

Nr. **XIX. GP-NR**
1185 /J
1995 -05- 3 0

ANFRAGE

der Abgeordneten Stadler, Rosenstingl und Kollegen
an den Minister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr
betreffend den offensichtlich ungenügenden Lärmschutz der Anrainer von
Bahnanlagen

Seit der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung hat sich die Situation vieler Anrainer stark frequentierter Bahnstrecken kaum zum Besseren gewendet, was hauptsächlich auf ungenügende und halbherzige Anstrengungen Ihres Ministeriums zurückzuführen ist, tatsächlich für einen spürbaren Lärmschutz für Bahnanrainer zu wirken.

Im Raume der Eisenbahnumfahrung Innsbruck/ Baumkirchen etwa wurde eine Lärmschutzwand errichtet, die trotz des dort -besonders seit dem EU-Beitritt - sehr starken Verkehrsaufkommen kaum Besserung bringt. Die dort verwendete Schutzwand besteht aus herkömmlichen Dämpfungsmatten, wie sie zwar im Straßenverkehr nützlich sind, aufgrund der bei der Lärmentwicklung des Schienenverkehrs gänzlich anders gelagerten Lärmproblematik aber nur beschränkt von Nutzen sind. Hier wurde die billigste und nicht die für den Bürger beste Lösung gesucht; hätte man alternative Materialien verwendet, wäre der Lärmschutzeffekt - im Gegensatz zu jetzigen Situation - spürbar.

Eine ähnliche Situation zeigt sich in Dornbirn. Die hier errichtete Wand wurde wissentlich nach längst überholten Richtlinien gebaut, um so einen möglichst billigen Weg zu gehen. Der Zweck dieser Wand aber, nämlich den Anrainern Ruhe zu gewährleisten, wurde auch hier gänzlich vernachlässigt, wie unabhängige Testmessungen der Lärmbelastung in beiden Orten -Dornbirn und Baumkirchen - belegen.

Erkundigungen nach den Gründen für das Versagen des Lärmschutzes haben sodann eklatante und bewußte Fehlinformationen der Öffentlichkeit durch die ÖBB gezeigt. So wird etwa in der Broschüre "Schall und Schiene" im Vergleich der Lärmbelastungen durch Straßen- und Schienenverkehr mittels eines Tricks die Lärmbelastung durch den Straßenverkehr unrichtigerweise als noch gravierender als durch den Schienenverkehr mit Diagrammendarstellung.

Viel wichtiger ist aber noch, daß in diesen Messungen regelmäßig *Mittelwerte* statt *Spitzenwerte* verwendet werden. Allen Mitteilungspegeln ist im übrigen gemeinsam, daß "man sie nicht hören" kann, d.h., daß ihre Zahlenwerte nichts Direktes über den auftretenden Lärm aussagen. Bekannt ist das ein Beispiel, daß eine nahe des Ohres

abgeschlossene Pistole zwar das Trommelfell zum Platzen bringen kann, der Knall aber im Mittelungspegel praktisch nicht erkennbar wird. Eine Pegelmitteilung ist ein rationaler Vorgang und kann gefühlsmäßig nicht erlebt werden. Deshalb darf nie übersehen werden, daß vegetative Reaktionen sehr stark von den absoluten Pegelwerten und weniger von Mittelwerten abhängig sind.

Seit der Einführung des deutschen Fluglärngesetzes ist der Mittelungspegel Leq (A) auf den verschiedenen Seiten und mit unterschiedlichen Gründen auf Ablehnung gestoßen. Wie alle Mittelungspegel gewertet er die Ruhepausen nicht adäquat, was bei Fluglärm wegen der Pausen von großer und besonders nachteiliger Bedeutung ist.

Es bedurfte nun mehrerer Urteile des höchsten Gerichts, zuletzt des deutschen Bundesgerichtshofes mit seinem Urteil vom 23.3.1993, um endgültig deutlich zu machen, daß der Mittelungspegel Leq (A) für den Anwendungsbereich des Fluglärngesetzes *nicht* geeignet ist, weder allein noch zum Vergleich mit Grenzwerten.

Was für den Fluglärm gilt, kann auch für den Bahnlärm angewendet werden.

Dieser Mittelwert ist im Schienenverkehr eben *kein* Erlebniswert. Entscheidend ist vielmehr, ob die jeweiligen Spitzenwerte unterhalb des Weckpegels von 52 bis ca. 54 LB (A) eines Menschen liegen - sonst weckt jeder nächtliche Zug nämlich alle Anrainer auf und denen nützt es dann wenig, daß es *im Mittel* relativ ruhig ist. Was hier zählt ist der durch den jeweils vorbeifahrenden Zug verursachten *Spitzenwert*; liegt er über dem Weckpegel - wie es derzeit *trotz* Lärmschutzwänden traurige Realität ist - werden Anrainer kaum Schlaf und Ruhe finden.

Des weiteren sei in diesem Zusammenhang auf die technische Neuerung der "Grünen Lärmschutzwände ECOWALL" hingewiesen. Diese aus Abfallprodukten wie Reifen hergestellten, mit Pflanzen bewachsenen Lärmschutzwände sind äußerst lärmdämmend, umweltfreundlich und bis zu 100 Jahre einsetzbar.

Es stellt sich daher die Frage, warum Ihr Ministerium Alibiaktionen wie die Lärmschutzanlagen in Baukirchen und Dornbirn setzt, anstatt dem Geist des Gesetzes zu entsprechen und dem Bürger durch *effektive* Lärmschutzeinrichtungen die ihm zustehende Ruhe zu gewähren.

FRAGEN:

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

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

3) Warum verwendet ihr Ministerium noch immer Mittel- und nicht Spitzenwerte als Grundlage von Berechnungen im Bereiche des Lärmschutzes?

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?

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

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 lärm-dämmenden Mauern in Erwägung ziehen?