
969/AB XXIII. GP

Eingelangt am 06.08.2007

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

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 923/J-NR/2007 betreffend Lärmschutz an Autobahnen, die die Abgeordneten Walter Murauer und Kolleginnen am 6. Juni 2007 an mich gerichtet haben, beehre ich mich die Fragen 1 bis 13 und 15 bis 20 entsprechend der Informationen durch die ASFINAG wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

Wie hoch sind die Gesamtinvestitionen der ASFINAG in Baumaßnahmen betreffend Lärmschutz?

Antwort:

Im Jahr 2006 wurden € 85,6 Mio. in Lärmschutzmaßnahmen entlang des bestehenden Autobahnen- und Schnellstraßennetzes investiert.

Frage 2:

Sind in den nächsten Jahren weitere Mehrausgaben für Lärmschutzwände zu erwarten?

Antwort:

Auf Grund der neuen Dienstanweisung für Lärmschutz an Bundesstraßen, welche im Dezember 2006 in Kraft getreten ist, werden die Gesamtausgaben für Lärmschutz am Bestandsnetz auf rund 55 Mio. EUR pro Jahr sinken und der Anteil für Lärmschutzwände auf unter 40 Mio. EUR. reduziert.

Frage 3:

Gibt es Überprüfungen hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit?

Antwort:

Die Dienstanweisung für Lärmschutz an Bundesstraßen verpflichtet zur Überprüfung der Wirtschaftlichkeit. So ist in dieser Dienstanweisung ein Wirtschaftlichkeitskriterium verankert. Lärmschutzwände müssen dann errichtet werden, wenn die Kosten für die Lärmschutzwände unter dem dreifachen bzw. in Sonderfällen sechsfachen der Kosten für Lärmschutzfenster liegen.

Frage 4:

Genügt die Überschreitung des betreffenden Grenzwertes, damit ein Anspruch auf Lärmschutz entsteht?

Antwort:

Nein. Ein Anspruch auf Lärmschutz ist durch die Dienstanweisung nicht begründet.

Frage 5:

Besteht eine Unterscheidung zwischen bestehenden Gebäuden und neu errichteten Häusern?

Antwort:

Gemäß der Dienstanweisung für Lärmschutz an Bundesstraßen vom Dezember 2006 sind nur mehr Wohnhäuser die vor der Errichtung der Straße bestanden haben oder eine Baubewilligung vor dem 01.01.1996 aufweisen können, schutzwürdig.

Frage 6:

Werden Lärmschutzwände auch für einzelne Häuser errichtet?

Antwort:

Der Schutz eines einzelnen Wohnhauses mit einer Lärmschutzwand entlang der Autobahn bzw. Schnellstraße ist unter Einhaltung des Wirtschaftlichkeitskriteriums nach der Dienstanweisung für Lärmschutz nicht möglich.

Frage 7:

Werden auch dann Maßnahmen getroffen, wenn Menschen nicht unmittelbar vom Lärm betroffen sind?

Antwort:

Grundsätzlich werden Lärmschutzmaßnahmen nur gesetzt wenn die Kriterien der Dienstanweisung erfüllt sind und Anrainer direkt vom Lärm betroffen sind.

Durch Behördenauflagen z.B. im Zuge von Umweltverträglichkeitsprüfungs-Verfahren müssen auch besonders schützenswerten Bereichen wie Natura 2000 Gebiete, Naturschutz- und Vogelschutzgebiete mit Maßnahmen geschützt werden.

Frage 8:

Wie hoch gestalten sich die Kosten von transparenten Lärmschutzwänden?

Antwort:

Ein Quadratmeter transparentes Lärmschutzwandelement kostet zwischen 200,- und 250,- Euro.

Frage 9:

Wann werden alternative Maßnahmen gegen die Lärmbelastung gesetzt (z.B. in der Form von Lärmschutzfenstern)?

Antwort:

Aktive Lärmschutzmaßnahmen wie Lärmschutzwände und Lärmschutzdämme können nur unter Einhaltung der Kriterien der Dienstanweisung, wie dem Wirtschaftlichkeitsverhältnis, errichtet werden. Wenn diese Kriterien nicht erfüllt sind, werden den Anrainern Förderungen für Lärmschutzfenster bzw. Schalldämmlüfter angeboten. Weitere Maßnahmen wie beispielsweise lärmarme Straßenbeläge, Geschwindigkeitsbeschränkungen sowie Verkehrsbeeinflussungsanlagen ergänzen das Lärmschutzprogramm.

Frage 10:

Inwieweit sind natürliche Sichtschutzmaßnahmen (Bäume, Hecken, Sträucher) eine Alternative zu Lärmschutzwänden?

Antwort:

Grundsätzlich bewirken Bäume, Hecken und Sträucher keine Verringerung der Lärmbelastung. Erst ab einer Tiefe von rund 50 m kann nach den geltenden Richtlinien ein Wald als schallreduzierend angesetzt werden.

Fragen 11 und 12:

Gibt es neue Varianten des Lärmschutzes?

Wenn ja, wann können diese eingesetzt werden?

Antwort:

Die ASFINAG forscht und unterstützt die Entwicklung von neuen innovativen Lärmschutzlösungen. Folgende innovative neu entwickelte Lärmschutzmaßnahmen kommen derzeit im ASFINAG-Netz zum Einsatz:

- neu entwickelte lärmarme Straßendecken
- emissionsgesteuerte dynamische Geschwindigkeitssteuerungsanlagen
- schallweiche Aufsatzelemente für Lärmschutzwände wodurch die Höhe reduziert werden kann
- abgewinkelte und über die Fahrbahn reichende Lärmschutzwände
- gekrümmte Lärmschutzwände

Weiters könnte beim Einsatz von bereits derzeit am Markt befindlichen lärmarmen Reifen eine Reduktion der Emission von rund 3-5 dB erreicht werden.

Frage 13:

Wie stellt sich die Situation bei den Landesstraßen dar?

Antwort:

Betreffend der Situation von Lärmschutzmaßnahmen an Landesstraßen B und L kann seitens des bmvit keine detaillierte Auskunft gegeben werden, da Lärmschutzmaßnahmen an Landesstraßen L bereits immer und Lärmschutzmaßnahmen an Landesstraßen B seit 01.04.2002 in der Kompetenz der jeweiligen Bundesländer liegen. Auch die notwendigen Bestimmungen werden seit dem 01.04.2002 für alle Landesstraßen seitens der jeweiligen Länder verordnet (vergleiche z.B. RILL - Richtlinie Lärmschutz an Landesstraßen - der Steiermark aus dem Jahr 2005)

Frage 14:

Wie ist die Situation entlang der Schieneninfrastruktur?

Antwort:

Ausgehend von der Entschließung des Nationalrates vom 17. Juni 1993 (E110-NR/XVIII.GP.) wurden folgende Maßnahmen zur Reduzierung des Schienenverkehrslärms getroffen:

- Die bereits im Juni 1993 erlassene **Schienenfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung** legt Grenzwerte für die von Schienenfahrzeugen verursachten Schallemissionen fest.
- Die ebenfalls bereits im Juni 1993 erlassene **Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung** (SchlV) beinhaltet Regelungen für die im Bereich von Neubau- und Ausbaustrecken erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen.
- Im Rahmen der **schalltechnischen Sanierung der Eisenbahn-Bestandsstrecken** werden laufend gemeinsam mit den Ländern und den betroffenen Gemeinden Lärmschutzmaßnahmen entlang bestehender Eisenbahnstrecken geplant und realisiert.

Weiters ist das **Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz** vom 4. Juli 2005 umzusetzen, in welchem eingehende Regelungen über den Verkehrslärm und dessen Bekämpfung enthalten sind. Dieses Gesetz sieht u.a. vor, dass für sämtliche Eisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 30.000 Zügen pro Jahr strategische Lärmkarten sowie darauf aufbauend Aktionspläne zu erstellen sind.

Frage 15:

Wo liegen im Vergleich die Unterschiede zu den Nachbarländern Deutschland und Italien (bezüglich der Grenzwerte, Maßnahmen, Kosten, etc.)?

Antwort:

Der Grenzwert in Deutschland liegt für Kurzonen und Krankenhäuser in der Nacht bei 60 dB und für Wohngebiete bzw. Mischgebiete bei 62 dB.

Die Dienstanweisung für Lärmschutz an Bundesstraßen des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie sieht einen Grenzwert von 50 dB in der Nacht vor. Die Differenz der Grenzwerte zwischen Österreich und Deutschland von 10-12 dB bedeutet, umgelegt auf die Verkehrsemissionen, eine Verzehnfachung bzw. eine Verzwölfachung des Verkehrsaufkommens.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass die vorgegebenen Grenzwerte der Dienstanweisung für Lärmschutz an Bundesstraßen die strengsten EU-weit sind.

In Deutschland erfolgt der Lärmschutz entlang den Autobahnen sowohl mit aktiven Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände, Lärmschutzdämme) als auch über passive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster, Schalldämmlüfter).

Größtenteils werden die Lärmschutzwände von der Gestaltung aufwendiger errichtet, sodass auch die Kosten dieser Wände doppelt bis 4-fach so hoch sind wie die von der ASFINAG errichteten. Auch in den anderen Nachbarländern liegen die durchschnittlichen Kosten für Lärmschutzwände deutlich höher als für jene Lärmschutzmaßnahmen die von der ASFINAG errichtet werden.

In Italien gelten derzeit für bewohntes Gebiet für den Bau von neuen hochrangigen Straßen 65 dB am Tag und 55 dB in der Nacht als Grenzwerte. Diese geltenden Lärmgrenzwerte sind aber zu jenen an bestehenden hochrangigen Straßen unterschiedlich. An bestehenden hochrangigen Straßen liegen die Grenzwerte am Tag bei 70 dB und in der Nacht bei 60 dB.

In der Schweiz werden die Lärmgrenzwerte zwischen Wohn- und Mischgebiet differenziert. Für reines Wohngebiet gelten für den Neubau von hochrangigen Straßen 59 dB am Tag und 49 dB in der Nacht. Bei bestehenden Straßen gelten die gleichen Grenzwerte wie in Österreich. Im Mischgebiet erhöht sich der Lärmgrenzwert im Bereich von neu errichteten Straßen auf 64dB am Tag und 54dB in der Nacht sowie um jeweils 5dB bei bestehenden hochrangigen Straßen.

Zu den Kosten für Lärmschutzmaßnahmen kann folgendes angegeben werden. Deutschland kalkuliert mit rund 250 Euro pro m², Schweiz mit rund 670 Euro pro m² und Holland mit rund 500 Euro pro m² Lärmschutzmaßnahme. Für Italien liegen diesbezüglich keine Kalkulationskosten vor. Im Vergleich dazu werden in Österreich für die Kalkulation 180 Euro pro m² Lärmschutzmaßnahme angesetzt.

Frage 16:

Wurden die Kriterien für Lärmschutzmaßnahmen in Österreich in letzter Zeit neu festgelegt?

Antwort:

Mit 21. Dezember 2006 wurden die Kriterien für Lärmschutzmaßnahmen an Bundesstraßen durch die Erlassung der Dienstanweisung für Lärmschutz an Bundesstraßen neu festgelegt.

Frage 17:

Wenn ja, haben dabei die durch den ehemaligen Staatssekretär Mag. Kukacka bereits initiierten Maßnahmen Berücksichtigung gefunden?

Antwort:

Ja, es haben bereits Maßnahmen Berücksichtigung gefunden.

Fragen 18 bis 20:

Werden in absehbarer Zukunft EU-weite Richtlinien zur Angleichung der Grenzwerte geschaffen?

Wenn ja, was wird voraussichtlich deren Inhalt sein?

Welchen Standpunkt wird Österreich dabei vertreten?

Antwort:

Derzeit sind europaweit keine Bestrebungen im Gange, die Grenzwerte für den Neubau von Straßen oder an bestehende Straßen vereinheitlichen zu wollen. Daher kann auch keine Auskunft über den möglichen Inhalt sowie über die Position von Österreich gegeben werden.

Ausgenommen davon ist die gemeinsame Umsetzung der EU-Umgebungsärmrichtlinie und der darin enthaltenen gleichen Lärmgrenzwerte, sowie die Bestrebungen der Vereinheitlichung der Lärm Berechnungsmethoden in Europa.