

4063/AB XX.GP

In Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 4425/J betreffend Lärmschutz für Erl er Ortsteil, welche die Abgeordneten Haller und Kollegen am 14. Mai 1998 an mich richteten, stelle ich fest.

Antwort zu Punkt 1 der Anfrage:

Das Problem Lärmschutz Erl ist mir bekannt. Die Sachverhaltsdarstellung im mitübermittelten Zeitungsartikel entspricht allerdings nicht völlig den Tatsachen:

- ein Lärmschutz für Erl ist im lärmtechnischen Projekt mit 2,5 km Länge angegeben
 - die Lärmschutzwand Kufstein - Kiefersfelden war eine sogenannte Kompensationslösung
- Von der Bundesstraßenverwaltung Tirol wurde auf österreichischem Staatsgebiet eine 500 m lange Lärmschutzwand für den Schutz der deutschen Siedlung Kiefersfelden errichtet und im Gegenzug von der deutschen Autobahnverwaltung eine 900 m lange

Lärmschutzwand auf deutschem Staatsgebiet zum Schutz der österreichischen Gemeinde Ebbs gebaut. Mit dieser Ausführung sind aber die derzeit bekannten Kompensationsmöglichkeiten erschöpft

Ein Entgegenkommen Deutschlands in der Sache wird durch die Ausführungen zu Frage 3 relativiert.

Antwort zu den Punkten 2 und 7 der Anfrage:

Die Angelegenheit Lärmschutz Erl wird seit dem Jahr 1990 bearbeitet. Die Lärmmessungen und das Lärmschutzprojekt wurde im Auftrag der Bundesstraßenverwaltung Tirol vom Vorstand des Institutes für Straßenbau der TU - Innsbruck bearbeitet.

Mit Abklärung der Gesetzeslage, wonach für eine Lärmschutzmaßnahme an einer deutschen Autobahn keine österreichischen Straßenmittel verwendet werden dürfen, gibt es keinen Handlungsspielraum.

Antwort zu Punkt 3 der Anfrage:

In periodisch stattfindenden Sitzungen der bayrisch - tirolerischen Gesprächsgruppe (auf Landesebene) wird das Problem Lärmbelastung Erl seit dem Jahr 1988 behandelt.

Vor Projekterstellung wurde von der bayrischen Seite die Meinung vertreten, daß die Errichtung eines Lärmschutzes auf deutschem Staatsgebiet möglich sein wird, wenn Österreich die Kosten trägt.

Das im Jahr 1990 vorgelegte Projekt fand jedoch nicht die Zustimmung der deutschen Stellen.

Es wurden geänderte Ausführungen mittels Steildamm oder Wall - Wandkombination verlangt und vor allem im Bereich der Brücken einige Tragwerke für den Lärmschutz vorgeschrieben

Dies hatte zu einer Verteuerung der Baumaßnahme um 4 - 5 Mio. S geführt.

Im Jahr 1992 haben die deutschen Stellen ihre ursprüngliche Zusage relativiert und mit dem Hinweis, daß die deutschen Grenzwerte für die Ausführung von Lärmschutzmaßnahmen (Lärmsanierung) bei 72/62 dB liegen (die vergleichbaren Grenzwerte in Österreich betragen 65 dB am Tag und 55 dB nachts), die Errichtung einer Lärmschutzwand mit dem Hinweis auf Beispielsfolgen - die Nachtbelastung in Erl liegt unter 60 dB - abgelehnt. Außerdem wurde darauf hingewiesen, daß für eine derartige Baumaßnahme ein Planfeststellungsverfahren, vergleichbar dem österreichischen UVP - Verfahren, notwendig wäre. Als Alternative wurde daher die Ausführung einer dem Stand der Technik entsprechenden, lärmindernden Fahrbahndecke im Zuge einer kommenden Deckenerneuerung vorgeschlagen. Diese Zusage gilt weiterhin, nur waren für die Erneuerung im Jahr 1998 keine Budgetmittel vorhanden.

Antwort zu Punkt 4 der Anfrage:

Die Kosten für einen Lärmschutz auf deutschem Gebiet (Lärmschutzwand, Länge 2500 m, Höhe 2,5 m) wurde ursprünglich auf 21 Mio. S geschätzt, durch die geforderten Ausführungsvarianten Deutschlands erhöhten sich die Kosten auf 26 Mio. S. Die Ausstattung aller betroffenen Gebäude Erls mit Lärmschutzfenstern würden max. 3,6 Mio. S kosten. Das Wirtschaftlichkeitsverhältnis liegt daher bei 1:8.

Wie zu Punkt 3 ausgeführt, wurde von Deutschland die Ausführung einer lärmindernden Fahrbahndecke im Zuge einer kommenden Deckenerneuerung vorgeschlagen. Mit einem lärmtechnisch optimierten Straßenbelag sollte gegenüber der derzeitigen Betondecke eine Lärmpegelminderung von 2 - 3 dB erreicht werden.

Antwort zu Punkt 5 der Anfrage:

Wirkungsvolle bauliche Lärmschutzmaßnahmen auf österreichischem Staatsgebiet sind technisch nicht möglich. Lärmschutzwände haben nur dann eine spürbare lärmindernde

Wirkung, wenn sie knapp an der Lärmquelle d.h. am Straßenrand errichtet werden. Das österreichische Innufer ist 150 m und die Bebauung 200 - 300 m von der Autobahn entfernt. Bauliche Lärmschutzmaßnahmen auf österreichischem Staatsgebiet in dieser Entfernung von der Autobahn wären nicht wirkungsvoll.

Antwort zu Punkt 6 der Anfrage:

Für die Ausführung einer lärmindernden Fahrbahndecke auf der nordseitigen Richtungsfahrbahn der A 93 liegt die Zustimmung der deutschen Autobahnverwaltung vor. Der Zeitpunkt der Ausführung hängt von den Budgetmöglichkeiten Deutschlands ab. Mittel für die Förderung des Einbaues von Lärmschutzfenstern in den betroffenen Gebäuden standen in ausreichendem Umfang in jedem Budgetjahr in den Bauprogrammen der Bundesstraßenverwaltung Tirol zur Verfügung. Es wurden aber bisher keine diesbezüglichen Anträge eingebracht.