



DORIS BURES
Bundesministerin
für Verkehr, Innovation und Technologie

XXIV. GP.-NR

12251/AB

07. Sep. 2012

An die
Präsidentin des Nationalrats
Mag.^a Barbara PRAMMER
Parlament
1017 Wien

zu 12397/J

GZ. BMVIT-11.500/0013-I/PR3/2012
DVR:0000175

Wien, am 4. September 2012

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr.ⁱⁿ Moser, Freundinnen und Freunde haben am 6. Juli 2012 unter der **Nr. 12397/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Lärmschutzmaßnahmen entlang der A 8 - Innkreisautobahn gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Wie wollen Sie sicherstellen, dass es für die AnrainerInnen entlang der A 8- Innkreisautobahn hinsichtlich Lärmschutz in den Gemeindegebieten von Meggenhofen bis Haag am Hausruck (Bauabschnitt 1 und 2) zu keiner Schlechterstellung gegenüber den Gemeinden des bereits sanierten Autobahnabschnitts (Bauabschnitt 1) kommt?*

Die ASFINAG hat sich an geltende Standards und Richtlinien zu halten. Dies bedeutet als Voraussetzung für die Umsetzung von Schutzmaßnahmen für über den Grenzwert belastete Gebäude, dass die Umsetzung der Maßnahme technisch möglich ist, und dass die geforderten Wirtschaftlichkeitskriterien eingehalten werden. Diese jeweils geltenden Standards werden von der ASFINAG österreichweit einheitlich angewendet.

Im Baulosabschnitt 2 der A 8 Innkreis Autobahn ASt. Meggenhofen bis ASt. Haag wurde analog dem Baulosabschnitt 1 ASt. Pichl bis ASt. Meggenhofen die Dienstanweisung 2006 als Beurtei-



lungsgrundlage angewendet. Diese sieht vor, dass die Ermittlung der Lärmimmissionen nach den Rechenverfahren gemäß RVS 04.02.11 „Lärm und Luftschadstoffe“ zu erfolgen hat. Zwischenzeitliche, den Stand der Technik wiedergebende Ergänzungen zur RVS - wie z.B. Erkenntnisse zu neuen Fahrbahnbelägen - sind in den schalltechnischen Berechnungen berücksichtigt.

Zu Frage 2:

- *Ihr Amtsvorgänger Werner Faymann hatte die Parl. Anfrage 4554/J XXIII.GP bezüglich „strengere Geschwindigkeitsüberwachung“ dahingehend beantwortet, dass „in absehbarer Zeit an mehreren Standorten modernste digitale Radaranlagen, welche auch zwischen Lkw und Pkw unterscheiden können, installiert werden.“
Wie viele dieser digitalen Radaranlagen wurden seit dem Jahr 2008 im betreffenden Abschnitt der A 8 installiert?
Wo wurden diese digitalen Radaranlagen installiert?
Wenn keine digitalen Radaranlagen installiert wurden, warum nicht?*

Die ASFINAG hat seit 2009 im Bereich Meggenhofen an der A 8 Innkreis Autobahn zwei der angesprochenen modernen Frontradargeräte errichtet und der Polizei zum Betrieb übergeben. Diese befinden sich bei km 35,2 (Fahrtrichtung Suben) und km 38,3 (Fahrtrichtung Linz).

Zu Frage 3:

- *Ihr Amtsvorgänger Werner Faymann hatte die Parl. Anfrage 4554/J XXIII.GP bezüglich „Sofortmaßnahmen gegen Lärmschutz“ (Fragen 5, 7, 8) dahingehend beantwortet, dass eine „Ausweitung der Geschwindigkeitsbegrenzung von Tempo 60 in der Nacht für Lkw auf 06:00 Uhr entlang der A 8“ angedacht wird.
Warum ist in den vergangenen 4 Jahren keine Ausweitung des Tempo-60-Nachtlimits für LKW auf der A 8 bis 06:00 Uhr früh erfolgt?*

Wie für jede andere straßenpolizeiliche Verordnung auch, muss auch für diese Maßnahme das Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen – in diesem Fall des § 43 Abs. 2 StVO 1960 - sorgfältig geprüft werden. Mit dem Land Oberösterreich wurde daher vereinbart, dass dieses das Ermittlungsverfahren durchführen und die erforderlichen Gutachten dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie übermitteln wird.

Zu Frage 4:

- *Ihr Amtsvorgänger Werner Faymann hatte die Parl. Anfrage 4554/J XXIII. GP bezüglich „Sofortmaßnahmen“ gegen Lärmschutz (Fragen 5, 7 und 8) weiters auch dahingehend beantwortet, dass eine weitere Maßnahme zum Schutz der AnrainerInnen vor gesundheits-*



schädigendem Lärm – in Absprache mit dem Bundesministerium für Inneres – durch verstärkte Lkw-Kontrollen erreicht werden sollte.

Was haben Sie unternommen um verstärkte Lkw-Kontrollen entlang der A8 Innkreisautobahn zu erwirken?

Sind Ihnen Zahlen über die seit 2008 durchgeführten Lkw-Kontrollen entlang der A8 Innkreisautobahn bekannt?

Entlang der A 8 Innkreis Autobahn werden von den Sachverständigen der oberösterreichischen Landesprüfstelle gemeinsam mit der Polizei Schwerpunktkontrollen des LKW-Verkehrs an drei Standorten (Terminal Wels, Kontrollplatz Kematen, Grenzübergang Suben) durchgeführt.

Für diese Kontrollplätze ergeben sich laut Auskunft des Amtes der OÖ Landesregierung folgende Zahlen:

im Jahr 2009 wurden an 36 Prüftagen 1.434 Fahrzeuge,

im Jahr 2010 an 43 Prüftagen 1.777 Fahrzeuge und

im Jahr 2011 an 59 Prüftagen 2.297 Fahrzeuge geprüft.

Zu Frage 5:

- *Ihr Amtsvorgänger Werner Faymann hatte die Parl. Anfrage 4554/J XXIII. GP bezüglich „Sofortmaßnahmen“ gegen Lärmschutz (Fragen 5, 7 und 8) weiters auch dahingehend beantwortet, dass seitens der ASFINAG „Sofortmaßnahmen“ für das Gemeindegebiet von Weibern ausgearbeitet werden sollten. Insbesondere „für jene 5 Wohnobjekte, welche trotz der zukünftigen Lärmschutzmaßnahmen laut Dienstanweisung eine Schallbelastung im Freiraum von mehr als 5 dB über dem derzeit geltenden Grenzwert aufweisen, werden gemeinsam mit den Eigentümern Lärmschutzmaßnahmen im Nahbereich der Wohnobjekte erarbeitet und könnten auch nach Einvernahmeherstellung umgehend umgesetzt werden (noch im Jahr 2008 möglich).“*

Wann wurde seitens der ASFINAG oder von Ihrer Seite auf die Eigentümer zugegangen um eine „Einvernahmeherstellung“ bezüglich geeigneter objektnaher Lärmschutzmaßnahmen zu erwirken?

Konnte eine „Einvernahmeherstellung“ mit den Eigentümern jener 5 betroffenen Wohnobjekte, bei denen die gesetzlich erlaubten Lärm-Grenzwerte überschritten sind, erreicht werden?

Wenn nein, warum nicht?

Welche Maßnahmen sind konkret in dieser Angelegenheit erfolgt?

Es wurde vereinbart, dass für jene Wohngebäude, welche trotz der künftigen Lärmschutzmaßnahmen eine Schallbelastung im Freiraum von mehr als 5 dB über dem derzeit gültigen Grenzwert aufweisen, Lärmschutzmaßnahmen im Nahbereich der Wohnobjekte umgesetzt werden. Mit der Berücksichtigung des lärmindernden Fahrbahnbelages besteht in der Prognose 2020 mit den vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen lediglich noch bei einem Wohngebäude eine Grenzwert-



Überschreitung von mehr als 5 dB an der autobahnzugewandten Fassade. Dieses Gebäude steht in einem Abstand von rd. 25 m zur vorgesehenen 4,5 m hohen Lärmschutzwand. Von Seiten der ASFINAG wurden mit dem betroffenen Eigentümer in mehreren Treffen mögliche lärmindernde Maßnahmen besprochen. Die letzte Besprechung mit dem Lärmschutzexperten der ASFINAG und den Betroffenen fand am 17. Juli 2012 statt.

Zu Frage 6:

- *Welche Auswirkungen entstehen durch die Verbreiterung der Fahrbahn im Zuge des sog. Sicherheitsausbaus entlang der A8 zwischen Meggenhofen und Weibern von 24 auf 30 Meter hinsichtlich der Lärmausbreitung?
Wurde insbesondere bei der aktuellen Lärmuntersuchung bereits der 30 Meter breite Querschnitt der Fahrbahn bei der lage- und höhemäßigen Situierung der Lärmschutzwände berücksichtigt?
Ergibt sich aus einem breiteren Fahrbahnquerschnitt ein anderer Winkel bei den Lärmemissionen oder-immissionen und wird dadurch die Errichtung von höheren Lärmschutzwänden notwendig?*

Bei der aktuellen lärmtechnischen Untersuchung wurde der zukünftige breitere Fahrbahnquerschnitt in Verbindung mit den neuen Verschneidungen in das angrenzende Gelände bei der Planung der Lärmschutzwände berücksichtigt. Durch den zukünftigen lärmindernden Fahrbahnbelag auf der A 8 Innkreis Autobahn wird das teilweise geringfügige Abrücken der Lärmschutzwände kompensiert.

Zu den Fragen 7 und 16:

- *Das ASFINAG Projekt „A 8 Innkreis Autobahn Generalsanierung Meggenhofen – Weibern“ wird laut Projektunterlagen um 22 Mio. EUR, auf Grund der reduzierten Betriebs- und Verkehrssicherheit saniert. Im Zuge des so genannten „Sicherheitsausbaus“ soll sowohl die Verkehrsflüssigkeit als auch die Verkehrssicherheit erhöht werden. Gerade auf der A8 ereigneten sich in den vergangenen Jahren, bedingt durch den hohen Lkw-Anteil, häufig folgenschwere Lkw Unfälle. Die Einrichtung einer Section Control kann dieses Unfallrisiko drastisch reduzieren, wie das Beispiel A 22/ Kaisermühlentunnel zeigt.
Warum ist bisher keine Errichtung einer permanenten Section Control entlang der A 8 erfolgt, obwohl dies unter anderem auch die Oberösterreichische Landesregierung bereits einstimmig gefordert hat?*
- *In der Tageszeitung „Österreich“ (Ausgabe OÖ) vom 10.05.2012 wird der ASFINAG Service GmbH Geschäftsführer dahingehend zitiert, dass es eine Section Control, wie vom Land gefordert, ab Herbst nur zur Baustellensicherheit geben werde; zwar könne sie auch zum Lärmschutz genutzt werden, „das muss aber vom Verkehrsministerium verordnet werden.“
Liegt eine solche Verordnung vor? Wenn nein, warum hat das BMVIT bisher von dieser*



effektiven Maßnahme, zum Schutz der AnrainerInnen eine Section Control im betreffenden Gebiet zu verordnen, Abstand genommen?

Die Errichtung einer dauernden Section Control ist vor Abschluss der Ertüchtigung der gesamten A 8 Innkreis Autobahn weder sinnvoll noch möglich.

Eine Section Control erfordert eine bestimmte bauliche Infrastruktur in Form von Fundamenten, Portalen, Strom- und Datenleitungen etc. Würde diese Infrastruktur vor Abschluss der Bauarbeiten an der Fahrbahn errichtet, müsste sie während der Bauarbeiten wieder entfernt bzw. abgetragen werden, was einen großen Aufwand und erhebliche Kosten verursachen würde.

Darüber hinaus muss auch erst die Auswirkung der Ertüchtigung auf das Verkehrsgeschehen abgewartet werden, um die Notwendigkeit einer Section Control und die hohen Investitionen in die Errichtung rechtfertigen zu können.

Zu Frage 8:

- *Wie viele Verkehrsunfälle mit Lkw Beteiligung haben sich in den Jahren 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011 auf der A8 Innkreisautobahn im Gebiet zwischen dem Knoten Wels und der Staatsgrenze Suben ereignet?*

Darüber gibt es keine Aufzeichnungen.

Zu den Fragen 9 bis 11:

- *Wie viele verletzte Personen verunglückten bei Verkehrsunfällen mit Lkw Beteiligung in den Jahren 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011 auf der A8 Innkreisautobahn im Gebiet zwischen dem Knoten Wels und der Staatsgrenze Suben?*
- *Wie viele Personen verunglückten tödlich bei Verkehrsunfällen mit Lkw Beteiligung in den Jahren 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011 auf der A8 Innkreisautobahn im Gebiet zwischen dem Knoten Wels und der Staatsgrenze Suben?*
- *Wie viele Personen verunglückten insgesamt tödlich bei Verkehrsunfällen in den Jahren 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011 auf der A8 Innkreisautobahn im Gebiet zwischen dem Knoten Wels und der Staatsgrenze Suben?*

Im angefragten Zeitraum sind im ggst. Autobahnabschnitt nach Mitteilung der Statistik Austria untenstehend dargestellte Anzahl an Verkehrsoffern zu beklagen gewesen:

Jahr	Verunglückte Personen bei Unfällen LKW-Beteiligung	Tödlich verunglückte Personen bei Unfällen LKW-Beteiligung	Insgesamt tödlich verunglückte Personen
2000	22	0	6



2001	32	3	4
2002	18	1	6
2003	15	2	2
2004	18	0	0
2005	11	0	0
2006	10	0	1
2007	28	1	1
2008	9	0	2
2009	11	0	0
2010	22	1	2
2011	5	1	2

Zu Frage 12:

- *Das Verkehrsaufkommen auf der A8 Innkreisautobahn ist zu einem erheblichen Ausmaß von einem hohen Lkw-Anteil geprägt.*

Wie hoch ist der Lkw-Anteil bzw. Pkw-Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen auf der A8 Innkreisautobahn im Gebiet zwischen dem Knoten Wels und der Staatsgrenze Suben? Wie viele Lkw aufgeschlüsselt nach Kategorien über 3,5 Tonnen und über 7,5 Tonnen befahren täglich die A 8 Innkreisautobahn im Gebiet zwischen dem Knoten Wels und der Staatsgrenze Suben?

Wie viele Lkw aufgeschlüsselt nach Kategorien über 3,5 Tonnen und über 7,5 Tonnen erwarten Sie - zB auf Basis der Verkehrsprognose 2025+ - im Jahr 2020 auf der A8 Innkreisautobahn im Gebiet zwischen dem Knoten Wels und der Staatsgrenze Suben?

Das Verkehrsaufkommen und der Anteil der Fahrzeugarten auf der A 8 Innkreis Autobahn ist nachfolgender Tabelle zu entnehmen. Die Angaben beziehen sich auf den durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) im Jahr 2010 und stammen von der automatischen Verkehrszählung der ASFINAG. Die Abkürzung SLZ bedeutet Sattel- und Lastzüge.

Abschnitt	Automatische Dauerzählstelle	Fahrzeuge	PKW+Leichte Nutzfahrzeuge/ sonstiger Personenverkehr	LKW+SLZ	Anteil PKW	Anteil LKW
Staatsgrenze Suben - Schärding	Suben	24.000	17.000	7.000	72%	28%
Schärding - Ort/Innkreis	Bach	25.000	18.000	7.000	73%	27%
Ort/Innkreis - Ried	Hötzlarn	28.000	20.000	8.000	71%	29%
Ried - Haag	Manhartsgrub	29.000	21.000	8.000	72%	28%



Haag - Meggendorf	Niederndorf	32.000	23.500	8.500	74%	26%
Meggendorf - Bad Schallerbach	n.v.					
Bad Schallerbach - Kn. Wels	Krenglbach	42.500	34.000	9.000	80%	20%

Die Verkehrsprognose Österreich 2025+ weist ein Wachstum des Schwerverkehrs auf dieser Autobahn zwischen 2010 und 2020 von 13% bis 17% aus (abhängig vom Querschnitt). Wendet man dieses Wachstum auf die Zählwerte von 2010 an, ergibt dies eine Belastung in der Größenordnung von 7.500 bis 10.000 Lkw/Tag.

Zu Frage 13:

- *Warum wurde die Dienstanweisung zum Lärmschutz an Bundesstraßen so verändert, dass der Lärm- und AnrainerInnenenschutz deutlich reduziert wurde?*

In den Baulosen des Sicherheitsausbaues an der A 8 Innkreis Autobahn von ASt. Pichl bis ASt. Ried kommt als Planungsgrundlage die Dienstanweisung 2006 zur Anwendung, wodurch auch bei den noch zu planenden und zu errichtenden Baulosen eine Gleichbehandlung gegeben ist. Unabhängig davon kann mitgeteilt werden, dass die Dienstanweisung zum Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen in periodischen Abständen (1999, 2006, 2011) den aktuellen Anforderungen angepasst wird und neue technische Entwicklungen Berücksichtigung finden.

Zu Frage 14:

- *Ist eine Nachrüstung der Lärmschutzwände möglich, wenn die tatsächlich gemessenen Werte die Grenzwerte weiterhin übersteigen? Werden dafür auch bauliche Maßnahmen zB. im Fundament der Lärmschutzwände vorgesehen?*

Für die Lärmschutzwand südlich von Weibern – Richtungsfahrbahn Wels km 37,32 bis 38,04 – wird eine mögliche spätere Erhöhung von 3 m auf 5,5 m in den Fundamenten bzw. Stehern berücksichtigt. Im Falle einer finanziellen Beteiligung von Dritten ist eine Erhöhung der Lärmschutzwand auch später möglich. Durch diese Vorgehensweise werden bereits jetzt zukünftige Wohngebietsentwicklungsflächen in der Gemeinde Weibern berücksichtigt.



Zu Frage 15:

- *Welche Maßnahmen werden gesetzt, um Güterverkehr, der in Wels auf der Schiene (Güterterminal) ankommt, auch weiter Richtung Deutschland auf der Schiene zu behalten und so die A8 von vermeidbarem Lkw-Verkehr zu entlasten?*

Es gibt eine Reihe von ordnungspolitischen und finanziellen Fördermaßnahmen sowohl für den begleiteten als auch für den unbegleiteten Kombinierten Verkehr, die dazu beitragen, Verkehre von der Straße auf die Schiene zu verlagern und die selbstverständlich auch im Großraum Wels wirksam sind. Das intermodale Terminal der ÖBB-INFRA in Wels für unbegleiteten Kombinierten Verkehr (UKV, d.h. die Beförderung von Containern, Wechsellaufbauten und Sattelaufliegern auf der Schiene) und begleiteten Kombinierten Verkehr (Rollende Landstraße - ROLA), das von RCA betrieben wird, agiert sowohl klassisch als Straße-Schiene-Schnittstelle für den Welser Wirtschaftsraum aber auch als Schiene-Schiene-Gateway für durchlaufendes nationales und internationales Volumen. Nach RCA-Angaben werden derzeit in Wels im unbegleiteten Kombinierten Verkehr pro Woche 30 Züge von/nach Deutschland, 6 Züge von/nach Rotterdam, 30 Züge des nationalen NI-NA-Systems und 6 Züge von/nach Ungarn abgewickelt. Darüber hinaus werden in Wels pro Woche 70 Züge der Rollenden Landstraße von/nach Maribor und Szeged abgewickelt.

Während durch die Rollenden Landstraßen zumindest der überwiegende Teil des Transits durch Österreich auf der Schiene statt der Straße erfolgt, wird gerade durch die UKV-Verbindungen nach Deutschland und Rotterdam ein wesentlicher Beitrag zur Entlastung der A 8 Innkreis Autobahn geleistet.

Zu Frage 17:

- *In einem – auf einen politik- und fraktionsübergreifenden Termin der regionalen AkteurlInnen im BMVIT folgenden – Brief an Landeshauptmann Pühringer vom 1. September 2009 schreiben Sie, dass das BMVIT die ASFINAG beauftragt hat, Berechnungen mit den tatsächlichen Daten (der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeit und dem tatsächlichen Verkehrsaufkommen im Abschnitt) durchzuführen. Wurden diese Berechnungen durchgeführt? Wenn nein, warum nicht? Wenn ja, was war ihr Ergebnis, welche Schlüsse haben Sie und/oder die ASFINAG daraus gezogen und welche Maßnahmen wurden veranlasst?*

Die schalltechnischen Berechnungen mit der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeit und dem tatsächlichen Verkehrsaufkommen wurden 2009 in Form eines Emissionsvergleichs durchgeführt und die Ergebnisse im April 2010 der Schutzgemeinschaft und Vertretern der Landespolitik



Oberösterreichs präsentiert. Es zeigte sich, dass das für die Dimensionierung der Lärmschutzwände herangezogen Prognoseverkehrsaufkommen 2020 die verkehrliche Situation sehr gut abbildet.

Doris Dreef