

JOSEF PRÖLL
Bundesminister



lebensministerium.at

XXIII. GP.-NR

3773/AB

08. Mai 2008

zu 3944/J

An die
Frau Präsidentin
des Nationalrates
Mag.^a Barbara Prammer

ZI. LE.4.2.4/0068 -I 3/2008

Parlament
1017 Wien

Wien, am - 8. MAI 2008

Gegenstand: Schriftl. parl. Anfr. d. Abg. z. NR Barbara Zwerschitz, Kolleginnen
und Kollegen vom 27. März 2008, Nr. 3944/J, betreffend Motorradlärm

Auf die schriftliche parlamentarische Anfrage der Abgeordneten Barbara Zwerschitz,
Kolleginnen und Kollegen vom 27. März 2008, Nr. 3944/J, teile ich Folgendes mit:

Zu Frage 1:

Ruhe genießen und ruhig schlafen können sind nicht hoch genug zu schätzende und zu
schützende Wert, zumal Lärm nicht nur ein Ärgernis ist, sondern auch unsere Gesundheit
belasten kann. Daher ist es für mich ein großes Anliegen, die Lärmbelastung der
österreichischen Bevölkerung zu verringern.

Immerhin fast ein Drittel der Österreicherinnen und Österreicher leidet unter Lärm. Das zeigt
die Mikrozensus-Erhebung der Statistik Austria. Der Verkehr ist und bleibt Lärmverursacher
Nummer eins: Rund 73 Prozent der Betroffenen sehen im Verkehr den Hauptverursacher.
Technischen Fortschritten und gesetzlichen Auflagen steht das jährlich zunehmende
Verkehrsaufkommen in Österreich gegenüber.



Mit dem Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz und den rechtlichen Umsetzungen der Länder zur EU-Umgebungslärmrichtlinie wurde deshalb ein wichtiger Schritt gesetzt, die Lärmbelastung in Österreich einheitlich zu erfassen und für einen besseren Schutz vor Umgebungslärm zu sorgen. Diese Umsetzungen der europäischen Umgebungslärmrichtlinie zielen allerdings beim Straßenverkehr in der ersten Stufe auf hoch belastete Streckenabschnitte mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 6 Millionen Kraftfahrzeuge pro Jahr. Damit fallen die klassischen Motorradstrecken nicht unter den aktuellen Lärmkartierungsschwerpunkt.

Zu Frage 2:

Wie auch bereits von Bundesminister Faymann in den Antworten zur parlamentarischen Anfrage Nr. 1941/J-NR/2007 festgehalten, kann im Wesentlichen nur eine Kombination aus zielgerichteten bewusstseinsbildenden Maßnahmen, wie z.B. zur Einhaltung von Geschwindigkeitslimits oder zu einer ökonomischen Fahrweise und begleitenden Schwerpunktkontrollen der Geschwindigkeit sowie des technischen Zustandes der Motorräder dazu beitragen, die Situation für die Lärmbetroffenen zu verbessern.

Zu Frage 3:

Generell kann eine hohe Lärmbelastung auch zu einer teilweisen Entwertung von Liegenschaften führen. Dem soll an den durch Verkehr hoch belasteten Straßenabschnitten durch die strategische Lärmkartierung und die darauf aufbauende Aktionsplanung durch die für die jeweiligen Verkehrsträger zuständigen Stellen auch entgegengewirkt werden.

Zu Frage 4:

Im Zuge der Umsetzung der Arbeiten zum Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz gibt es auf der Beamtenebene eine direkte Zusammenarbeit. Das BMLFUW koordiniert hier die Zusammenführung der einzelnen, von den anderen zuständigen Ressorts zu erstellenden Lärmkarten und Teilaktionspläne.

Grundsätzlich ist aber darauf hinzuweisen, dass der Lärmschutz an Straßen, die nicht Autobahnen oder Schnellstraßen sind, im Zuständigkeitsbereich des jeweiligen Landes liegt.

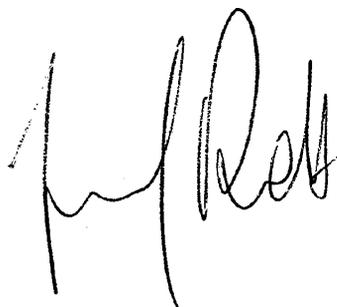
Zu Frage 5:

Das BMLFUW versucht grundsätzlich das Bewusstsein der Bürger hin zu sanften Mobilitätsformen im und zum Urlaubsort zu lenken. Nur dadurch können auch positive Effekte beim Klimaschutz erreicht werden.

Zu Frage 6:

Nein.

Der Bundesminister:

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'H. R. ...', written in a cursive style.