1375/AB XXII. GP

Eingelangt am 26.03.2004
Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1342/J-NR/2004 betreffend Verkehrslärm, die die Abgeordneten Steier und GenossInnen am 28. Jänner 2004 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Im Allgemeinen:
Die bisherigen Tätigkeiten der Umsetzung der EU-Richtlinie 2002/49/EG über die Bekämpfung von Umgebungslärm wurden vom Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft wahrgenommen. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass im Zuge der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie vom Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft auf Einladung am 25. Februar 2004 eine 1. Koordinierungssitzung für die nationale Umsetzung der EU-Richtlinie abgehalten wurde.

Fragen 1, 2, 3 und 4:
Wie ist der aktuelle Stand der Arbeiten zur Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie (RL 2002/49/EG vom 25.6.2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm)?

Bereits Mitte 2001 (AB 2189/AB, XXI. GP) wurden vorbereitende Expertengespräche zur Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie in Aussicht gestellt. Welche Expertinnen wurden seitens Ihres Ressorts dazu herangezogen? Weiches Umsetzungskonzept wurde von den ExpertInnen befürwortet?

Wie ist der aktuelle Stand der Gespräche mit den Ländern zur Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie? Wo besteht bereits Einvernehmen und worüber wird noch konkret verhandelt?

Wie ist der aktuelle Stand der Gespräche zur Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie zwischen den zuständigen Ministerien? Wo besteht Konsens und worüber wird noch konkret verhandelt?

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

Antwort:
Die Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie (RL 2002/49/EG vom 25. 6. 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm) wird federführend durch das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft behandelt.

Frage 5:
Bundesminister Pröll hat im Rahmen der Sitzung des Umweltausschusses vom 20.1.2004 eine Initiative zur Bündelung der kompetenzrechtlichen Zersplitterung der Aufgaben des Lärmschutzes zwischen Bund und Ländern angekündigt. Befürworten Sie diese Idee? Werden Sie sich für die Erarbeitung eines bundeseinheitlichen Lärmschutzgesetzes einsetzen, das gesetzliche und daher auch einklagbare Grenzwerte für den Lärmschutz vorsieht?

Antwort:
Eine vorgesehene Bündelung und Koordinierung der Lärmschutzstrategien erscheint sinnvoll und zweckmäßig, um unabhängig von unterschiedlichen Zuständigkeiten gleichartige Schutzziele zu erreichen. Der Vollzug sollte jedoch jeweils durch die für die einzelnen Verkehrsträger zuständigen Behörden in den Genehmigungsverfahren erfolgen, wobei dabei auch wirtschaftliche Aspekte mit zu berücksichtigen sein werden.

Fragen 6 und 7:
Besteht zwischen den betroffenen Ministerien Einvernehmen darüber, dass eine Zuständigkeit des Umweltressorts für alle Verkehrs-Lärmschutzagenden geschaffen wird? Wenn ja, wie ist der aktuelle Stand der Verhandlungen?

Wurden bereits diesbezügliche Verhandlungen mit den Ländern begonnen? Wenn ja, was sind die aktuellen Resultate?

Antwort:
Nach der Koordinationsbesprechung am 25.2.2004 im Umweltministerium wurde ich darüber informiert, dass aus der Sicht des BMLFUW die Umsetzung in die innerstaatliche Rechtsordnung im Sinne einer Annexmaterie bei den für die jeweiligen Materiengesetze zuständigen Ressorts sowie Gebietskörperschaften (Länder, Gemeinden) zu erfolgen hätte, wurde zwischen den Vertretern des Umwelt- und Verkehrsressorts eine kurzfristig anzuberaumende bundesinterne Abstimmungsbesprechung über die kompetenzrechtliche Situation und die daraus abzuleitenden Aufgaben sowie Kostentragungen unter Beiziehung des Bundesministeriums für Finanzen vereinbart.

Frage 8:
Die EU-Umgebungslärmrichtlinie sieht die Ermittlung der Belastung durch Umgebungslärm an Hand von strategischen Lärmkarten vor die bis zum 30.06.2007 für sämtliche Ballungsräume mit mehr als 250.000 Einwohnern, für sämtliche Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 6 Mio Kraftfahrzeugen, für Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 60.000 Zügen und für Großflughäfen auszuarbeiten und vorzulegen sind. Verfügt Ihr Ressort über aktuelle Daten zur objektiven Lärmbelastung durch Verkehrslärm sowie zur Anzahl der vom Verkehrslärm betroffenen Personen in Österreich, die als Basis dieser strategischen Lärmkarten dienen könnten und wenn ja, welche?

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

Antwort:
Bereits im Jahre 1993 wurden die Schienenverkehrslärmkataster für Österreich als Grundlage für die schalltechnische Sanierung der Eisenbahn-Bestandsstrecken erarbeitet. Diese Kataster werden im Zuge der Realisierung von Lärmschutzmaßnahmen aktualisiert und jeweils den veränderten Gegebenheiten neu angepasst.

Im Bundesstraßenbereich hat die ASFINAG als Vorleistung für die in der Richtlinie vorgesehenen Aktionspläne eine Prioritätenreihung der Lärmschutzmaßnahmen ausarbeiten lassen und in einzelnen Testabschnitten Überlegungen zur praktischen Abwicklung bei der Erstellung von Lärmkarten angestellt.

Die Daten der Großflughäfen sind meinem Ressort nicht bekannt.

Frage 9:
Im Jahr 2001 ist mangels eines entsprechenden Auftrages keine Erhebung zu "den Umweltbedingungen des Wohnens" durch das ÖSTAT erfolgt. Werden Sie im Jahr 2004 eine Erhebung zu "den Umweltbedingungen des Wohnens" (einschließlich einer Erhebung der Lärmbelastung) bei der Statistik Austria beauftragen?

Antwort:
Ich bin nicht ressortverantwortlich eine derartige Studie in Auftrag zu geben. Ich gehe davon aus, dass bei Bedarf eine diesbezügliche Studie durch die zuständigen Stellen vergeben werden wird.

Fragen 10 und 11:
Zu klären ist auch, wer konkret für die Erarbeitung der Lärmkarten und Aktionspläne in Ballungsräumen bzw. entlang der Verkehrsträger zuständig sein wird. Ist geplant - ähnlich wie in der Bundesrepublik Deutschland - eine "lokale Zuständigkeit" der Gemeinden und Städte für die Erstellung der Lärmkarten und Aktionspläne vorzusehen?

Ist geplant, die Verantwortung zur Erstellung der Lärmkarten und Aktionspläne der einzelnen Verkehrsträger (Strasse, Schiene, Flugverkehr) an die einzelnen Infrastrukturgesellschaften zu übertragen?

Antwort:
Anlässlich der Besprechung am 25. Februar im Umweltressort wurde auch die weitere Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie erörtert.

Die Erarbeitung von Lärmkarten und Aktionsplänen erfordert einen erheblichen finanziellen Aufwand und wäre daher durch jene Stellen durchzuführen, welche über die hiefür erforderlichen finanziellen Bedeckungen verfügen.

Frage 12:
Sollte es zu keinem bundeseinheitlichen Lärmschutzgesetz kommen: Welche Koordinierungsmaßnahmen haben Sie gesetzt, damit die Länder entsprechende Maßnahmen ihres Landesstraßenrechts ergreifen und wie sollen die dadurch entstehenden zusätzlichen Kosten bedeckt werden?

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

Antwort:
Bei der schon oben erwähnten Besprechung am 25. Februar 2004 nahmen unter anderem auch Vertreter der Länder und Gemeinden teil; unter diesem Gesichtspunkt erscheint eine ausreichende Koordination auch hinsichtlich der geteilten Straßenkompetenzen gegeben.

Frage 13:
Beabsichtigen Sie, Daten zur Ermittlung der Belastung durch Umgebungslärm auch für alle jene Bereiche Österreichs erarbeiten zu lassen, die nicht von den strategischen Karten der EU-Umgebungslärmrichtlinie erfasst sind? Wenn ja, in welcher Form?

Antwort:
Da die Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie in der zweiten Phase die Erhebung der Daten auch von untergeordneten Strecken mit 30.000 bis 60.000 Zügen pro Jahr vorsieht, sind damit voraussichtlich ohnehin alle relevanten Eisenbahnstrecken erfasst. Man wird nach Abschluss dieser Arbeiten prüfen, ob gegebenenfalls weitere Strecken untersucht werden sollten.
Es besteht derzeit die Absicht, diese Richtlinie auf die 6 österreichischen Verkehrsflughäfen Wien, Linz, Salzburg, Innsbruck, Graz, Klagenfurt anzuwenden.

Frage 14:
Laut EU-Umgebungslärmrichtlinie sind die Lärm-Grenzwerte von den einzelnen Mitgliedsstaaten festzulegen. Werden Sie sich für eine Absenkung der österreichischen Grenzwerte für den Lärmschutz auf WHO-Empfehlung (45 Dezibel/Nacht und 55 Dezibel/Tag) einsetzen?

Antwort:
Im Zuge der Umsetzung der Richtlinie ist von der Kommission geplant, bis zum 18. Juli 2005 von den Mitgliedsstaaten Lärmgrenzwerte einzuholen und eine Analyse dieser Grenzwerte durchzuführen, um die Notwendigkeit der Herabsetzung der Grenzwerte zu untersuchen.

Frage 15:
Laut EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Kooperationen benachbarter Mitgliedsstaaten bei der Ausarbeitung strategischer Lärmkarten für die Grenzgebiete vorgesehen. In welcher Form wird diese Zusammenarbeit zwischen Österreich und seinen Nachbarstaaten erfolgen?

Antwort:
Die Kontakte zu benachbarten Mitgliedsstaaten werden rechtzeitig vor Erarbeitung der strategischen Lärmkarten und Aktionspläne durch die mit der Umsetzung der Richtlinie befassten Stellen herzustellen sein.

Frage 16:
Ist geplant, für Anrainer Überprüfungsrechte sowie das Recht auf Durchsetzung von Lärmminderungsmaßnahmen nicht nur für Neu- und Umbau, sondern auch für Bestandstrecken vorzusehen? Gibt es dazu bereits Vorgespräche? Wenn ja, was sind die aktuellen Resultate?

Antwort:
Da sämtliche Lärmschutzprojekte an Eisenbahn-Bestandsstrecken unter intensiver Einbeziehung der Bevölkerung erarbeitet werden, ist davon auszugehen, dass den Vorstellungen der betroffenen Anrainer auch ohne formellen Rechtsanspruch bestmöglich entsprochen wird. Eine diesbezügliche Studie „Forschungsprojekt zur Evaluierung der Akzeptanz von Lärmschutzmaßnahmen an Eisenbahnbestandsstrecken" zeigt in allen Gebietstypen die überwiegend positive Wirkung der Lärm-

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

Schutzmaßnahmen und bestätigt, dass ein Großteil der Bevölkerung mit den gesetzten Maßnahmen zufrieden ist.

Fragen 17 und 18:
Aussagen von Bundesminister Pröll im Umweltausschuss vom 20.1.2004 zufolge werden die zur Minderung der Lärmbelastung eingesetzten Bundesmittel von 2003 auf 2005 von 31,5 Mio Euro auf 52,1 Mio Euro ansteigen. Welche Aufteilung der Mittel zur Minderung der Lärmbelastung ist für die einzelnen Verkehrsträger Straße/Schiene/Luft für 2003-2005 vorgesehen? (bitte in absoluten Zahlen, in % in Relation zu den Kosten für die gesamte Verkehrsinfrastruktur, nach Verkehrsträger und nach Jahr gegliedert anführen)

Wie hoch waren die Bundesmittel, die zur Minderung der Lärmbelastung entlang Bundesstraßen, Schiene und Flughäfen 1990-2003 zur Verfügung standen? (bitte absolut, in % in Relation zu den Kosten für die gesamte Verkehrsinfrastruktur, nach Jahren und Verkehrsträger und nach Bundesland gegliedert angeben)

Antwort:
Im Rahmen der Umsetzung des Programmes zur schalltechnischen Sanierung der Eisenbahn-Bestandsstrecken wurden im Zeitraum 1993 bis einschließlich 2002 rd. 143,7 Mio € an Bundesmitteln aufgewendet, im Jahr 2003 erfolgte die Realisierung von Maßnahmen mit einem Investitionsvolumen von rd. 32 Mio €; für 2004 ist die Realisierung von Maßnahmen mit einem Investitionsvolumen von rd. 34 Mio € vorgesehen. Im Jahre 2005 wird ein Betrag in ähnlicher Größenordnung erwartet.

Für Aufwendungen bei Eisenbahninfrastrukturprojekten ist eine kostenmäßige Abschätzung aller umweltbezogener Maßnahmen bzw. Einschränkungen sowohl im Zuge der Realisierung eines Bauvorhabens als auch beim weiteren Betrieb eines Ausbau- bzw. Neubaustreckenabschnittes nur schwer möglich; es ist jedoch von Mehrkosten gegenüber einer „reinen eisenbahntechnischen" Ausführung in der Höhe von 20 bis 30% (im Mittel ca. 25%) der Gesamtbaukosten auszugehen. Unter dieser Annahme können die umweltrelevanten Investitionen für den Zeitraum 1996 bis Ende 2002 mit rd. 1.000 Mio €, im Jahr 2003 mit rd. 160 Mio € und für die Jahre 2004 und 2005 mit 450 Mio € eingeschätzt werden.

Im Bundesstraßenbereich wurden in den Jahren 1990-2003 an Bestandsstrecken 169,5 Mio. € für straßenseitige Lärmschutzmaßnahmen sowie 88,3 Mio. € als Beihilfen für den Einbau von Lärmschutzfenstern aufgewendet. Dazu kommen noch umfangreiche Lärmschutzmassnahmen im Zuge von Neubauten (Tieflagen, Überdeckungen und Einhausungen) hinzu, die in Einzelfällen bis zu 50% der Gesamtbaukosten eines Vorhabens ausmachen können.

Im Bereich der Luftfahrt wurden keine Bundesmittel hinsichtlich der Lärmverminderung aufgewendet, da dies ausschließlich in die Kompetenz der Flughäfen fällt.

Frage 19:
Die Erarbeitung eines Fluglärmgesetzes ist bisher gescheitert. Wird es seitens Ihres Ressorts einen neuen Anlauf zu einem Fluglärmgesetz geben? Wenn ja, wann ist mit der Vorlage eines entsprechenden Entwurfs zu rechnen?

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

Antwort:
Nein, denn die Kosten der Vollziehung eines derartigen Gesetzes sind extrem hoch, wenn man die zu finanzierenden Lärmschutzmaßnahmen berücksichtigt. Die Raumordnung und damit die Entscheidung, ob und wie viele Bauwerke in der Umgebung von Flughäfen errichtet werden dürfen, liegt ausschließlich bei den Ländern, wobei dem Bund diesbezüglich keinerlei Mitbestimmungsrecht zukommt und auch die betroffenen Flughäfen sind ebenfalls von jeglicher Mitwirkung in Raumordnungsfragen ausgeschlossen. Eine Initiative, dem Bund betreffend Raumordnung eine solche teilweise Mitbestimmung einzuräumen, ist am massiven Widerstand der Länder gescheitert.

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.