

PRESSEAUSSENDUNG

Titel: GSV: Voller Konsens für Schutz vor Verkehrslärm **Utl. Wirkungsvolle Maßnahmen sind heute technisch möglich**

Verkehrslärm ist ein äußerst komplexes Phänomen hinsichtlich Entstehung und individueller Wahrnehmung. Er kann aber wirkungsvoll bekämpft werden – dass war das Resümee des heutigen GSV-Forums „Wie viel Lärmschutz braucht das Land?“ beim Austrian Institute of Technology (AIT). Die Diskussionssteilnehmer waren sich darüber einig, dass die Bekämpfung von Verkehrslärm ein anerkanntes gesellschaftliches und politisches Ziel in Österreich, weil entscheidender Faktor für die Lebensqualität, sei.

Gleich eingangs wies der Sozialmediziner **Michael Kunze** darauf hin, dass die medizinischen Fakten beim Lärm sehr oft durch psychologische, emotionale und politische Faktoren überlagert werden. Es sein grundsätzlich beides möglich: Lärm kann Stress erzeugen, die Betroffenen können sich aber auch daran gewöhnen.

Der effizienteste Lärmschutz sei, so **Manfred Haider** vom AIT, Lärm erst gar nicht entstehen zu lassen. Der Lärm, den der Kontakt des Rades mit der Straße bzw. der Schiene verursache, werde immer mehr zur dominanten Schallquelle. Das AIT lege daher in seiner Forschungsarbeit ein besonderes Augenmerk auf die Kombination Rad/Schiene bzw. Rad/Straße. Wenn Lärmschutzeinrichtungen, wie begrünte Erdwälle oder Wände errichtet werden, dann sind diese am wirksamsten wenn sie möglichst nahe der Lärmquelle errichtet werden.

Rainer Kienreich von der ASFINAG Service GmbH betonte das Bekenntnis der ASFINAG zum Lärmschutz. Dass dieses kein Lippenbekenntnis sei, erkenne man daran, dass die ASFINAG seit 2001 420 Mio Euro in Lärmschutzmaßnahmen investiert hat und dass bereits 650 km des Gesamtnetzes von knapp 2.200 km mit Lärmschutzmaßnahmen ausgestattet seien. Insgesamt hätte die ASFINAG jetzt bereits 80 % der projektierten Lärmschutzmaßnahmen realisiert. **Kienreich**: „Aber natürlich müssen auch die Verkehrsteilnehmer beim Lärmschutz mitmachen, z. B. durch die Einhaltung der Tempolimits“.

Lärmschutz sei auch für die ÖBB ein wichtiges Thema – schon weil davon auszugehen ist, dass es in den kommenden Jahren zu einer verstärkten Verlagerung des Personen- und Güterverkehrs auf die Schiene kommt, so **Herbert Minarik** von der ÖBB-Holding AG. Bei einer Streckenlänge von rund 5.000 km haben die ÖBB bereits 820 km Lärmschutzwände errichtet. Um auch bei der Schiene Lärm an der Quelle zu reduzieren, werde überdies in die Verbesserung des Rad-Schienen-Kontakts und in die Umrüstung auf lärmarme Bremsen investiert. **Minarik**: „Das kostet natürlich alles viel Geld und man muss dem immer den Nutzen für die Anrainer gegenüberstellen“.

Paul Lichtenwald von der Autobahndirektion Südbayern strich heraus, dass Bayern beim Lärmschutz sehr individuell vorgehe. Im Vergleich mit Österreich gebe es in Bayern sicher noch weniger Lärmschutzwände, der subjektive Eindruck, dass man in Bayern noch mehr von der Landschaft sehe, stimme also. Im übrigen gebe Bayern dem begrünten Erdwall gegenüber Lärmschutzwänden den Vorzug, wann immer das technisch möglich sei.

„Jede Lärmschutzmaßnahme ist ein Eingriff in die Landschaft“, stellte **Markus Beitzl**, Gesellschaft für Landschaftsplanung, klar und wies auf die bis zu 8 m hohen Lärmschutzwände entlang der Autobahnen hin. Um weiterhin den Blick auf die Landschaft zu ermöglichen, würden Lärmschutzwände entlang von Bahnstrecken in der Regel mit 2 m limitiert. Grundsätzlich würde er eine Vereinheitlichung des Designs von Lärmschutzwänden begrüßen. „Sonst haben wir am Ende des Tages einen Katalog aller möglichen Lärmschutzwände entlang unserer Straßen stehen“.

Zusammenfassend hielt Diskussionsleiter **Mario Rohrer**, Generalsekretär der GSV fest, dass der hohe Stellenwert des Lärmschutzes in Österreich offensichtlich außer Streit stehe und Österreich mit seinen Standards jetzt bereits im Spitzenfeld aller EU-Staaten liege.

Rückfragehinweis
DI Mario Rohrer
Tel. 0660 613 1200 bzw. 01 713 62 96