



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. 18113/5-4-95

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.

Brix und Genossen vom 5. Juli 1995, Zl. 1558/J-NR/1995

zu

"Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des Zentralver-  
schiebebahnhofes Kledering"

XIX. GP.-NR

1601 IAB

1995 -09- 05

1558 10

**Im Allgemeinen**

Grundsätzlich ist bei der Anordnung und Finanzierung von Lärmschutzmaßnahmen zu unterscheiden, ob diese Maßnahmen im Zusammenhang mit einem Neubau bzw. einem wesentlichen Umbau einer Eisenbahnstrecke durchgeführt werden oder ob diese Maßnahmen an bestehenden Eisenbahnstrecken erfolgen.

Einerseits fallen diese Maßnahmen unter den Geltungsbereich der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung und sind daher integrativer Bestandteil des eigentlichen Bauvorhabens; demzufolge erfolgt auch die Finanzierung dieser Maßnahmen zur Gänze durch den Bauwerber, d.h. durch das Eisenbahnunternehmen.

Im zweiten Fall besteht keine Rechtsgrundlage zur Setzung derartiger Maßnahmen. Vielmehr erfolgen diese Maßnahmen im Rahmen des Programmes zur schalltechnischen Sanierung der Eisenbahnbestandsstrecken, wofür in den letzten Jahren die erforderlichen Grundlagen (Immissionskataster, Prioritätenreihungen) erarbeitet wurden. Im Sinne der Entschließung des Nationalrates vom 17. Juni 1993 sollte die Finanzierung dieser Maßnahmen nicht zur Gänze durch die Österreichischen Bundesbahnen bzw. durch den Bund, sondern zu einem gewissen Teil auch durch andere Gebietskörperschaften, insbesondere die für die Raumordnung und Flächenwidmung zuständigen Länder, erfolgen. Aus diesem Grunde wurde der Verkehrsminister auch bereits durch Ministerratsbeschuß im Jahr 1993 ermächtigt, mit den Ländern Verhandlungen über eine Finanzierungsbeteiligung aufzunehmen und zu einem Abschluß zu

bringen. Seitens der Länder bestand bisher keine Bereitschaft, eine allgemeine Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund abzuschließen. Einzelne Länder waren lediglich bereit, konkrete Projekte (z.B. Transitkorridor Kufstein-Brenner, Rheintal, Kapfenberg) mitzufinanzieren.

Zu Ihren Fragen darf ich wie folgt Stellung nehmen:

Zu Frage 1:

"Im Bereich des Zentralverschiebebahnhofes Kledering wurden 2.920 lfm Schallschutzwände errichtet sowie 520 Schallschutzfenster und 251 Stück Schalldämmflüster bei den betroffenen Anrainern eingebaut.

Welche tatsächlichen Effekte brachten diese Schallschutzeinrichtungen?  
Was haben sie gekostet?"

Von den im Bereich Zentralverschiebebahnhof Wien durchgeführten Lärmschutzmaßnahmen profitieren direkt 90 Gebäude. Die Kosten der Maßnahmen betragen 34,8 Mio S.

Zu Frage 2:

"Sind für den Zentralverschiebebahnhof Kledering sowie die Zulaufstrecken zum Zentralverschiebebahnhof weitere Lärmschutzmaßnahmen geplant?

Wenn ja, welche?

Wann könnten diese fertiggestellt sein?"

Mit den Projekten Lainzer Tunnel und Ausbau der Donauländebahn sowie der Errichtung einer Kehrschleife unter dem Laaer Berg (seitenrichtiges Einfahren in den Zentralverschiebebahnhof Wien) wird der Zu- und Ablauf zum bzw. vom Zentralverschiebebahnhof Wien auf der Donauländebahn gebündelt.

Hier wurden bereits zwischen Himberger-Straße und Laaer Berg-Straße neue Lärmschutzwände errichtet. Bei Verwirklichung der angeführten Projekte wird der Lärmschutz weiter komplettiert, wobei der Durchführungszeitraum der Lärmschutzprojekte von der Realisierung der genannten Bauvorhaben abhängig ist.

Eine Lärmentlastung für die Anrainer der Schnellbahnstammstrecke wird durch die Verlegung des Güterverkehrs auf die Floridsdorfer Hochbahn erfolgen.

Zu den Fragen 3, 4, 6, 7 und 8:

"Sind für die Schnellbahnenlinien S 7, S 60 und S 80 Lärmschutzmaßnahmen geplant?

Wenn ja, welche?

Wann werden diese Lärmschutzmaßnahmen fertiggestellt sein?

Wenn nein, woran liegt es, daß für diese Schnellbahnenlinien keine Lärmschutzmaßnahmen geplant werden?

Wie erfolgt die Finanzierung der geplanten Lärmschutzeinrichtungen entlang der S 7, der S 60 und der S 80?

Wann erwarten Sie, daß die Verhandlungen über die Finanzierung der Schallschutzmaßnahmen im Bereich des Zentralverschiebebahnhofes Kledering und seiner Zulaufstrecken abgeschlossen sein werden?

Wann werden die ersten Lärmschutzmaßnahmen konkret realisiert?

Wann erwarten Sie, daß die Verhandlungen mit den Gebietskörperschaften über die Schallschutzmaßnahmen entlang der Schnellbahnenlinien S 7, S 60 und S 80 abgeschlossen sein werden?

Wann werden die ersten konkreten Projekte der Lärmschutzmaßnahmen in Angriff genommen?"

Für die Schnellbahnenlinien S 7 und S 80 werden derzeit die Ausbauplanungen durchgeführt.

Bei der S 7 wurde bereits eine Raumverträglichkeitsprüfung erstellt, wobei auch die Lärmauswirkung behandelt wurde.

Bezüglich der S 80 ist ein Ausbauprojekt vorhanden, welches vsl. im Herbst 1995 meinem Ressort zur eisenbahnrechtlichen Genehmigung vorgelegt werden wird.

Bei Bündelung der S 7 und der S 60 (bleibt im Bestand) im Raum Wien könnte ein gemeinsamer Lärmschutz realisiert werden.

Integrierter Projektbestandteil sind jeweils auch Lärmschutzmaßnahmen, wobei vsl. sowohl bahnseitiger (Wände) als auch objektseitiger (Lärmschutzfenster) Lärmschutz zur Ausführung kommen wird, um die Grenzwerte entsprechend der Schienenverkehrslärm-Immissionschutzverordnung (SchIV) einhalten zu können.

Auch hier ist der Realisierungszeitraum für Lärmschutzmaßnahmen von der Realisierung der Schienenausbauvorhaben abhängig, wozu die Konsensfindung über die Trassenverläufe, die Betriebskonzepte und die Finanzierung mit der Gemeinde Wien eine Voraussetzung darstellt.

- 4 -

Zu Frage 5:

"Wie erfolgt die Finanzierung der geplanten Lärmschutzmaßnahmen beim Zentralverschiebebahnhof Kledering und den Zulaufstrecken?"

Die Lärmschutzmaßnahmen an den Zu- und Ablaufstrecken bilden einen Projektbestandteil der Aus- bzw. Neubaumaßnahmen an der Donauländebahn sowie der Kehrschleife und sind daher entsprechend der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) zu finanzieren.

Zu Frage 9:

"Werden Sie dafür sorgen, daß den Lärmschutzprojekten beim Zentralverschiebebahnhof Kledering, seinen Zulaufstrecken sowie entlang der S 7, der S 60 und der S 80 höchste Priorität eingeräumt wird und mit den Baumaßnahmen noch im Jahre 1995 begonnen werden kann?"

Wenn nein, warum nicht?"

Die Prioritätenreihung für Lärmschutzvorhaben an Bestandsstrecken wird nach objektivierten Kriterien für das gesamte Streckennetz der ÖBB aufbauend auf den Immissionskataster und die Objekterhebung aufgestellt. Neubauprojektbezogene Lärmschutzmaßnahmen sind in Abhängigkeit der Baurealisierung zu sehen.

Wien, am 1. September 1995

Der Bundesminister

