



DORIS BURES  
Bundesministerin  
für Verkehr, Innovation und Technologie

An die  
Präsidentin des Nationalrats  
Mag.<sup>a</sup> Barbara PRAMMER  
Parlament  
1017 Wien

XXIV. GP.-NR

14287 /AB

25. Juni 2013

zu 14555/J

GZ. BMVIT-11.500/0004-I/PR3/2013  
DVR.0000175

Wien, am 25 Juni 2013

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat DI Deimek und weitere Abgeordnete haben am 25. April 2013 unter der **Nr. 14555/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend die Errichtung von Lärmschutzwänden gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Wie viele Kilometer Straße sind österreichweit insgesamt mit Lärmschutzwänden umgeben?*

Die Lärmschutzwandlänge am hochrangigen Straßennetz beträgt mit Ende 2012 ca. 1.275 km.

Zu Frage 2:

- *Mit welchen Kosten ist die Errichtung eines Meters einer Lärmschutzwand im Durchschnitt verbunden?*

Die durchschnittlichen Kosten einer Lärmschutzwand betragen pro m<sup>2</sup> zw. € 160 und € 200. Somit liegen die Kosten einer 4 m hohen Wand pro Laufmeter zwischen € 640 und € 800.

Zu Frage 3:

- *Mit welchen Kosten ist der Bau eines Meters einer insgesamt vierspurigen Autobahn verbunden?*

Die Kosten hängen sehr stark vom Umfeld der Strecke ab und lagen in der Vergangenheit in einem Bereich zwischen € 8.000 und € 18.000 (Tunnelstrecken und große Brückenobjekte nicht mitgerechnet).

Zu Frage 4 und 9:

- *Wie viel Geld wurde in den vergangenen fünfzehn Jahren jeweils in die Errichtung von Lärmschutzwänden investiert?*
- *Welche Unternehmen haben in den letzten fünfzehn Jahren Aufträge zur Errichtung von Lärmschutzwänden erhalten und welches finanzielle Volumen umfassten diese jeweils?*

Seit 2000 wurden ca. € 417 Mio. in die Errichtung von Lärmschutzmaßnahmen (inkl. Einhausungen) investiert.

Investitionsvolumen 2000-2007 rd. € 214 Mio.

Investitionsvolumen 2008: rd. € 36 Mio.

Investitionsvolumen 2009: rd. € 60 Mio. (33 Mio. LSW; 27 Mio. Einhausungen)

Investitionsvolumen 2010: rd. € 45 Mio. (28 Mio. LSW; 17 Mio. Einhausungen)

Investitionsvolumen 2011: rd. € 37 Mio. (26 Mio. LSW; 11 Mio. Einhausungen)

Investitionsvolumen 2012: rd. € 25 Mio. (17 Mio. LSW; 8 Mio. Einhausungen)

Lärmschutzmaßnahmen sind meist Teil eines Gesamtauftrags z.B. im Rahmen einer Generalsanierung. Dementsprechend haben sowohl die großen Bauunternehmen Österreichs, aber auch regionale Kleinunternehmen, die diese Leistungen anbieten in diesem Bereich Aufträge erhalten.

Lärmschutzmaßnahmen im weiteren Sinn umfassen neben reinen Lärmschutzwänden beispielsweise auch Einhausungen, Dämme und Lärmschutzfenster. Die genannten Maßnahmen kommen in vielen Fällen auch in Kombination vor.



Zu Frage 5:

- *Worauf lässt sich diese Entwicklung zurückführen?*

Der Einsatz von Lärmschutzmaßnahmen am ASFINAG-Bestandsnetz erfolgt österreichweit einheitlich nach geltenden Standards und Richtlinien. In diesen Richtlinien wird auch das Verhältnis der Wirkung der Lärmschutzmaßnahme zu deren Errichtungskosten (Zweckmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit) dargestellt. Eine Mindestwirkung im Verhältnis zu den Kosten ist Voraussetzung um die Lärmschutzmaßnahme errichten zu können.

Da bereits viele Streckenabschnitte (besonders stark betroffene Abschnitte - Belastungsschwerpunkte) auf dem bestehenden Autobahnen- und Schnellstraßennetz in Österreich einer lärmtechnischen Sanierung zugeführt wurden und die restlichen Bereiche teilweise geringere Siedlungsdichten aufweisen ist davon auszugehen, dass langfristig die Investitionen in die Neuerrichtung von Lärmschutzmaßnahmen zurückgehen.

Zu Frage 6 bis 8 und 10:

- *Weshalb wird das Design von Lärmschutzwänden offenkundig nicht genormt?*  
 ➤ *Wodurch lässt sich das unterschiedliche Design (Muster etc.) erklären?*  
 ➤ *Wie lässt sich dies mit einem Höchstmaß an Kosteneffizienz vereinbaren?*  
 ➤ *Welchen Einfluss haben Lärmschutzwände auf die Verkehrssicherheit und auf welche Studien begründet sich Ihre Antwort?*

Eine Normung des Designs von Lärmschutzwänden existiert nicht. Eine Entschließung des Rates der EU (2001/C34/04 vom 12. Feb. 2001) zur architektonischen Qualität der städtischen und ländlichen Umwelt:

- empfiehlt den Mitgliedstaaten: „... (d) die architektonische Qualität durch beispielhafte Maßnahmen im Bereich der öffentlichen Bauvorhaben zu fördern.“ und
- fordert die Kommission auf: „... darauf zu achten, dass die architektonische Qualität ... im Rahmen ihrer Politiken, Aktionen und Programme Berücksichtigung findet“.

Dementsprechend hat sich die ASFINAG bereits seit vielen Jahren zum Ziel gesetzt, das Erscheinungsbild der Autobahnen in Bezug auf architektonische Qualität und Einbindung in die Landschaft zu verbessern und damit auch ihrer baukulturellen Verantwortung nachzukommen. Durch



die Einführung einer „Gestaltungsrichtlinie“ werden langfristig im gesamten Netz Qualitätsverbesserungen wirksam.

Laut ASFINAG haben sich die Kosten für die Gestaltungsmaßnahmen neben der Verbesserung des Erscheinungsbildes auch an den Aspekten der Verkehrssicherheit zu orientieren.

*Doris Bures*