
4297/J XXV. GP

Eingelangt am 19.03.2015

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

Anfrage

der Abgeordneten Georg Willi, Freundinnen und Freunde an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend LKW-Nacht-60er - Lärmschutz-Folgekosten im Fall der Abschaffung

Die vom österreichweiten Nachtfahrverbot für LKW über 7,5 Tonnen höchstzulässigem Gesamtgewicht seit seiner Einführung 1995 ausgenommenen sogenannten „lärmarmen LKW“ stellen mittlerweile nahezu die gesamte LKW-Flotte. Zudem sind sie bei den überland und auf Autobahnen üblichen Fahrgeschwindigkeiten kaum lärmärmer, weil in diesem Geschwindigkeitsband Abroll- und Luftwiderstandsgeräusche das Motorengeräusch, das Grundlage der Einordnung als „lärmarm“ ist, bei weitem überwiegen.

Es gelten daher sachlich begründet auch für derartige sog. „lärmarme“ LKW Beschränkungen aus Lärmschutzgründen. Konkret gilt für sie im Zeitraum zwischen 22 und 5 Uhr ein generelles Tempolimit von 60 (statt 80) km/h, das nur abschnittsweise per Verordnung angehoben werden kann, „sofern dadurch nicht der Schutz der Bevölkerung vor Lärm beeinträchtigt wird“.

Standesvertreter der Frächter in der Wirtschaftskammer lobbyieren seit längerem - und in Kammer-Wahlkampfzeiten von anderen Wirtschaftskreisen sekundiert - vehement für die Streichung dieses aus Lärmschutzgründen geltenden reduzierten Nacht-Tempolimits von 60 km/h. Als Begründung wird unter anderem angegeben, dass Tempo 80 statt 60 aus Umweltschutzgründen und zwar auch in Sachen Lärm unbedenklich sei, weil der Lärmschutz an Österreichs Autobahnen sehr weitgehend ausgebaut sei.

Hingegen ist es laut Strategischer Lärmkartierung und ASFINAG-Lärmkataster ein Faktum, dass noch viele Einwohner im Umfeld hochrangiger (und anderer) Straßen gesundheitsgefährdenden Lärmbelastungen jenseits der Grenzwerte für Bestandssanierung ausgesetzt sind. Und dabei ist noch nicht berücksichtigt, dass beide Lärm-Darstellungen auf berechneten Lärmimmissionen beruhen, wobei dieser Berechnung die höchstzulässige und nicht die real gefahrene Geschwindigkeit zugrunde gelegt wird; das heißt, dieses Rechen-Ergebnis bleibt deutlich unter der realen Lärmbelastung!

Der entsprechend den geltenden Regeln - also: 60 km/h - ausgelegte Lärmschutz müsste bei Erhöhung von LKW-Tempolimits jedenfalls massiv um- und ausgebaut werden. Um welche Größenordnung von Maßnahmen es hier ginge, wird daraus erkennbar, dass der Lärmpegel bei Tempo 80 statt 60 so viel höher wie bei bis zu 29% mehr Verkehr liegen würde. Eine durchschnittliche Zunahme des nächtlichen Lärmpegels im A+S-Netz um nur 0,5 Dezibel (bis

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

1,1 Dezibel sind zu erwarten) würde 15% mehr über dem Grenzwert belastete Bürgerinnen und Bürger bedeuten – das wären zehntausende zusätzlich von gesundheitsgefährdendem Lärm betroffene Menschen in der Nähe von Autobahnen und Schnellstraßen!

Die unterfertigenden Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE

- 1) Wie viele Kilometer Strecke im Bundesstraßennetz (A+S-Netz) wären konkret betroffen, wenn das gemäß § 42 Abs 8 StVO geltende Nacht-Tempolimit von 60 km/h für LKW über 7,5 t hzGg auf 80 km/h angehoben würde?
- 2) Wie verteilen sich diese Streckenkilometer auf die Bundesländer?
- 3) Wie viele zusätzliche Investitionen in Lärmschutzbauten (Neu- und Ausbauten) müssten im Bundesstraßennetz (A+S-Netz) erfolgen, wenn das gemäß § 42 Abs 8 StVO geltende Nacht-Tempolimit von 60 km/h für LKW über 7,5 t hzGg auf 80 km/h angehoben würde? Bitte um Angabe in km Länge, m² Fläche sowie (Basis derzeitige Laufmeter- bzw. Quadratmeter-Durchschnittspreise) Euro. Falls es sich um geschätzte Angaben handelt, bitte um Darstellung der Schätzgrundlagen.
- 4) Wie viele zusätzliche Investitionen in sonstige Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster, Lüftungsanlagen, ...) müssten entlang des Bundesstraßennetz (A+S-Netz) erfolgen, wenn das gemäß § 42 Abs 8 StVO geltende Nacht-Tempolimit von 60 km/h für LKW über 7,5 t hzGg auf 80 km/h angehoben würde? Bitte um Nennung der Maßnahmen und um Angabe in Euro. Falls es sich um geschätzte Angaben handelt, bitte um Darstellung der Schätzgrundlagen.
- 5) Wer müsste nach geltenden Regeln im Falle einer Änderung des LKW-Nacht-Tempolimits für die Kosten der zusätzlich erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen aufkommen?
- 6) Welche Daten zum Geschwindigkeitsverhalten von LKW auf Autobahnen und Schnellstraßen zwischen 22 und 5 Uhr liegen Ihnen vor, gegebenenfalls auch im Vergleich zum restlichen Zeitraum 5 bis 22 Uhr? Falls Ihnen keine entsprechenden Daten vorliegen sollten: Warum nicht?
- 7) Differenzieren die in Frage 6 angesprochenen Daten nach LKW über und unter 7,5 t hzGg? Wenn ja, wie unterscheiden sich die Ergebnisse?
- 8) Differenzieren die in Frage 6 angesprochenen Daten nach Abschnitten mit LKW-Tempolimit 60 km/h und solchen mit LKW-Tempolimit 80 km/h? Wenn ja, wie unterscheiden sich die Ergebnisse?
- 9) Falls Ihnen keine sonstigen Daten zum konkreten Geschwindigkeitsverhalten von LKW auf Autobahnen und Schnellstraßen zwischen 22 und 5 Uhr im Sinne von Frage 6 vorliegen sollten, ließen sich auch aus Umfang und Ergebnissen der LKW-Tempoüberwachung Rückschlüsse darauf ziehen. Wie viele Verstöße von LKW(-LenkerInnen) a) gegen das LKW-Tempolimit von 60 km/h zwischen 22 und 5 Uhr, b) gegen das „normale“ LKW-Tempolimit von 80 km/h auf Autobahnen und Schnellstraßen wurden in den Jahren 2012, 2013 und 2014 jeweils geahndet?