

1982/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1994/J-NR/1997, betreffend Lärmschutz an der Westbahn, die die Abgeordneten Anschöber, Freundinnen und Freunde am 18. Februar 1997 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:
1. und 2.

Ist die Einhausung der Westbahnstrecke im Abschnitt zwischen der Wiener Stadtgrenze/Bereich Hadersdorf und dem Bereich Penzing/Johnstraße (mit Ausnahme der Bahnhofsbereiche) technisch möglich?

Wenn ja, in welcher Form? Und wie hoch wären die Kosten pro Kilometer?

Antwort:

Aus technischer Sicht ist eine Einhausung grundsätzlich möglich. Sie bedingt jedoch umfangreiche Umbauten und Adaptierungsmaßnahmen an den bestehenden Eisenbahnanlagen.

Aus wirtschaftlicher und städtebaulicher Sicht ist eine Einhausung über eine Strecke von 7 km mit einer Höhe von 9 m und einer Breite von 25 m bei geschätzten Kosten von 350 Mio S je km nicht sinnvoll. Darüberhinaus würde eine Einhausung zu erheblichen Betriebserschwernissen führen.

Zu 3, 4, 5, und 6:

Steht eine mögliche Realisierung der Einhausung in Zusammenhang mit dem Projekt "Lainzer Tunnel"?

Wie hoch ist die gemessene Lärmbelastung an der Westbahnstrecke im Abschnitt zwischen der Wiener Stadtgrenze/Bereich Hadersdorf und dem Bereich Penzing/Johnstraße?

In welchem Ausmaß würde die Lärmbelastung im genannten Bereich nach Errichtung des Lainzer Tunnels sinken?

Würden über den Streckenabschnitt auch nach Errichtung des Lainzer Tunnels Güterzüge geführt werden? Wenn ja, zu welcher Tageszeit und in welchem Ausmaß?

Antwort:

Die im Schienenverkehrslärmkataster ausgewiesenen Immissionen beziehen sich auf das für das Jahr 2000 prognostizierte Verkehrsaufkommen und betragen auf der Westbahn im Bereich zwischen Stadtgrenze und Johnstraße 52 dB bis 70 dB, je nach Entfernung des Immissionsortes von den Gleisen.

Gemäß dem im Zusammenhang mit der Errichtung des Lainzer Tunnels für den Raum Wien erstellten Betriebskonzept werden Güterzüge im Ost-West-Verkehr in/von Richtung Meidling bzw. Zvbf. Kledering hinkünftig durch den Lainzer Tunnel geführt werden.

Diese Verlagerung des Güterverkehrs wird nicht nur eine wesentliche Lärmentlastung entlang der bestehenden Westbahn im Abschnitt Hadersdorf-Weidlingau - Abzw. St. Veit sondern auch entlang der Verbindungsbahn im Abschnitt Abzw. St. Veit - Meidling bewirken. Eine genaue Aussage über die Verminderung der Lärmbelastung ist aufgrund der Langfristigkeit des Projektes derzeit nicht möglich.

Güterzüge bzw. Teile von Güterzügen, deren Bestimmungs- bzw. Ausgangsort zwischen Hütteldorf und Westbahnhof oder in Bereichen der abzweigenden bzw. zulaufenden Strecken liegt, werden jedenfalls weiterhin die bestehende Westbahnstrecke befahren müssen. Die Anzahl dieser Züge ist abhängig von der wirtschaftlichen Entwicklung der in diesen Bereichen ansässigen Betriebe.

Zu 7 und 8:

Wann könnte mit der Errichtung einer Einhausung begonnen werden?

Aus welchem Budget wären die Kosten zu bedecken?

Antwort:

Die Errichtung einer Einhausung im genannten Abschnitt ist zur Zeit nicht vorgesehen, weshalb auch keine finanzielle Bedeckung für ein derartiges Vorhaben sichergestellt ist.

Unabhängig davon ist in Aussicht genommen, in diesem Abschnitt im Rahmen der schalltechnischen Sanierung der Eisenbahn-Bestandsstrecken Schallschutzmaßnahmen zu verwirklichen, wobei deren Finanzierung derzeit noch Gegenstand von Verhandlungen mit der Stadt Wien ist.