



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

An die
Präsidentin des Nationalrates
Doris Bures
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-11.000/0033-I/PR3/2016
DVR:0000175

Wien, am 12. Dezember 2016

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat DI Berlakovich und KollegInnen haben am 12. Oktober 2016 unter der **Nr. 10488/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Lärmschutzmaßnahmen an der A3 für die Gemeinden Großhöflein und Müllendorf gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 und 2:

- *Sind Sie über die Situation der Bevölkerung entlang der A3 auf der Höhe der Gemeinden Großhöflein und Müllendorf informiert?*
- *Wenn ja, was unternehmen Sie, damit die Bevölkerung vom Verkehrslärm entlastet werden kann?*

Vor rund einem Jahr ist die Marktgemeinde Großhöflein gemeinsam mit der Gemeinde Müllendorf, unterstützt durch eine Bürgerinitiative an die ASFINAG betreffend der Errichtung von Lärmschutzmaßnahmen auf Grund des steigenden Verkehrsaufkommens herangetreten. Die ASFINAG hat daraufhin eine Detaillärmuntersuchung gemäß der österreichweit einheitlich geltenden Dienstanweisung des bmvit „Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen (Autobahnen

und Schnellstraßen)“ erstellt, in welcher mögliche baulich-technische Maßnahmen aufgezeigt wurden.

Zu Frage 3:

- *Im Sommer 2015 wurden von der ASFINAG Lärmmessungen durchgeführt, davon waren vier von sechs Messwerten im Raum Großhöflein/Müllendorf über dem ASFINAG Richtwert (60dB_Tag/50dB_Nacht). Zu berücksichtigen ist hierbei, dass die ASFINAG die DURCHSCHNITTSWERTE der Messungen innerhalb von 24h heranzieht. Die Lärmspitzen in den Verkehrsstoßzeiten sind nicht berücksichtigt. Sind Ihnen diese Überschreitungen bekannt?*

Die Lärmmessungen fanden im Rahmen der oben genannten Detaillärmuntersuchung der ASFINAG statt und dienten dem Abgleich bzw. der Plausibilisierung des Rechenmodells. Lärmspitzen sind nach den Rechenvorschriften dabei nicht zu berücksichtigen.

Zu Frage 4:

- *Wenn ja, welche Sofortmaßnahmen können Sie hier für die Bürgerinnen und Bürger in Großhöflein und Müllendorf setzen?*

Die oben genannte Detaillärmuntersuchung der ASFINAG hat gezeigt, dass in Müllendorf nur punktuell geringfügige Überschreitungen der in der Dienstanweisung des bmvt festgelegten Immissionsgrenzwerte für Straßenverkehrslärm vorliegen. Die Errichtung einer Lärmschutzwand ist daher entsprechend der Dienstanweisung des bmvt nicht möglich. In Großhöflein liegen in einem größeren Bereich Überschreitungen vor. Zum Schutz der betroffenen Anrainer wäre laut ASFINAG die Errichtung einer Lärmschutzwand zielführend. Diese Maßnahme entspricht jedoch nicht den in der Dienstanweisung des bmvt festgelegten Wirtschaftlichkeitskriterien und zur Umsetzung wäre eine Mitfinanzierung durch Dritte erforderlich. Eine Umsetzung kann erst nach Abschluss einer Mitfinanzierungsvereinbarung erfolgen. Anrainern mit Überschreitungen der festgelegten Immissionsgrenzwerte für Straßenverkehrslärm kann - unter bestimmten Voraussetzungen - nach Antragstellung bei der ASFINAG jederzeit eine Förderung von passiven Lärmschutzmaßnahmen (Schalldämmlüfter, Lärmschutzfenster) seitens der ASFINAG gewährt werden.

Zu Frage 5:

- *Wie beurteilen Sie diese Messmethode?*

Die Messmethode entspricht den gültigen Rechenvorschriften der RVS 04.02.11 „Lärmschutz“, auf die auch die Dienstanweisung des bmvt Bezug nimmt.

Zu Frage 6:

- *Die Grenzwerte für Verkehrslärm sind laut WHO:*
- *30-42 dB bewusste Schlafstörungen*
 - *42-55 dB starker Anstieg von Schlafstörungen (Aufwachreaktionen)*
 - *55dB erhöhtes Risiko für Herz- Kreislaufreaktionen*

Warum richtet sich die ASFINAG nach den Werten 60dB bei Tag und 50dB bei Nacht und nicht nach der WHO Richtlinie, um die Bevölkerung entsprechend zu schützen?

Die in der Anfrage als „Grenzwerte“ titulierten Werte werden in den „Night-Noise-Guidelines for Europe“ (NNG) der WHO nicht als Grenzwerte bezeichnet. Es handelt sich bei den zitierten Immissionen um Werte, bei denen bestimmte Auswirkungen auf Menschen beobachtet wurden. Erst über 55 dB in der Nacht bewertet die WHO die Situation „zunehmend gefährlich für die Gesundheit der Bevölkerung“, da die Evidenz besteht, dass das Risiko für Herz-Kreislaufkrankheiten ansteigt. Dieser Nachtwert von 55 dB wird mit den, von der ASFINAG herangezogenen Werten 50 dB, in der Nacht unterschritten.

Zu Frage 7:

- *Der Streckenverlauf bzw. Abschnitt der A3 bei Großhöflein wurde 1975 laut Errichtungsbescheid für 3000 bis 5000 Kfz pro Tag ausgelegt. Heute gibt es ein Verkehrsaufkommen im Abschnitt Großhöflein von durchschnittlich 40.538 Kfz pro Tag, das ist nahezu das gleiche Verkehrsaufkommen wie auf der Brennerautobahn (Zählstelle Gärberbach). Welche Konsequenzen werden aus dieser Erkenntnis gezogen?*

Als Basis für die Berechnung der Lärmbelastung wird das tatsächliche Verkehrsaufkommen im jeweiligen Untersuchungsgebiet herangezogen. Weiters wird der prognostizierte Verkehrszuwachs berücksichtigt, damit eine Lärmschutzmaßnahme auch langfristigen Schutz bietet. Jede Lärmuntersuchung geht somit individuell auf die für die Zukunft prognostizierte Verkehrsbelastung ein.

Zu den Fragen 8 und 9:

- *Hat die Burgenländische Landesregierung diesbezüglich bereits Kontakt mit Ihnen aufgenommen?*
- *Wenn ja, wann war die Kontaktaufnahme?*

Die Ergebnisse der Detaillärmuntersuchung wurden den Vertretern der Gemeinden Großhöflein und Müllendorf von der ASFINAG am 23.3.2016 in Eisenstadt vorgestellt. Dabei war auch ein Vertreter des Landes Burgenland anwesend. Eine Ausfertigung der Untersuchung wurde dem Land Burgenland gleichzeitig mit der Übersendung an die genannten Gemeinden von der ASFINAG übermittelt.

Zu den Fragen 10 und 11:

- *Wenn ja, welche Maßnahmen wurden vereinbart?*
- *Die ASFINAG plant erst 2019 eine Lärmschutzeinrichtung zu errichten. Nachdem ein gesundheitsgefährdender Lärmpegel festgestellt wurde, sind die Anwohner in Großhöflein und Müllendorf dieser gesundheitsgefährdenden Lärmbelastung drei Jahre ohne Lärmschutz auszusetzen. Wie ist Ihr Standpunkt diesbezüglich?*

Wie in der Antwort zu Frage 4 ausgeführt, werden bei Anrainern mit Grenzwertüberschreitungen unter den genannten Voraussetzungen jederzeit von der ASFINAG passive Lärmschutzmaßnahmen gefördert. Zusätzliche aktive Lärmschutzmaßnahmen können erst nach Abschluss einer Mitfinanzierungsvereinbarung umgesetzt werden.

Zu Frage 12:

- *Wer haftet für nachweisbare Folgeschäden- bzw. Erkrankungen aufgrund des permanenten Verkehrslärms?*

Für Immissionen (z.B. Lärm), die durch den Straßenverkehr auf Autobahnen und Schnellstraßen verursacht werden, ist eine Haftung der Bundesstraßenverwaltung (ASFINAG) nicht gegeben. Die Bundesstraßenverwaltung hat jedoch vorzusorgen, dass beim Betrieb von Bundesstraßen Beeinträchtigungen von Nachbarn vermindert oder vermieden werden. Dies erfolgt durch die Setzung aktiver und passiver Schutzmaßnahmen.

Zu Frage 13:

- *Insgesamt gibt es mit Ende 2015 entlang der österreichischen Autobahnen und Schnellstraßen rund 4,33 Millionen Quadratmeter Lärmschutzwände. Dies entspricht knapp 1.355 Kilometer. 58,6% der Autobahnkilometer sind durch Lärmschutzwände geschützt. In*

Großhöflein befinden sich Häuser in unmittelbarer Nähe zur Autobahn. Warum dauert es in diesem Fall so lange eine adäquate Lärmschutzwand zu errichten?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 4, 10 und 11 verwiesen.

Zu Frage 14:

- *Die von der ASFINAG geplante Lärmschutzwand erstreckt sich über eine Länge von ca. einen Kilometer. Ein stärkeres Verkehrsaufkommen würde einen Ausbau der Lärmschutzwand erfordern. Warum wurde die Lärmschutzwand nicht vom Knoten Eisenstadt bis zur Eisenbahnbrücke Müllendorf geplant?*

Wie in der Antwort zu Frage 7 ausgeführt, wurde die Lärmschutzwand auf eine Prognoseverkehrsbelastung dimensioniert. Im Zuge der Detaillärmuntersuchung der ASFINAG wurde sowohl die Höhe als auch die Länge der Lärmschutzmaßnahme auf ihre Wirksamkeit untersucht, und die Abmessungen der Maßnahme festgelegt. Eine Verlängerung der Lärmschutzmaßnahme ist unter den gegebenen Voraussetzungen nicht erforderlich und auch nicht vertretbar.

Zu den Fragen 15 und 16:

- *Gab es in der Vergangenheit Lärmschutz-Projekte am hochrangigen Straßennetz, die vom jeweiligen Land mitfinanziert wurden?*
- *Wenn ja, welche?*

Laut Auskunft der ASFINAG werden regelmäßig Projekte mit Mitfinanzierungen Dritter umgesetzt. Im Regelfall erfolgt die Mitfinanzierung durch die betroffene Gemeinde. Nur in Ausnahmefällen erfolgt eine Mitfinanzierung durch das Land. Eine Mitfinanzierung des Bundes ist nicht vorgesehen.

Zu den Fragen 17 und 18:

- *Wie ist Ihr Standpunkt zum Vorschlag der „Bürgerinitiative Großhöflein – Lärmschutz“ bezüglich einer Temporeduktion im betroffenen Streckenabschnitt für PKW: 100km/h in den Nachtstunden?*
- *Wie ist Ihr Standpunkt zum Vorschlag der „Bürgerinitiative Großhöflein- Lärmschutz“ bezüglich einer Temporeduktion im betroffenen Streckenabschnitt für LKW: 60km/h in den Nachtstunden?*

Für eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100 km/h in den Nachtstunden müssen die Voraussetzungen in § 43 Abs. 2 der Straßenverkehrsordnung vorliegen. Diese sind in einem sehr

aufwändigen Ermittlungsverfahren zu erheben, wobei die höchstgerichtliche Rechtsprechung einen sehr strengen Maßstab anlegt. Eine solche Beschränkung muss laut höchstgerichtlicher Rechtsprechung zur Fernhaltung von Gefahren oder Belästigungen durch Lärm erforderlich (d.h., unumgänglich und auch geeignet) sein, es ist auch eine Interessenabwägung zwischen dem angestrebten Zweck einerseits und den Verkehrserfordernissen und der Bedeutung der Verkehrsbeziehungen andererseits vorzunehmen. Es wird darauf hingewiesen, dass die bisher eingelangten Unterlagen (Lärmmessungen bzw. die Forderungen nach Geschwindigkeitsbeschränkungen sowie allgemeinen Aussagen zur Schädlichkeit von Lärm) wohl keinesfalls ausreichen, um eine Verordnung in dem von der Rechtsprechung geforderten Ausmaß begründen zu können. Hinsichtlich einer Geschwindigkeitsreduktion für Lkw auf 60 km/h in der Nacht sind die rechtlichen Voraussetzungen andere und in § 42 StVO geregelt. Derzeit besteht bereits auf der A3 eine erlaubte Höchstgeschwindigkeit während der Zeiten des Nachtfahrverbots für lärmarme Lkw von 80 km/h. Diese Höchstgeschwindigkeit wurde in der Vergangenheit bereits von 60 km/h auf die nunmehr geltenden 80 km/h angehoben. Grundlage dieser Erhebung war eine Untersuchung welche bestätigte, dass der Schutz der Bevölkerung vor Lärm nicht beeinträchtigt werde. Da nunmehr von der angesprochenen Bürgerinitiative eine Änderung dieser Umstände im Bereich Großhöflein geltend gemacht wurde, wird das Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen einer erneuten Überprüfung unterzogen.

Zu den Fragen 19 und 20:

- *Gibt es ein bestehendes Verkehrskonzept mit Ungarn bezüglich Fertigstellung der Autobahnverbindung A3 Richtung Sopron?*
- *Wenn ja, wie ist es konzipiert?*

Mit Ungarn ist ein Anschluss der M85 an die A3 im Bereich des derzeit bestehenden Grenzübergangs akkordiert. Eine detaillierte Planung des Grenzübergabepunktes erfolgt in der nächsten Planungsphase. Für eine Verlängerung der A3 vom Knoten Eisenstadt bis zur Staatsgrenze bei Klingenbach werden derzeit von der ASFINAG technische Lösungsmöglichkeiten erarbeitet. Der Baubeginn für den gegenständlichen Streckenabschnitt ist derzeit für 2023 geplant und wesentlich von der Dauer der erforderlichen Behördenverfahren abhängig.

Zu den Fragen 21 und 22:

- *Wenn in Ungarn die Autobahnverbindung über Sopron fertiggestellt ist, erspart sich der Schwerverkehr aus dem Großraum Budapest – Győr auf dem Weg zur Südautobahn ca. 60 mautpflichtige Kilometer und rund 1,5 Stunden Fahrtzeit gegenüber der Strecke über Wien. Gibt es eine Schätzung zu welcher Verkehrszunahme dieser Verkehrsanschluss führen wird?*
- *Wenn ja, wie hoch ist diese Schätzung?*

Erste Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung für das ASFINAG-Vorhaben "A 3 Knoten Eisenstadt bis Staatsgrenze bei Klingenbach" zeigen, dass der Lückenschluss durch gegenständliches Vorhaben zu keiner wesentlichen Erhöhung des LKW-Verkehrs führen wird.

Zu Frage 23:

- *Wurde in den oben erwähnten Lärmschutzmaßnahmen ein steigendes Verkehrsaufkommen berücksichtigt?*

Ich verweise auf die Beantwortung zu Frage 7.

Mag. Jörg Leichtfried

