



REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
MAG. VIKTOR KLIMA

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 713 78 76
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 18083/5-4/1995

ANFRAGEBEANTWORTUNG
betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Brix und Genossen vom 28.3.1995, Zl. 861/J-NR/1995,
"Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des Zentralver-
schiebebahnhofs Kledering"

XIX.GP.-NR
896 /AB
1995-05-31

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu 861 J

Zu den Fragen 1, 2, 3, 4 u. 5:

"Welche tatsächlichen Effekte brachten die im Bereich Zentralverschiebebahnhof Kledering errichteten Lärmschutzeinrichtungen?"

Sind für den Zentralverschiebebahnhof Kledering weitere Lärmschutzmaßnahmen geplant?
Wenn ja, welche? Wann könnten diese fertiggestellt sein?
Wenn nein, warum nicht?"

Sind für die Schnellbahnlinien S 7, S 60 und S 80 Lärmschutzmaßnahmen geplant?
Wenn ja, welche?
Wann könnten diese fertiggestellt sein?
Wenn nein, warum nicht?"

Ist eine generelle, systematische schalltechnische Sanierung der bestehenden Gleisanlagen aller österreichischen Hauptstrecken tatsächlich geplant?

Wenn ja, welche Strecken sollen wann saniert werden?
Gibt es eine Prioritätenreihung?
Wenn ja, wie sieht diese aus?"

In Umsetzung des Arbeitsprogrammes der Bundesregierung hat das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr die Behandlung folgender umweltrelevanter Themen als vorrangige Aufgabe angesehen:

- Erstellung eines koordinierten Konzepts verkehrsübergreifender Maßnahmen mit Vorrang für sichere und umweltverträgliche Verkehrsträger.
- Ausbau der Fernverkehrsstrecken - dies betrifft u.a. alle im EU-Beitrittsvertrag genannten Eisenbahnstrecken - um insbesondere auch die Verlagerung des Güterver-

- 2 -

kehrs von der Straße auf die Schiene und den kombinierten Verkehr zu fördern.

- Offensive gegen den Verkehrslärm bei Straße, Bahn und Luftfahrt.

Insbesondere sind technische Entwicklungen zur Verminderung von Lärmbelastungen so rasch wie möglich zu verwirklichen. Dazu zählen Lärmschutzwände, schalldämmende Gleiskörper und vor allem der Schallschutz an den Fahrzeugen selbst. Nur in Ausnahmen, in denen durch die oben genannten Maßnahmen keine ausreichende Wirkung erzielt werden kann, sollten auch Einhausungen und Untertunnelungen geprüft und realisiert werden. Weiters waren nicht nur für den Bau neuer Hochleistungsstrecken, sondern auch für das übrige Bahnnetz einheitliche Regelungen zu schaffen.

Diese Randbedingungen ließen es als zweckmäßig erscheinen, den Problemen des Schienengehörtsverkehrslärms mit vier unterschiedlichen Instrumentarien zu begegnen und zwar:

- Erlassung einer Schienenfahrzeug-Lärmzulässigkeitenverordnung (SchLV),
- Erlassung einer Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV),
- Projekt "Die lärmarme Bahn" und
- schalltechnische Sanierung der Eisenbahn-Bestandsstrecken.

Im Rahmen der schalltechnischen Sanierung der Eisenbahn-Bestandsstrecken wurden bereits für alle Bundesländer Immissionskataster erstellt, welche seit März 1994 vollständig vorliegen und die entlang der bestehenden Eisenbahnstrecken auftretenden Lärmelastungen darstellen.

Aufbauend auf die Immissionskataster wurden unter Berücksichtigung einer Objekts- und Personenstandserhebung in den lärmelasteten Zonen Prioritätenreihungen für die einzelnen Länder ausgearbeitet.

Es liegen damit nunmehr sämtliche Grundlagen vor, um im Sinne der Prioritätenreihungen

- 3 -

Lärmschutzmaßnahmen entlang der bestehenden Eisenbahnstrecken zu planen und zu realisieren.

Der Fortschritt dieses Programmes wird im wesentlichen von den derzeit laufenden Verhandlungsergebnissen mit den Bundesländern über die Finanzierung abhängen.

Was den Bereich des Zentralverschiebebahnhofes Kledering anlangt wurden 2.920 lfm Schallschutzwände errichtet sowie 520 Stück Schallschutzfenster und 251 Stück Schalldämmlüfter bei den betroffenen Anrainern eingebaut. Diese Maßnahmen erfolgten zu deren vollsten Zufriedenheit.

Zur Frage 6:

"Wie erfolgt die Finanzierung?"

Die Finanzierung der einzelnen Lärmschutzmaßnahmen ist noch Gegenstand von Verhandlungen zwischen Bund und Ländern, wobei der Bund den Standpunkt vertritt, daß in den vergangenen Jahrzehnten der Lärmproblematik entlang von Eisenbahnstrecken von allen Seiten, d.h. auch von den für die Raumordnung und Flächenwidmung zuständigen Ländern, zuwenig Augenmerk geschenkt wurde. Dadurch wurde der Entwicklung Vorschub geleistet, daß in unmittelbarer Nachbarschaft von Eisenbahnstrecken gelegene Grundstücke de facto uneingeschränkt und ohne Berücksichtigung der auftretenden Schallimmissionen bebaut werden konnten. Unter diesem Gesichtspunkt erscheint die Auffassung gerechtfertigt, daß auch die Finanzierung der Lärmschutzmaßnahmen entlang bestehender Eisenbahnstrecken eine gemeinsame Aufgabe des Bundes und der Länder darstellt.

Diese Ansicht findet ihre Bestätigung auch in einer Entschließung des Nationalrates vom 17. Juni 1993 betreffend Maßnahmen zur Bekämpfung des Verkehrslärms, wonach der Bundesminister für Finanzen, der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr und der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten ersucht werden, mit den Ländern unverzüglich Verhandlungen aufzunehmen, um die Finanzierung der Maßnahmen gegen Verkehrslärm sicherzustellen.

- 4 -

Bei bisherigen Verhandlungen mit den Ländern konnte noch kein einvernehmliches Ergebnis erzielt werden. Im Sinne der betroffenen Wohnbevölkerung wäre es wünschenswert, möglichst bald Einvernehmen zu erzielen und damit die Grundlage für die österreichweite Realisierung der Lärmschutzmaßnahmen an Bestandsstrecken zu schaffen.

Zur Frage 7:

"Welche Mittel stehen im Budget des Jahres 1995 für Lärmschutz zur Verfügung?"

Für die schalltechnische Sanierung der Eisenbahn-Bestandsstrecken sind jährlich Bundesmittel in der Höhe von 500 Mio. S geplant.

Zu den Fragen 8 u. 9:

"Wird auch der Zentralverschiebebahnhof Kledering im Rahmen dieser Sanierungsmaßnahmen schalltechnisch saniert werden?

Wenn ja, wann?

Wenn nein, warum nicht?

Werden ebenso die Schnellbahnlinien S 7, S 60 und S 80 schalltechnisch saniert werden?

Wenn ja, wann?

Wenn nein, warum nicht?"

Im Bereich des Zentralverschiebebahnhofes Kledering und der Schnellbahnlinien S 7, S 60 und S 80 sind im Rahmen des Programmes zur schalltechnischen Sanierung der Eisenbahn-Bestandsstrecken Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Der Zeitpunkt der Planung und Realisierung hängt - wie schon oben allgemein ausgeführt - von der Prioritätenreihung und dem Abschluß einer Finanzierungsvereinbarung ab. Der Bund ist bereit, seinen Anteil an den Kosten zu tragen, wenn auch der Landesanteil bezahlt wird.

Zur Frage 10:

"Welche Schallreduktion erhofft man sich von diesen Maßnahmen?"

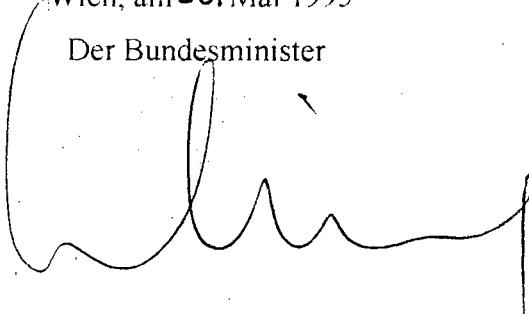
Im Rahmen der schalltechnischen Sanierung der Eisenbahn-Bestandsstrecken werden die

- 5 -

Bestimmungen der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV), welche den Lärmschutz bei Neu- und Ausbaustrecken regeln, sinngemäß angestrebt.

Wien, am 26. Mai 1995

Der Bundesminister

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Ulrich", is written over the date and title.