



REPUBLIK ÖSTERREICH
HUBERT GORBACH
VIZEKANZLER
Bundesminister
für Verkehr, Innovation und Technologie

XXII. GP.-NR

1839 /AB

2004 -07- 27

GZ. 11500/18-CS3/04 DVR 0000175

An den
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Andreas Khol

zu 1805 /J

Parlament
1017 Wien

Wien, 27. Juli 2004

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1805/J-NR/2004 betreffend den nicht nachvollziehbaren Ausbau von Lärmschutzwänden entlang von Autobahnen und Schnellstraßen, die die Abgeordneten Eder und GenossInnen am 26. Mai 2004 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

Welche Richtlinien bestehen für die Auswahl und Errichtung von Lärmschutzprojekten entlang von Autobahnen/Schnellstraßen?

Antwort:

Die Berechnungsmethode für Lärmschutzmaßnahmen ist in den Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau unter Kapitel 3.02. Lärmschutz geregelt. Die Dienstanweisung für Lärmschutz an Bundesstraßen des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie regelt sowohl die Wirtschaftlichkeit, als auch die Grenzwerte für Lärmschutzmaßnahmen.

Frage 2:

Wer entscheidet darüber, welche Projekte im Bereich des Lärmschutzes entlang von Autobahnen/Schnellstraßen verwirklicht werden?

Antwort:

Die Entscheidung, welche Projekte wann im Zuge ihres Streckennetzes errichtet werden, liegt bei der ASFINAG.

Frage 3:

Welche Geldmittel wurden für Lärmschutzwände entlang von Autobahnen/Schnellstraßen von der ASFINAG in den Jahren 2002 – 2003 aufgewendet? Ist die Tendenz dabei steigend?

Antwort:

Im bestehenden Streckennetz der ASFINAG wurden im Jahr 2002 € 24,0 Mio., und im Jahr 2003 € 28,7 Mio. investiert. Die Investitionen in Lärmschutzeinrichtungen im bestehenden Streckennetz sind tendenziell steigend.

GZ. 11500/18-CS3/04

Frage 4:

Auf wie vielen Kilometern Autobahn/Schnellstraßen wurden Lärmschutzwände im Zeitraum 2000 – 2003 errichtet?

Antwort:

Im Zeitraum 2000 - 2003 wurden über 132 km Lärmschutzmaßnahmen gesetzt.

Frage 5:

Wie viele km Lärmschutzwand entlang von Autobahnen/Schnellstraßen sind derzeit noch geplant und welche Kosten werden dadurch verursacht? Wie hoch ist die Anzahl anrainender Personen (die tatsächlich von Lärm durch die Errichtung von Lärmschutzwänden 2000 – 2003) geschützt wurden?

Antwort:

Im Zuge der Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie ist vorgesehen, dass über das gesamte Streckennetz der ASFINAG ein Lärmschutzkataster erarbeitet wird.

Aufgrund des erheblichen Investitionsbedarfes für die Erstellung dieses Katasters, konnte dieser bis jetzt noch nicht umgesetzt werden. Erst nach Vorliegen dieses Lärmschutzkatasters können definitive Aussagen über einen entsprechenden Nachrüstbedarf von Lärmschutzmaßnahmen im bestehenden Streckennetz der ASFINAG getätigt werden.

Frage 6:

Wie viele auftragnehmende Firmen wurden im Jahre 2003 für die Errichtung von Lärmschutzwänden beschäftigt? Wurde die Errichtung von Lärmschutzwänden ordnungsgemäß ausgeschrieben?

Antwort:

Sowohl für die Erstellung der lärmtechnischen Untersuchungen als auch für Lärmmessungen, insbesondere für die Errichtung und Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen, wurden Ausschreibungen die dem Bundesvergabegesetz entsprechen, durchgeführt.

Frage 7:

Wie hoch war der Preis für die Errichtung von einem Kilometer Lärmschutzwand durchschnittlich in den Jahren 2000 – 2003?

Antwort:

Die durchschnittlichen Kosten für die Errichtung von einem Kilometer Lärmschutzwand in den Jahren 2000 - 2003 betrugen € 540.000.

Frage 8:

Wie hoch waren die Kosten der Lärmschutzwand zwischen Haag und Oed auf der Westautobahn Richtungsfahrbahn Wien? Wie vielen Haushalten wurde dadurch Lärmschutz gewährt?

Antwort:

Die Lärmschutzmaßnahmen von km 130,0 - 140,7 im Zuge der A 1 West Autobahn, zwischen Haag und Öd werden voraussichtlich € 4,95 Mio. an Investitionskosten benötigen. Eine definitive Aussage wie viele Anrainer durch die gegenständliche Lärmschutzmaßnahme geschützt werden, kann nicht pauschal beantwortet werden, da laut Dienstanweisung für Lärmschutz an

GZ. 11500/18-CS3/04

Bundesstraßen lediglich jene Wohnobjekte berücksichtigt werden dürfen, die vor Setzung der Lärmschutzmaßnahme über dem Grenzwert belastet sind.

Frage 9:

Sind Sie, Herr Bundesminister, nicht auch der Ansicht, dass in der Zeit der Budgetknappheit größte Sparsamkeit beim Ausbau von Lärmschutzwänden Platz greifen sollte und aus diesem Grund Lärmschutzwände nur bei Projekten zum tatsächlichen Schutz von Anrainern errichtet werden sollten?

Antwort:

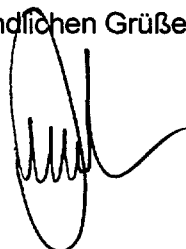
Seitens der ASFINAG können und dürfen nur aktive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände) gesetzt werden, wenn die Maßnahmen nach der Dienstanweisung für Lärmschutz an Bundesstraßen wirtschaftlich sind und ausreichenden Schutz für die Anrainer bieten. Da jedoch durch die Novellierung der Dienstanweisung mit Dezember 1999 der Grenzwert für die Nacht auf 50 dB herabgesetzt wurde, welches europaweit den niedrigsten Grenzwert für Bestandsstrecken darstellt, ist es somit für große Bereiche des Streckennetzes sehr häufig nicht möglich, die anrainende Bevölkerung durch Lärmschutzwände ausreichend zu schützen. Daher werden von meinem Ressort derzeit alternative Lärmschutzkonzepte forciert, welche den Lärm an der Quelle bekämpfen sollen. Auch die ASFINAG investiert in neue, zukunftsorientierte und innovative Lärmschutzprojekte, um eine Verbauung des Streckennetzes mit Lärmschutzwänden so gering wie möglich zu halten.

Darüber hinaus wurde seitens des bmvit eine Studie über Lärminderungspotenziale für den Straßen- und Schienenverkehr mit dem Ziel initiiert, die möglichen Reduktionspotenziale bei Kraftfahrzeugen, Reifen, Fahrbahn, Geschwindigkeit, Verkehrsorganisation, Eisenbahnwaggons, Radkontakt und Schiene zu erheben und den kurz- bis mittelfristigen Handlungsbedarf daraus abzuleiten.

Bei der Realisierung von Lärmschutzwänden ist es aber für einen ausreichenden Schutz der anrainenden Bevölkerung unter dem Grenzwert aus akustischen Gründen erforderlich, lange und hohe Lärmschutzwände zu errichten, da die Überstandslängen aufgrund der Schallausbreitung ca. 2 bis 3 mal so lang sein müssen wie der Abstand zwischen der Autobahn und den Anrainern.

Alle diese Maßnahmen entsprechen den Richtlinien und der Dienstanweisung für Lärmschutzmaßnahmen an Bundesstraßen.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'M' followed by a series of loops and a long horizontal stroke extending to the right.