



**REPUBLIK ÖSTERREICH**  
**WERNER FAYMANN**  
**BUNDESMINISTER**  
Bundesministerium  
für Verkehr, Innovation und Technologie

GZ. BMVIT-11.500/0011-I/PR3/2008

DVR:0000175

An die  
Präsidentin des Nationalrates  
Mag.<sup>a</sup> Barbara Prammer

XXIII. GP.-NR

4677/AB

02. Sep. 2008

Parlament  
1017 Wien

zu 4661/J

Wien, 1. September 2008

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 4661/J-NR/2008 betreffend Lärmschutzwände, die die Abgeordneten Barbara Zwerschitz, Freundinnen und Freunde am 1. Juli 2008 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Grundsätzlich kann festgehalten werden, dass Lärmschutzwände entlang von bestehenden Bundesstraßen nur nach den Vorgaben und Kriterien der Dienstanweisung Lärmschutz an Bundesstraßen (derzeit gültige Fassung aus dem Jahr 2006) seitens der ASFINAG errichtet werden können. Diese Dienstanweisung beinhaltet ein Wirtschaftlichkeitskriterium, welches entlang von bestehenden Bundesstraßen Lärmschutzwände grundsätzlich nur zum Schutz von Wohnobjekten wirtschaftlich macht. Auf Grund der Schallausbreitung sind aber Überstandslängen entlang der Bundesstraße zum Schutz von Wohnobjekten notwendig.

Für die Errichtung von Lärmschutzmaßnahmen entlang von neu zu errichteten und geplanten Bundesstraßen bestehen seitens des BMVIT keine speziellen Regelungen. Hier sind die Maßstäbe des UVP-G i.d.G.F. sowie mögliche Auflagen eines Sachverständigen im Zuge eines UVP - Verfahrens maßgeblich.

**Frage 1:**

Wie hoch ist a) die Lauflänge, b) die Fläche der Lärmschutzwände an Bundesstraßen, die unbebaute Flächen schützen? Wir ersuchen um Angabe der Absolutwerte sowie der Prozentanteile an Gesamtlänge bzw. -fläche.

**Antwort:**

Grundsätzlich muss bei der Errichtung von straßenseitigen Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Lärmschutzwänden) zwischen der Errichtung entlang von bestehenden und neu geplanten hochrangigen Straßen unterschieden werden.

Entlang von bestehenden hochrangigen Straßen ist seitens der ASFINAG die Dienstanweisung Lärmschutz an Bundesstraßen anzuwenden. Diese beinhaltet ein so

genanntes „Wirtschaftlichkeitskriterium“ welches die Kosten von objektseitigen zu straßenseitigen Lärmschutzmaßnahmen gegenüberstellt. Durch dieses „Wirtschaftlichkeitskriterium“ ist sichergestellt, dass entlang von bestehenden hochrangigen Straßen straßenseitige Lärmschutzmaßnahmen ausschließlich zum Schutz von Wohnobjekten errichtet werden.

Dazu wäre ebenfalls auf den Umstand hinzuweisen, dass auf Grund der Ausbreitung von Schallwellen Überstandslängen bei straßenseitigen Lärmschutzmaßnahmen errichtet werden müssen, um für schützenswürdige Wohnobjekte einen ausreichenden Schutz zu erzielen. Als Richtgröße kann man sich ungefähr vorstellen, dass man mindestens den dreifachen Abstand eines Wohnobjektes von der Straße an Länge der Lärmschutzwand benötigt. Somit kann es vorkommen, dass Lärmschutzwände vermeintlich vor nicht schützenswürdigen Flächen entlang von bestehenden hochrangigen Straßen errichtet werden, jedoch dienen auch diese Lärmschutzmaßnahmen dem Schutz eines Wohnobjektes im Bereich einer hochrangigen Straße.

Im Rahmen von Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren für neu zu errichtende hochrangige Straßen ist die Dienstanweisung Lärmschutz an Bundesstraßen nicht anzuwenden. In diesem Fall kann es vorkommen, dass durch Sachverständige der Behörde Lärmschutzwände auch für andere Flächen (z.B. ökologisch wertvolle Gebiete, etc.) vorgeschrieben werden. Dies war bereits einmal im UVP-Verfahren zur A6 der Fall.

An der A6 wurden aufgrund von UVP Auflagen für den Vogelschutz im Bereich der Leitha-Auen Lärmschutzwände über eine Länge von 1150,6 m mit einer Höhe von 4 m und einer Fläche von 4602,4 m<sup>2</sup> errichtet.

Der prozentuelle Anteil dieser beiden Wände, welche die Brutgebiete von Vögeln in den Leitha-Auen schützt, zu allen Lärmschutzwänden im ASFINAG - Netz liegt bei 0,18%. Das bedeutet, dass derzeit entlang des hochrangigen Straßennetzes rund 0,1% der straßenseitigen Lärmschutzwände zum effektiven Schutz von nicht bebauten Flächen dienen.

**Frage 2:**

Wie verteilen sich diese Werte auf die Bundesländer?

**Antwort:**

Diese beiden in Frage 1 angegebenen Wände verlaufen über die Leithabrücke, wobei die Leitha die Grenze zwischen Niederösterreich und Burgenland bildet, sodass 421 m (1684 km<sup>2</sup>) Niederösterreich und 729,6 m (2918,4 m<sup>2</sup>) Burgenland zugeordnet werden.

**Frage 3:**

Auf wessen Betreiben hin (Bürgermeister, Landesbehörde...) wurden diese Lärmschutzwände errichtet?

**Antwort:**

Auf Grund des durchgeführten UVP-Verfahrens für die A6 wurde diese Lärmschutzmaßnahme als Auflage der UVP-Behörde der ASFINAG vorgeschrieben.

**Frage 4:**

Wurden diese Lärmschutzwände co-finanziert oder ausschließlich durch ASFINAG finanziert?

**Antwort:**

Diese angesprochenen Lärmschutzmaßnahmen wurden ausschließlich durch ASFINAG finanziert.

**Fragen 5 und 6:**

Welcher Anteil der Kosten für Lärmschutz an Bundesstraßen ist in den Jahren seit Inkrafttreten der Dienstanweisung 1999 in Projekte für den Schutz unbebauter Flächen investiert worden? Wir ersuchen nach Möglichkeit um getrennte Ausweisung der seinerzeitigen Bundesstraßen B und den bis heute in Bundeszuständigkeit stehenden Bundesstraßen A+S.

Wie verteilen sich diese Kosten auf die Bundesländer?

**Antwort:**

Da - wie erläutert - auf Grund der Vorgaben der Dienstanweisung an bestehenden Bundesstraßen grundsätzlich keine Lärmschutzwände für unbebaute Flächen möglich sind, wurden entlang von bestehenden Bundesstraßen keine finanziellen Mittel seitens der ASFINAG aufgewendet.

**Fragen 7 und 8:**

In welchem Ausmaß handelt es sich bei den in Frage 1 angesprochenen Flächen um a) Grünlandflächen, die aus ökologischen Gründen mit Lärmschutz zu versehen sind (zB UVP-Auflagen etc), b) Waldflächen, die aus ökologischen Gründen mit Lärmschutz zu versehen sind (zB UVP-Auflagen etc), c) sonstige als Grünland gewidmete Flächen, d) sonstige als Wald gewidmete Flächen, e) als Bauland-Betriebsgebiet gewidmete, aber (noch) als Grünland genutzte Flächen, f) als Bauland-Sondergebiet gewidmete, aber (noch) als Grünland genutzte Flächen, g) als Wohnbauflächen gewidmete, aber (noch) als Grünland genutzte Flächen, h) als Betriebsgebiet gewidmete und genutzte Flächen, i) als Sondergebiet gewidmete und genutzte Flächen, j) sonstige nicht für Wohnzwecke genutzte Flächen, zB Flächen anderer Verkehrsträger?

Welcher Anteil der in Frage 1 und 3 angesprochenen Projekte und Kosten war ursächlich durch UVP-Auflagen bedingt?

**Antwort:**

Die Lärmschutzmaßnahme entlang der A6 wurde zum Schutz von Brutgebieten von Vögeln in den Leitha-Auen im Zuge des UVP – Verfahren zur A6 der ASFINAG vorgeschrieben.

**Frage 9:**

Entspricht der Schutz unbebauter Flächen – insbesondere dann, wenn dieser Schutz nicht ökologischen Zwecken dient – der alten sowie der aktuellen Dienstanweisung?

**Antwort:**

Sowohl die Dienstanweisung Lärmschutz an Bundesstraßen 1999 als auch die Neufassung aus dem Jahr 2006 sieht ausschließlich den Schutz von an der Autobahn bzw. Schnellstraße wohnenden Menschen vor. Es wird zusätzlich auf die Einleitung verwiesen.

**Fragen 10 bis 17:**

Wurde bzw. wird das explizite Ziel der 1999er-Dienstanweisung – vollständige lärmtechnische Sanierung des Bestandsnetzes incl der mittlerweile veränderten Bundesstraßen B (!) mit Kosten von 5 Mrd ATS/363 Mio € - im Ausmaß und in den Kosten erreicht?

Wenn ja, wann bzw. bis wann?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn dies trotz der einschlägigen Rechnungshofkritik noch immer nicht bekannt sein sollte – warum nicht?

Wird mit der erwähnten 1999 fixierten Summe wenigstens die vollständige lärmtechnische Sanierung des hochrangigen Bestandsnetzes (A+S) erreicht werden?

Wenn ja, wann bzw. bis wann?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn dies trotz der einschlägigen Rechnungshofkritik noch immer nicht bekannt sein sollte – warum nicht?

**Antwort:**

Aufgrund der Verkehrszunahme ist eine vollständige lärmtechnische Sanierung nicht möglich. Durch die erforderliche Verbreiterung im Zuge des 6-streifigen Ausbaus der A1 mussten bestehende Lärmschutzwände abgerissen und Ersatzmaßnahmen getroffen werden. Dabei wurde ein sehr hoher Anteil der zur Verfügung stehenden Mittel für Lärmschutz investiert. Außerdem trat mit Ende 2006 bereits die derzeit gültige Dienstanweisung Lärmschutz an Bundesstraßen in Kraft.

Um einen für die Anrainer effizienten und wirksamen Lärmschutz im Rahmen der gültigen Dienstanweisung zu entwickeln und im Einzelnen festzulegen, ist es erforderlich jeden Abschnitt lärmtechnisch detailliert zu untersuchen. Pauschale Aussagen im Zusammenhang mit dem nachhaltigen Lärmschutz für Anrainer wären somit im höchsten Maß unseriös. Der Lärmschutz der Anrainer wird durch den ASFINAG - Lärmschutzkataster gewährleistet.

**Frage 18:**

Welche „Ergebnisse“ der Pilotanlage Gleisdorf („Multifunktionale Lärmschutzanlage“ an der A2 mit Solarenergienutzung und daraus gespeister Verkehrsbeeinflussungsanlage) – mit dem Abwarten solcher „Ergebnisse“ wurde am 30.4. im Verkehrsausschuss des Nationalrats der Antrag eines SPÖ-Abgeordneten auf Vertagung eines einschlägigen Oppositionsantrags begründet – sind konkret wann im Zuge welcher Evaluierung o.ä. zu erwarten?

**Antwort:**

Die Evaluierung der Fotovoltaikpilotanlage Gleisdorf hat ergeben, dass aufgrund des dzt. wesentlich zu geringen Einspeistarifes Fotovoltaikanlagen nicht wirtschaftlich zu betreiben sind. Die Amortisationszeit der Fotovoltaikpilotanlage Gleisdorf liegt nach derzeitigen Schätzungen bei weit über 50 Jahren, was wiederum weit über die durchschnittliche Lebensdauer hinaus geht.

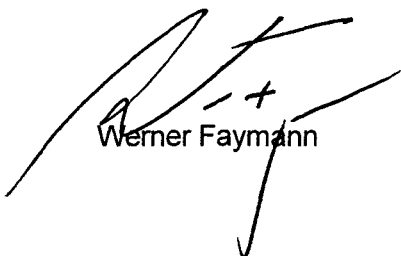
**Frage 19:**

Ist nicht vielmehr durch mehrjährigen Betrieb die Sinnhaftigkeit der Gleisdorfer Lösung längst unter Beweis gestellt, sodass die Umsetzung weiterer Beispiele erfolgen sollte, die ja durch die Möglichkeit, private Investoren an den Kosten zu beteiligen, auch im Sinne der Einspar-Ansagen des Ministers sein könnten?

**Antwort:**

Die ASFINAG führt seit mehreren Jahren Verhandlungen mit Energieversorgungsunternehmen und privaten Investoren, die bis auf das gerade fertig gestellte Projekt einer aufgesetzten Fotovoltaikanlage in Jenbach, welche durch die TIWAG finanziert und betrieben wird, auf Grund der zu geringen Einspeisetarife zu keiner weiteren Errichtung einer Fotovoltaikanlage auf Lärmschutzwänden geführt haben.

Mit freundlichen Grüßen



Werner Faymann