

ENTSCHLIESSUNGSAVTRAG

der Abgeordneten Dolinschek, Schalle, Ursula Haubner und Kollegen

betreffend Erhöhung der Verkehrssicherheit an schallgeschützten Autobahnstrecken

Seit 1999 ist der Schutz der Menschen und ihrer natürlichen Umwelt vor schädlichen und störenden Schallimmissionen, welche vom Verkehr auf Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen) ausgehen, geregelt. Bei Grenzwertüberschreitungen ist der Einsatz von entsprechenden Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen, soweit diese technisch durchführbar und im Hinblick auf den erzielbaren Erfolg wirtschaftlich vertretbar sind. Deshalb fordern die betroffenen Anrainer die Errichtung von Lärmschutzwänden. Dabei wurde aber zu wenig Rücksicht auf die Gefahren und Probleme bei Verkehrsunfällen auf diesen Streckenabschnitten genommen.

Die jüngste Massenkarambolage auf der A1 hat gezeigt, dass Schallschutzwände bei derartigen Verkehrskatastrophen den Platz für die Rettungsmöglichkeiten dramatisch einschränken, vor allem in jenen Situationen, in denen Sekunden für Unfallopfer oft lebensrettend sein können. So stellt die Landung eines Rettungshubschraubers auf einer zweispurigen Autobahn mit Lärmschutzwänden trotz Pannenstreifens schon eine heikle Angelegenheit dar. Noch zusätzlich verschärft wird diese Situation, wenn die Lärmschutzwände nach innen gekrümmmt sind, denn dadurch bleibt noch weniger Platz zum Landen und es kommt zu verstärkten Luftverwirbelungen und der Gefahr herumfliegender Plastikteile. Auch für die heranfahrenden Rettungsfahrzeuge können die Lärmschutzwände ein Problem darstellen. Obwohl die Einsatzfahrzeuge normalerweise die abgesperrte Gegenrichtungsfahrbahn nutzen, kommt es auch vor, dass eine schnellere Anfahrt zum Unglücksort über Feldwege oder Seitenstraßen möglich wäre. Dies ist aber nicht möglich, wenn am Unfallort eine Lärmschutzwand steht. Auch hat sich bei Verkehrsunfällen gezeigt, dass nicht ausreichende Fluchtmöglichkeiten entlang von schallgeschützten Autobahnstrecken vorhanden sind. So ist an eine schnelle Flucht auf dem schmalen Streifen zwischen Leitplanke und Lärmschutzwand normalerweise kaum zu denken. Es müssten daher mehr Notausstiege oder Rettungsnischen vorhanden sein.

Doch Lärmschutzwände stellen nicht nur die Rettungseinsätze sondern auch die Schneeräumung vor erhebliche Schwierigkeiten. Denn eine Schneefräse schafft es nicht, den Schnee über eine sieben Meter hohe Schallschutzwand zu befördern. Auch kann das Wasser nicht ungehindert abfließen. Dadurch verwandeln sich Autobahnen mit Schallschutzwänden bei niedrigen Temperaturen in kürzester Zeit in spiegelglatte Rutschbahnen.

Um eine Erhöhung der Verkehrssicherheit in Österreich entlang von schallgeschützten Autobahnstrecken herbeizuführen, ist es daher erforderlich, die 850 Kilometer Streckenabschnitte mit Lärmschutzwänden auf verbesserte Möglichkeiten für Notausstiege und Rettungsnischen, aber auch eine technisch verbesserte Ausführung im Hinblick auf Schneeräumung und ungehinderten Wasserablauf zu prüfen.

Aus diesen Gründen stellen die unterfertigten Abgeordneten nachstehenden

ENTSCHLIESSUNGSAНTRAG:

Der Nationalrat wolle beschließen:

„Die Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie wird ersucht, eine rasche Prüfung aller Autobahnstrecken mit Schallschutzeinrichtungen im Hinblick auf Rettungseinsätze, Fluchtmöglichkeiten und Behinderungen bei Schneeräumung und Wasserablauf durchzuführen, dem Nationalrat bis 30. September 2008 darüber zu berichten und danach zügig entsprechende bauliche Vorkehrungen zu veranlassen, um eine Verbesserung der Verkehrssicherheit unter Beibehaltung eines möglichst guten Schallschutzes sicherzustellen.“

In formeller Hinsicht wird die Zuweisung an den Verkehrsausschuss vorgeschlagen.

Wien, am 7. Mai 2008

The image shows four handwritten signatures stacked vertically. The top signature is 'S. J. G.' followed by a long horizontal line. Below it is 'P. Neuwirth'. The third signature is 'S. Holzer' with 'Verfassung' written underneath. The bottom signature is 'L. Koeberl'.