

II-14244 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Republik Österreich



Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

Wien, am 4. Juli 1994
GZ: 10.101/203-Pr/10a/94

Herrn
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Heinz FISCHER

Parlament
1017 W I E N

6548/AB

1994-07-05

zu 6749/13

In Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 6749/J betreffend die Lärmschutzverbauung der Mühlkreisautobahn, welche die Abgeordneten Dkfm. Ilona Graenitz und Genossen am 26. Mai 1994 an mich richteten, stelle ich fest:

Punkt 1 der Anfrage:

Aus welchem Grund wurde das Lärmschutzprojekt verändert?

Antwort:

Anlässlich der Bearbeitung lärmtechnischer Entwürfe im Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten werden diese stichprobenartig auf Einhaltung der Dienstanweisung betreffend Lärmschutz an Bundesstraßen, aber auch im Hinblick auf eine sparsame und zweckmäßige Verwendung der für den Lärmschutz bestimmten Mitteln geprüft.

~~Republik Österreich~~

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 2 -

Im Falle des Entwurfes Anschlußstelle Dornach 1992 wurde auch die lärmtechnische Auswirkung verschiedener Wandlängen am Autobahnrand bzw. am Mittelstreifen untersucht. Es zeigte sich, daß ein Wandanfang bei km 14,61 der A 7 Mühlkreis Autobahn ausreichenden Lärmschutz im Sinne der Dienstanweisung für die Bewohner der hauptsächlich betroffenen beiden Gebäude (Seniorenheim und Studentenwohnheim) gewährt. Weiters profitieren auch die Anrainer in den von der Autobahn ca. 350 m entfernt liegenden Wohnhäusern.

In der lärmtechnischen Untersuchung 1992, die nach dem abschnittsweisen Berechnungsverfahren vorgeht, ergibt sich beim Meßpunkt 59 (Objekt 50) für den maßgeblichen Sektor 1 ein von der Autobahn ausgehender Lärmanteil von 49 dB tagsüber, bezogen auf eine Prognoseverkehrsmenge von 40.000 Kfz/24 Std. Der Nachtwert liegt jeweils um 5 dB tiefer. Insgesamt beträgt der vom Verkehr auf der Autobahn herrührende Lärmanteil 50,6 dB tags bzw. 45,6 dB nachts bei diesem Meßpunkt. Diese Prognosewerte liegen daher deutlich unter den in diesem Fall für die Bundesstraßen geltenden Grenzwerten von 60 dB tags und 50 dB nachts.

Punkt 2 der Anfrage:

Wurden Lärmpegelmessungen vorgenommen, auf denen diese Entscheidung basiert?

Antwort:

Grundlage für die technische Beurteilung ist die Berechnung der zukünftig zu erwartenden Lärmpegel. Diese werden im Zuge der Erstellung des lärmtechnischen Entwurfes durch Lärmpegelmessungen kalibriert.

Punkt 3 der Anfrage:

In welcher Weise wurde die betroffene Bevölkerung in die Planung eingebunden?

Republik Österreich

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 3 -

Antwort:

Lärmschutzprojekte werden grundsätzlich mit den zuständigen Standortgemeinden abgestimmt. Anrainer haben selbstverständlich die Möglichkeit sich über die Planung zu informieren.

Punkte 4 bis 6 der Anfrage:

Sind in anderen städtischen Bereichen in Österreich, die an Autobahnen liegen, derartige unterbrochene Lärmschutzmaßnahmen gesetzt worden?

a) Wenn ja, wo und aus welchem Grund?

b) Wenn nein, warum die Unterbrechung in Linz?

Werden Sie die oberösterreichische Landesbaudirektion veranlassen - falls sich der lückenhafte Lärmschutz als unzureichend erweisen sollte - das Projekt zu ändern?

Antwort:

Der Abstand zwischen den Lärmschutzmaßnahmen richtet sich nach den örtlichen Gegebenheiten und der erzielbaren Wirkung. Dies ist auch im vorliegenden Fall (Abstand ca. 400 m) begründbar.

Es besteht jedoch die Möglichkeit Lärmschutzmaßnahmen, die über den in der Dienstanweisung festgelegten Standard hinausgehen, bei überwiegender finanzieller Beteiligung durch Dritte als Sonderfall zu genehmigen. Ein entsprechender Antrag liegt für diesen Abschnitt bisher nicht vor.

