



REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
MAG. VIKTOR KLIMA

Pr.Zl. 18099/5-4-1995

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 713 78 76
DVR: 009 02 04

XIX. GP.-NR
1216 /AB
1995 -07- 3 1
1185 /J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage
der Abg. Stadler und Kollegen vom 30. Mai 1995, Zl. 1185/J-NR/1995 ZU
"offensichtlich ungenügender Lärmschutz der Anrainer von Bahnanlagen"

Zum Motiventeil

Die zur Ermittlung der Pegelminderung eingesetzten Rechenprogramme für Lärmschutzwände sind in Deutschland und Österreich ausreichend erprobt und erlauben zuverlässige Schallpegelberechnungen.

Sowohl in Innsbruck/Baumkirchen als auch in Dornbirn wurden Lärmschutzwandkassetten aus Aluminium eingesetzt. Diese Kassetten weisen ein A-bewertetes Schalldämmaß von 25 dB auf und sind als hochabsorbierend einzustufen. Darüberhinaus werden von diesen Kassetten auch die etwas verschärften Richtlinien der Deutschen Bundesbahn eingehalten.

Zu Ihren Fragen darf ich im einzelnen wie folgt Stellung nehmen:

Zu Frage 1:

"Welche Erfahrungen hat Ihr Ministerium bisher mit Lärmschutzeinrichtungen entlang Gleisanlagen gemacht? Können Sie insbesondere auf Messungen verweisen, die eine deutliche Verbesserung der Lärm situation nach Installierung der Lärmschutzeinrichtungen belegen? Wenn nicht, warum nicht?"

Die bisher errichteten Lärmschutzeinrichtungen werden von der Bevölkerung überwiegend positiv angenommen, wobei sich Einwände allenfalls auf die Störung des Landschaftsbildes beziehen. Messungen, welche eine deutliche Verbesserung der Lärm situation nach Installierung der Lärmschutzeinrichtungen belegen, liegen vor. Bei einigen Projekten sind derzeit die Nachmessungen in Bearbeitung.

Zu Frage 2:

"Wie erklären Sie, daß in der Broschüre der ÖBB "Schall und Schiene - aktiv für Lärmschutz (!)" wissentlich Fehlinformationen verbreitet werden?"

Die Broschüre "Schall und Schiene" wurde bisher - insbesonders von schalltechnischen

Experten - nicht beanstandet, sondern für gut und informativ befunden.

Zu Frage 3:

"Warum verwendet ihr Ministerium noch immer Mittel- und nicht Spitzenwerte als Grundlage von Berechnungen im Bereich des Lärmschutzes?"

Die Heranziehung des energieäquivalenten Dauerschallpegels auf Referenzwert für die Beurteilung von Lärmbelästigungen ist sowohl in nationalen als auch internationalen Studien ausreichend belegt und kann daher als wissenschaftlich abgesichert angesehen werden.

Aufgrund dieser Erkenntnisse fand der energieäquivalente Dauerschallpegel als Referenzwert auch Eingang in diverse rechtliche Normen, wie z.B. auch in die Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung. Dies entspricht im übrigen auch den Regelungen in anderen europäischen Staaten (z.B. Deutschland und der Schweiz), wo ebenfalls der energieäquivalente Dauerschallpegel als einziger Referenzwert verwendet wird.

Zu Frage 4:

"Welche objektiven, d.h. nicht durch manipulierte Vergleiche mit dem Straßenverkehr beschönigten, Meßergebnisse über die Lärmbelastung durch den Schienenverkehr in gleisnahen Wohngebieten, in besonderem in Baumkirchen und Dornbirn, liegen Ihrem Ministerium vor?"

In Dornbirn wurden Lärmessungen im Auftrag der Stadt Dornbirn durchgeführt. Sie weisen eine Pegelminderung von 6 dB beim Dauerschallpegel bzw. von 9 - 14 dB beim Spitzenpegel aus.

Für den Bereich Innsbruck/Baumkirchen wurden Lärmessungen von der HL-AG in Auftrag gegeben. Die Ergebnisse der Nachmessungen liegen derzeit noch nicht vor.

Grundsätzlich werden bei Schallschutzprojekten Lärmessungen zur Kalibrierung des Rechenmodells verwendet. Nachmessungen nach Errichtung der Lärmschutzeinrichtungen haben bei den in Fragepunkt 1 zitierten Projekten - je nach Ort und Lage zur Bahn - eine Verringerung der Bahnlärmimmissionen von durchschnittlich 10 - 15 dB ergeben.

Zu Frage 5:

"Ist es Ihrer Meinung nach sinnvoll, Lärmschutzeinrichtungen zu errichten, die gar keine spürbare Verminderung der Lärmbelastung bewirken? Was gedenken Sie im konkreten Fall (Lärmelastung in Dornbirn, Baumkirchen) und an weiteren Strecken in Österreich zu tun?"

- 3 -

Lärmschutzmaßnahmen (Wände, Wälle) werden grundsätzlich nur dann errichtet, wenn unter Einhaltung der Wirtschaftlichkeitskriterien gemäß der Schienenverkehrslärm-Immissions-schutzverordnung eine Absenkung des energieäquivalenten Dauerschallpegels von mindestens 5 - 10 dB erreicht werden kann, wobei 10 dB eine Halbierung der Lautheit bedeuten. Falls sich nur geringere Pegelminderungen erzielen lassen, wird der Einbau von Lärmschutz-fenstern forciert.

Zu Frage 6:

"Stellen die besagten ECOWALL Lärmschutzmauern in Ihren Augen eine Alternative zu herkömmlichen Lärmschutzwänden dar? Wenn "nein", warum nicht? Werden Sie in Zukunft bei ähnlichen Projekten die Verwendung solcher umweltschonenden und lärmähmenden Mauern in Erwägung ziehen?"

Erd- bzw. Steilwälle stellen in bestimmten Fällen eine Alternative zu anderen Lärmschutzwänden dar. Basierend auf den Vergabevorschriften werden auch hinkünftig (im Rahmen der Einhaltung der technischen und wirtschaftlichen Anforderungen) Lärmschutzwälle bei Bahnprojekten berücksichtigt.

Probleme mit dem Lärmschutzwallsystem ECOWALL hat es beim Lärmschutz an Straßen in Kärnten (Bereich Völkermarkt) sowie Salzburg (Bereich Bergheim) gegeben.

Bei den ÖBB wird derzeit das System ECOWALL der Firma Econtract bei den Lärmschutz-demonstrationsprojekten an der Donauländebahn in Wien sowie in Klagenfurt-Lend errichtet. Berichte über die Eignung der einzelnen Systeme sind derzeit noch in Ausarbeitung.

Bei den letzten Ausschreibungen für Lärmschutzmaßnahmen in Bregenz und Dornbirn lag das Anbot mit dem Lärmschutzsystem ECOWALL erheblich über jenen von anderen Systemen.

Wien, am 21. Juli 1995

Der Bundesminister