

# ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

der Abgeordneten Dr. Moser, Ursula Haubner, Dr. Haimbuchner,  
Kolleginnen und Kollegen  
betreffend **Verbesserungen der Lärmschutzmaßnahmen an der A 8 – Innkreisautobahn**

eingbracht im Zuge der Debatte über Bericht des Verkehrsausschusses über den Antrag 527/A(E) der Abgeordneten Anton Heinzl, Dr. Ferdinand Maier, Kolleginnen und Kollegen betreffend Einsatz gegen die Zulassung von "Gigalinern" auf europäischer Ebene (264 d.B.)

Der von Straßen-, Schienen- und Flugverkehr verursachte Lärm ist in den letzten Jahren zu einer ernststen Belastung für die Bevölkerung geworden. Oberösterreich ist aufgrund seiner geographische Lage und seines hohen Anteils an industrieller Produktion von Transit- und Güterverkehr und den damit einhergehenden Lärmemissionen besonders betroffen. Die Belastung der Menschen entlang der Autobahnen und speziell an der A8 Innkreisautobahn hat längst ein unerträgliches Maß erreicht. Die A8 ist Teil der europäischen Transitroute (Achse West-Südosteuropa) und wird derzeit täglich von durchschnittlich 45.000 KFZ mit einem LKW-Anteil von 40%–50% befahren. Sie hat somit die doppelte Belastung der Brennerautobahn A13 und nahezu die dreifache der Tauernautobahn A10. Gerade der hohe LKW-Anteil, der in Österreich seinesgleichen sucht, verursacht eine enorme Lärmbelastung vor allem in den Nachtstunden.

Verkehrsprognosen zeigen, dass insbesondere der Güterverkehr an der A8 Innkreis-autobahn in den nächsten Jahren weiterhin steigen wird – laut dem Gesamtverkehrskonzept Oberösterreich 2008 wird das Güterverkehrsaufkommen auf Oberösterreichs Straßen im Vergleichszeitraum 2000 bis 2030 um 33 Prozent ansteigen.

Die A8 Innkreisautobahn zwischen dem Knoten Wels und der Grenze Suben wurde von 1984 bis 1990 erbaut. Die damals von Seiten des Bundes gewählte ortsnahe Trassenführung führt durch dicht bebautes Gebiet. Insbesondere die Gemeinden Pichl bei Wels, Kematen, Meggenhofen; Weibern, Aistersheim, Haag am Hausruck, Pram, Ort im Innkreis und Antiesenhofen sind davon besonders betroffen.

Große Hoffnungen wurden daher auf die Generalsanierung der Autobahn gesetzt, da im Zusammenhang mit dem Ausbau eine umfangreiche Sanierung auf verstärkte Lärmschutzmaßnahmen gehofft wurde. Es muss demnach auch beachtet werden, dass durch die hohen Lärmbelastungen eine große Wertminderung der Häuser (lt. Immobilien-Wertermittlungen von Banken und beideten Gutachtern bis 30 % in Einzelfällen, vor allem im ländlichen Raum, bis zur Unverkäuflichkeit) entstanden ist und daher der eventuelle Verkauf wirtschaftlich in keinem Verhältnis zum ursprünglichen Wert steht. Große Zuversicht setzten die Anrainerinnen und Anrainer daher in die von der ASFINAG angekündigte Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP).

Doch durch die festgelegte Sanierung der bestehenden Autobahn wurde die Hoffnung auf ein UVP zunichte gemacht. Dies hat großen Unmut in der Region ausgelöst. Da die Belastung durch den Lkw-Verkehr aber weiter steigen wird befürchten die betroffenen Anrainerinnen und Anrainer, dass der geplante Lärmschutz nicht ausreichen wird.

Daher könnte durch eine streckenweise Verwendung von gebogenen Lärmschutzwänden im Bereich von besonders belasteten Siedlungsgebieten entlang der A 8 zum Beispiel weitere 5-6 dB an Lärmreduktion erreicht werden. Mit einer Aufbringung von lärmarmen Belägen (z.B. Splitt-Mastix-Belag) sind ebenfalls Geräuschminderungspotentiale bei PKW um bis zu 6 dB und bei LKW um bis zu 5 dB möglich. Auch der Einsatz einer Abschnittskontrolle zur Überwachung von Tempolimits (Section Control) und der damit verbundenen Geschwindigkeitsreduzierung würde eine Reduktion des Lärmpegels von 1 dB bis 2 dB bringen.

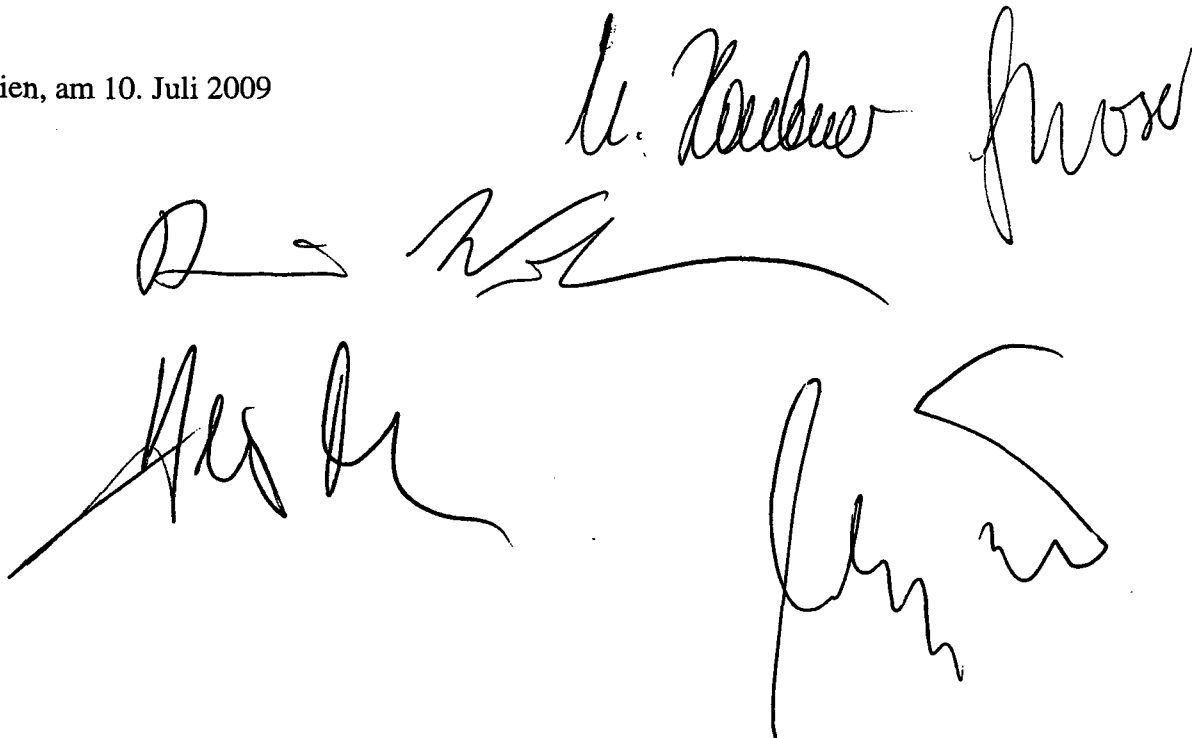
Aus diesen Gründen stellen die unterfertigten Abgeordneten nachstehenden

### ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

Der Nationalrat wolle beschließen:

„Die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie wird beauftragt, gemeinsam mit der ASFINAG endlich Verhandlungen mit dem Land Oberösterreich, den Bürgermeistern und der Schutzgemeinschaft „Lebensraum A8“ über deutliche Nachjustierungen und Verbesserungen des Lärmschutzes an der gesamten A8 aufzunehmen, um für die betroffene Bevölkerung eine Lärmentlastung mit dem Ziel einer maximalen Belastung von 50 Dezibel zu erreichen.“

Wien, am 10. Juli 2009



The image shows several handwritten signatures in black ink. The most prominent signature at the top right is 'U. Karner' followed by 'Frosch'. Below it, there are several other signatures, some of which are more stylized and less legible. The signatures are arranged in a roughly horizontal line across the lower half of the page.