSBESTIMMUNGEN 12

1 ALLGEMEINES UND GELTUNGSBEREICH

Die vorliegende Dienstanweisung regelt die Planung und Errichtung von im öffentlichen Interesse liegenden Maßnahmen zum Schutz der Menschen und ihres unmittelbaren Wohnumfeldes vor schädlichen und störenden Schallimmissionen, die vom Verkehr auf bestehenden Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen) ausgehen.

Vom Geltungsbereich der vorliegenden Dienstanweisung erfasst sind Maßnahmen an bestehenden Bundesstraßen.

Im Fall von Grenzwertüberschreitungen bei schutzwürdigen Wohngebäuden sind geeignete Lärmschutzmaßnahmen zu setzen, soweit dies technisch umsetzbar und wirtschaftlich vertretbar ist (vgl. § 7 Abs. 3 und 4 BStG idgF.).

Der Schutz vor schädlichen und störenden Schallimmissionen kann grundsätzlich durch aktive und / oder passive Lärmschutzmaßnahmen erfolgen.

Durch aktive Lärmschutzmaßnahmen wird im Gegensatz zu passiven Lärmschutzmaßnahmen auch der, das schutzwürdige Wohngebäude umgebende, Freiraum geschützt. Aus diesem Grund ist für die Errichtung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen ein höherer Mitteleinsatz gerechtfertigt (vgl. Kap. 5.3 Wirtschaftlichkeitsberechnung).

Weder aus den strategischen Umgebungslärmkarten, nach der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm bzw. nach dem Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz, noch aus Unterlagen des Lärmkatasters der ASFINAG ergeben sich subjektiv-öffentliche Rechte auf die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen im Sinne dieser Dienstanweisung. Ebenso wenig ergeben sich derartige Rechte aus der vorliegenden Dienstanweisung selbst.

2 BEGRIFFSDEFINITIONEN

Bestehende Bundesstraßen
Bestehende Bundesstraßen sind alle dem Verkehr freigegebenen Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen) mit ihren dem Verkehr freigegebenen Fahrstreifen und Rampen.

Schutzwürdige Wohngebäude
Ein Wohngebäude ist im Sinne der vorliegenden Dienstanweisung schutzwürdig, wenn im IST–Zustand alle nachfolgenden Voraussetzungen gegeben sind:

- Das schutzwürdige Wohngebäude weist eine aufrechte Baubewilligung auf und dient dem ständigen Wohnzweck (Hauptwohnsitz).
- Das schutzwürdige Wohngebäude wird vom Verkehrslärm einer bestehenden Bundesstraße (Autobahn oder Schnellstraße) beschallt.
- Zumindest eine maßgebliche Gebäudeöffnung liegt über dem Grenzwert für L_{den} oder L_{night}.
- Das schutzwürdige Wohngebäude
  - bestand bereits vor Errichtung der Bundesstraße oder
  - weist eine Baubewilligung vor dem Stichtag 01.01.1996 auf oder
  - liegt an einem Bundesstraßenabschnitt, der seit der Errichtung des Wohngebäudes eine emissionsseitige (straßenseitige) Erhöhung des energieäquivalenten Dauerschallpegels von mehr als 3 dB aufweist.

Unter dem **maßgeblichen schutzwürdigen Wohngebäude** ist jenes Wohngebäude zu verstehen, welches in Bezug auf den jeweils wirkenden Lärmschutzwandabschnitt den höchsten straßenverkehrsbedingten Immissionsschallpegel aufweist.

Maßgebliche Gebäudeöffnungen
Maßgebliche Gebäudeöffnungen bei schutzwürdigen Wohngebäuden sind Fenster und Türen von Wohn- oder Schlafräumen.
Als maßgebliche Gebäudeöffnungen bei Kinderbetreuungseinrichtungen und Schulen sind Fenster und Türen jener Räume anzusehen, die für den ständigen Aufenthalt von Kindern und Betreuungspersonal bestimmt sind.

Aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen
Aktive bzw. straßenseitige Lärmschutzmaßnahmen sind direkt am Straßenbauwerk gesetzte Maßnahmen (wie z.B. Dämme oder Wände).
Passive bzw. objektnahe / objektseitige Lärmschutzmaßnahmen sind direkt am schutzwürdigen Wohngebäude gesetzte Maßnahmen (wie z.B. Schallschutzfenster, Schallschutztüren, Schalldämmlüfter).

Prognosezeitraum
Bei der Dimensionierung von Lärmschutzmaßnahmen ist ein Prognosezeitraum von zehn Jahren zu berücksichtigen.

Wirtschaftlichkeit
Gemäß § 7 Abs. 3 BStG sind Maßnahmen zur Vermeidung oder Verminderung von Beeinträchtigungen nur zu ergreifen, wenn dies im Verhältnis zum Erfolg mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand erreicht werden kann (vgl. Kap. 5.3 Wirtschaftlichkeitsberechnung).

Immissionsgrenzwert
Wert für zulässige Schallimmissionen im jeweils charakteristischen Zeitraum (L_{den}, L_{night}) (vgl. Kap. 4 Immissionsgrenzwerte für Straßenverkehrslärm).

A-bewerteter Schallpegel L_A in Dezibel [dB]
Der A-bewertete Schallpegel L_A [dB] ist der mit der Frequenzbewertungskurve A nach ÖVE/ÖNORM EN 61672-1 bewertete Schallpegel. Er berücksichtigt die Frequenzempfindlichkeit des menschlichen Ohres. Der A-bewertete Schallpegel wird zur Kennzeichnung der augenblicklichen Stärke der Schallimmissionen verwendet. Ein Pegelunterschied von 10 dB entspricht etwa der Verdoppelung bzw. Halbierung der empfundenen Lautheit.

Energieäquivalenter Dauerschallpegel $L_{A,eq}$ [dB]
Einzahlangabe, die zur Beschreibung eines Schallereignisses mit schwankendem Schallpegel (z.B. Straßenverkehrslärm) dient. Er wird errechnet als jener Schallpegel, der bei dauernder Einwirkung dem unterbrochenen Schall oder Schall mit schwankendem Schallpegel energieäquivalent ist.

L_{night}
Entsprechend der Richtlinie 2002/49/EG stellt der Nacht-Lärmindex L_{night} die Belastung im Nachtzeitraum (22 bis 6 Uhr) dar. L_{night} ist ein Immissionsschallpegel und wird durch den A-bewerteten energieäquivalenten Dauerschallpegel am maßgebenden Immissionsort beschrieben.

L_{den}
Entsprechend der Richtlinie 2002/49/EG stellt der Tag-Abend-Nacht Lärmindex L_{den} die allgemeine Belastung dar. L_{den} ist ein Immissionsschallpegel und wird durch den A-bewerteten energieäquivalenten Dauerschallpegel am maßgebenden Immissionsort beschrieben.

Errechnet wird der Lärmindex L_{den} aus:

$$L_{den} = 10 \cdot \lg \frac{1}{24} \left(13 \cdot 10^{L_{day}/10} + 3 \cdot 10^{(L_{evening}+5)/10} + 8 \cdot 10^{(L_{night}+10)/10} \right) \text{ [dB]}$$

3 ERMITTLUNG VON LÄRMIMMISSIONEN

Die Lärmimmission ist aufgrund der maßgebenden Verkehrsstärken unter Berücksichtigung der Charakteristika des Verkehrs und der örtlichen Gegebenheiten rechnerisch zu ermitteln.

Die **verkehrlichen Grundlagen**, die bei einer Detaillärmuntersuchung für die Ermittlung des IST-Zustandes herangezogen werden, dürfen **nicht älter als zwei Jahre sein**.

Auslösendes Kriterium für die Einleitung einer Detaillärmuntersuchung ist die Überschreitung des Immissionsgrenzwertes für L_{den} im IST-Zustand.

Die Berechnung der Lärmimmission ist gemäß der RVS 04.02.11 Lärm und Luftschadstoffe, Lärmschutz durchzuführen.

Sollten Lärmmessungen erforderlich sein, sind diese gemäß ÖNORM S 5004 von einer fachlich qualifizierten Person durchzuführen.

Hinsichtlich der schalltechnischen Begriffe, Größen und Messverfahren gelten die Bestimmungen der gültigen ÖNORMEN S 5001-1, S 5001-3 und S 5004.

Für die Berechnung mittels EDV dürfen nur Rechenprogramme herangezogen werden, die für alle Testbeispiele im Anhang der RVS 04.02.11 die vorgegebenen Resultate innerhalb der definierten Toleranzgrenzen erbringen.

Lediglich bei Einzelobjekten kann zur Beurteilung der Lärmsituation hinsichtlich einer Förderung von passiven Lärmschutzmaßnahmen das vereinfachte Rechenverfahren (Profilmethode) gemäß RVS 04.02.11 Punkt 5.2.2 angewandt werden.

Für den IST - Zustand und für den Prognosezustand ist die maßgebende Verkehrsstärke gemäß RVS 04.02.11 zu ermitteln. Eine vereinfachte Abschätzung der maßgebenden stündlichen Verkehrsstärke über den Bemessungsfaktor k_L ist nicht zulässig.

Als maßgebende Geschwindigkeiten für die Hauptfahrbahn sind die auf dem betrachteten Straßenabschnitt zulässigen Höchstgeschwindigkeiten heranzuziehen.

Die Endergebnisse der Immissionsberechnung sind kaufmännisch auf ganze Zahlen zu runden.

Die Festlegung der erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen hat auf Basis einer gemäß der vorliegenden Dienstanweisung durchgeführten Detaillärmuntersuchung zu erfolgen.

4 IMMISSIONSGRENZWERTE FÜR STRAßENVERKEHRSLÄRM

Die Beurteilung von Straßenverkehrslärm hat ausschließlich auf der Basis physikalisch messbarer bzw. wissenschaftlich abgesicherter Größen zu erfolgen. Subjektive Einschätzungen sind nicht zu berücksichtigen.

Der für die Beurteilung des Straßenverkehrslärms von Bundesstraßen maßgebliche Beurteilungspegel ist der A-bewertete, energieäquivalente Dauerschallpegel $L_{A,\,eq}$.

Maßgebliche **Grenzwerte** im Sinne dieser Dienstanweisung sind:

50 dB für den Nachtzeitraum (L_{night})

60 dB für den Tag-Abend-Nachtzeitraum (L_{den})

5 KRITERIEN FÜR DIE UMSETZUNG VON LÄRMSCHUTZMAßNAHMEN

Der Schutz vor schädlichen und störenden Schallimmissionen kann grundsätzlich durch aktive und / oder passive Lärmschutzmaßnahmen erfolgen. Die Kriterien für die Umsetzung von aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen sind nachfolgend dargestellt.

5.1 Aktive Lärmschutzmaßnahmen

Durch aktive Lärmschutzmaßnahmen wird im Gegensatz zu passiven Lärmschutzmaßnahmen auch der das schutzwürdige Wohngebäude umgebende Freiraum geschützt.

Die aktive Lärmschutzmaßnahme soll den Straßenverkehrslärm für die schutzwürdigen Wohngebäude soweit reduzieren, dass der Immissionsgrenzwert an den maßgeblichen Gebäudeöffnungen im Prognosezustand nicht mehr überschritten wird.

Aktive Lärmschutzmaßnahmen sind nur dann zu realisieren, wenn bei den maßgeblichen schutzwürdigen Wohngebäuden eine Lärmreduktion von mindestens 5 dB erreicht wird. Andernfalls sind passive Lärmschutzmaßnahmen umzusetzen.

Aufgrund möglicher negativer Auswirkungen auf das Orts- und Landschaftsbild, sowie der deutlichen Abnahme der Abschirmwirkung ab einer gewissen Höhe der Lärmschutzmaßnahme wird als **Richtwert für die maximale Höhe von Lärmschutzwänden** an Autobahnen und Schnellstraßen **4,0 m** festgelegt.

In begründeten Ausnahmefällen (z.B.: topographisch ungünstige Lage der Wohngebäude über der Bundesstraße, bei der gerade die obere Wandfläche schützend wirkt) kann die Lärmschutzmaßnahme bis zu einer maximalen **Höhe von 5,5 m** erweitert werden.

Die Errichtung von Mittellärmschutzwänden ist aus betriebs- und sicherheitstechnischen Gründen grundsätzlich zu vermeiden.

Die bauliche Umsetzung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen ist zeitlich grundsätzlich an die Umsetzung von Baumaßnahmen am Bestand zu binden. Ausgenommen davon sind aktive Lärmschutzmaßnahmen in Streckenabschnitten, für die im Betrachtungszeitraum von 6 Jahren (Bauprogrammsperiode) ab Fertigstellung der Detaillärmschutzuntersuchung keine Baumaßnahmen geplant sind und aufgrund der Auswertungen des ASFINAG-Lärmkatasters eine entsprechende Priorität gegeben ist. Abweichungen von der Bindung an Baumaßnahmen am Bestand sind zu begründen.

Der Schutz von maßgeblichen schutzwürdigen Wohngebäuden hat auf die angeführten Grenzwerte zu erfolgen. Ein Schutz unter die Grenzwerte zum Prognosezeitpunkt ist nicht zulässig.

Der Nutzen der Lärmschutzmaßnahme ist im Hinblick auf den im Ist-Zustand vorliegenden Gesamtgeräuschpegel (inklusive der Betrachtung anderer Emittenten, wie etwa Gewerbegebiete, Flugverkehr, Bahnlinien, Landes- und Gemeindestraßen) zu beurteilen. Die Ergebnisse der Beurteilung sind bei der Dimensionierung der Lärmschutzmaßnahmen zu berücksichtigen.

5.2 Passive Lärmschutzmaßnahmen

Ist ein Erreichen der Grenzwerte an den schutzwürdigen Wohngebäuden mittels aktiver Lärmschutzmaßnahmen alleine technisch nicht möglich oder wirtschaftlich nicht vertretbar, so sind passive Lärmschutzmaßnahmen bzw. eine Kombination aus aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen umzusetzen.

Für maßgebliche Gebäudeöffnungen, die mit Lärmimmissionspegeln

- von **L_{den} ≥ 60 dB** oder **L_{night} ≥ 50 dB** belastet sind, ist ein **Förderbeitrag für** den Einbau von **Schalldämmlüftern** zu gewähren.
- von **L_{den} ≥ 65 dB** oder **L_{night} ≥ 55 dB** belastet sind, ist **darüber hinaus** ein **Förderbeitrag für** den Einbau von **Lärmschutzfenstern und Lärmschutztüren** zu gewähren.

Die Beitragsleistung der ASFINAG erfolgt in Form eines Förderbeitrages für die passiven Lärmschutzmaßnahmen bei Wohn- und Schlafräumen.

Ein Förderbeitrag für passive Lärmschutzmaßnahmen wird innerhalb eines Zeitraumes von 20 Jahren pro schutzwürdigem Wohngebäude nur einmal gewährt.

Wurden für ein schutzwürdiges Wohngebäude bereits passive Lärmschutzmaßnahmen gefördert, so sind bei einer nachträglichen Wanderrichtung (innerhalb von 20 Jahren nach Förderung der passiven Lärmschutzmaßnahmen) die Förderbeiträge für passive Lärmschutzmaßnahmen von den betroffenen Gemeinden oder Anrainern aliquot, über die Lebensdauer des Fensters von 20 Jahren, an die ASFINAG zu refundieren. Dies entspricht einer Reduktion des zu refundierenden Förderungsbetrages von 5 % pro Jahr.

Liegt bei schutzwürdigen Wohngebäuden **im Bereich des Erdgeschosses** eine Lärmbelastung von **mindestens 65 dB im Beurteilungszeitraum Tag-Abend-Nacht** (**L_{den}**) vor, und ist die Errichtung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen im Sinne der Dienstanweisung nicht wirtschaftlich, besteht die Möglichkeit - zusätzlich zur Förderung von den oben genannten passiven Lärmschutzmaßnahmen - eine **Förderung zur Errichtung einer wohngebäudenahen Lärmschutzmaßnahme** in Anspruch zu nehmen. Eine solche Förderung ist jedoch nur möglich, wenn durch die geplante wohngebäudenahe Lärmschutzmaßnahme eine Lärmreduktion von mind. 5 dB gewährleistet wird.

Die Regelung für die Förderung von passiven Lärmschutzmaßnahmen ist auf der Homepage der ASFINAG (www.asfinag.at) zu veröffentlichen. Neben der Regelung des Förderungsablaufes sind die Förderungsgrundlagen und das Antragsformular abrufbar. Jegliche Änderung der Regelung ist mit dem BMVIT abzustimmen.

5.3 Wirtschaftlichkeitsberechnung

Entsprechend § 7 Abs. 3 BStG sind Maßnahmen zur Vermeidung oder Verminderung der von der Bundesstraße ausgehenden Beeinträchtigungen nur zu ergreifen, wenn dies im Verhältnis zum Erfolg mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand erreicht werden kann.

Durch aktive Lärmschutzmaßnahmen wird im Gegensatz zu passiven Lärmschutzmaßnahmen auch der das schutzwürdige Wohngebäude umgebende Freiraum geschützt.

Vor diesem Hintergrund sind aktive Lärmschutzmaßnahmen dann wirtschaftlich vertretbar, wenn die Kosten der aktiven Lärmschutzmaßnahmen das **Dreifache** der Kosten der kompensierten passiven Lärmschutzmaßnahmen an schutzwürdigen Wohngebäuden nicht übersteigen. Die Kosten sind auf Basis der in dieser Dienstanweisung angeführten Richtwerte zu ermitteln.

Als kompensiert gelten:

- maßgebliche Gebäudeöffnungen von schutzwürdigen Wohngebäuden, bei denen die Grenzwerte eingehalten werden und
- maßgebliche Gebäudeöffnungen von schutzwürdigen Wohngebäuden, bei denen trotz aktiver Lärmschutzmaßnahmen der Immissionspegel über dem Grenzwert liegt, jedoch eine **Verbesserung von mindestens 5 dB** erreicht wird.

Die zu schützenden Siedlungsteile sind lärmtechnisch sinnvoll zu gliedern. Die Wirtschaftlichkeit ist für jeden einzelnen wirksamen Abschnitt getrennt je Richtungsfahrbahn zu ermitteln. Eine Zusammenlegung von schalltechnisch getrennten Bereichen und die Ermittlung einer gemeinsamen Wirtschaftlichkeit ist unzulässig.

Bei der Ermittlung der Kosten für aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen sind folgende Richtwerte (exklusive Umsatzsteuer) anzusetzen:

- **200,- € pro m² projizierter Wandfläche** (Wandhöhe über dem Fahrbahnrand bzw. bei Wänden auf Böschungskanten die tatsächliche Wandhöhe).
- **500,- € pro Gebäudeöffnung** mit einer **Grenzwertüberschreitung von bis zu 5 dB** (z.B. für den Nachtzeitraum somit alle Gebäudeöffnungen zwischen 50 dB und 55 dB).
- **1000,- € pro Gebäudeöffnung** mit einer **Grenzwertüberschreitung über 5 dB** (z.B. für den Nachtzeitraum somit alle Gebäudeöffnungen über 55 dB).
- **2000.-€ pro Gebäudeöffnungen** von Wohngebäuden, die im **IST-Zustand** einer Lärmbelastung von **mehr als 10 dB über dem Grenzwert für L_{den}** ausgesetzt sind.

Da Lärmschutz den Schutz der einzelnen Anrainer sicherstellen soll, aber in dieser Dienstanweisung die Gebäudeöffnungen der Wohnobjekte vergleichsweise herangezogen werden, dürfen für die Ermittlung der Wirtschaftlichkeit laut dieser Dienstanweisung pro hauptgemeldeten Anrainer maximal 4 maßgebliche Gebäudeöffnungen angesetzt werden.

Maßgebliche Gebäudeöffnungen bei Kinderbetreuungseinrichtungen und Schulen dürfen in der Wirtschaftlichkeitsberechnung berücksichtigt werden.

In Abschnitten mit bestehenden Lärmschutzwänden ist im Fall von Fahrstreifenzulegungen, Verbreiterungen oder ähnlichen baulichen Maßnahmen bzw. von notwendigen Sanierungen bestehender Lärmschutzwände zumindest die gleiche Schutzwirkung für Wohngebäude wie vor der Baumaßnahme wieder herzustellen. Dabei sind auch andere Maßnahmen, wie z.B. lärmmindernde Straßendecke, zu berücksichtigen.

Bei reinen Wanderhöhungen ist der Wirtschaftlichkeitsnachweis für die Erhöhung zu erbringen. Den Kosten der Wanderhöhung sind die Kosten für die zusätzlich kompensierten maßgeblichen Gebäudeöffnungen gegenüber zu stellen.

5.4 Projekte mit Kostenbeteiligung Dritter

Besteht bei Dritten Interesse an der Umsetzung von über die Vorgaben dieser Dienstanweisung hinausgehenden Lärmschutzmaßnahmen, so können diese Maßnahmen umgesetzt werden, wenn der betroffene Dritte die dadurch entstehenden zusätzlichen Kosten selbst trägt und die ASFINAG der Errichtung zustimmt (z.B. unter Berücksichtigung von Aspekten des laufenden Betriebs, der Verkehrssicherheit und der Ausgestaltung der Lärmschutzwände).

Dies gilt auch für im öffentlichen Interesse stehende Maßnahmen, für die eine Kostentragung durch Bundesländer und Gemeinden erfolgt.

Wenn die Wirtschaftlichkeitsberechnung ergibt, dass die Kosten der aktiven Lärmschutzmaßnahmen unter den **dreifachen** Kosten der kompensierten passiven Lärmschutzmaßnahmen liegen, ist eine Umsetzung zusätzlicher aktiver Lärmschutzmaßnahmen nur möglich, wenn die dadurch entstehenden zusätzlichen Kosten von Dritten getragen werden.

Erfolgt eine derartige Selbsttragung von Kosten durch Dritte, soll dies unter Berücksichtigung von § 25 BStG in geeigneter Form für die Verkehrsteilnehmer ersichtlich gemacht werden.

6 SONSTIGE VORGABEN

ZTV- LSW
(Zusätzliche Technische Vorschriften und Richtlinien für die Ausführung von Lärmschutzmaßnahmen an der Straße)
Bis auf weiteres gelten für die technischen Anforderungen an Lärmschutzwände die Kapitel 2 bis 7 und 9 der ZTV – LSW in der aktuellen Fassung samt allen Ergänzungen mit der Einschränkung, dass in jenen Fällen, in denen österreichische Normen oder in Österreich verbindlich geltende europäische Normen andere Werte oder Vorgangsweisen vorgeben (wie z.B. ÖNORM EN 1793-1 Absorption und ÖNORM EM 1793-2 Schalldämmung, ENV 1991-2-4 Windlasten), diesen zu folgen ist.
Die ZTV – LSW können beim Verkehrsblatt Verlag, Hohe Straße 39, 4600 Dortmund bezogen werden.

Sichtweiten
Die in der RVS 03.03.23 Trassierung, Linienführung festgelegten Sichtweiten, sind einzuhalten. Besondere Sorgfalt ist im Zuge von Zu- und Abfahrten und Knoten geboten.

Tunnelportale und Galerien
Im Zuge der lärmtechnischen Untersuchung ist auf die Tunnelportale und Galerien besonderes Augenmerk zu legen. Bei der Planung von Maßnahmen sind neueste wissenschaftliche Erkenntnisse zu berücksichtigen.

Vogelschutz
Bei transparenten Lärmschutzwänden ist auf den Vogelschutz besonderes Augenmerk zu legen. Aktuelle wissenschaftliche Erkenntnisse sind zu berücksichtigen.

Eingesetzte Materialien und Lebensdauer von Lärmschutzwänden
Lärmschutzwände sind auf eine Lebensdauer von mindestens 25 Jahren auszulegen.
Für die umzusetzenden Lärmschutzwände sind nachhaltige (Hinweis: Entsorgungskosten, Wiederverwendbarkeit) und qualitativ hochwertige Materialien und Werkstoffe zu verwenden, sodass neben der Beständigkeit auch wirtschaftliche Lebenszykluskosten gewährleistet werden.

Servicetüren
Um den Zugang hinter die Lärmschutzwände für den Betrieb zu gewährleisten sind in Abstimmung mit dem Betrieb Servicetüren zu situieren.

Angriffswege und Notausgänge
Die Situierung der Angriffswege und Notausgänge ist in Abstimmung mit den Rettungs- bzw. Einsatzorganisationen abzustimmen.

Erhaltungszustand
Die Straßenmeistereien haben im Zuge ihrer routinemäßigen Aufgaben die Lärmschutzwände zu überprüfen. Mängel (z.B.. Setzungen zwischen Sockelbrett und Böschung etc.) sind zu beheben.
Die RVS 13.04.32 Qualitätssicherung bauliche Erhaltung, Bauwerksdatenbank, Lärmschutzwände und -dämme ist anzuwenden.

7 ÜBERGANGSBESTIMMUNGEN

Mit der Erlassung ist die vorliegende Dienstanweisung bei allen Lärmschutzprojekten anzuwenden, bei denen noch keine Ergebnisse aus einer Detaillärmschutzuntersuchung vorliegen.