



REPUBLIK ÖSTERREICH
Der Bundesminister für Verkehr

Pr.Zl. 5905/20-1-1984

II-2161 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVI. Gesetzgebungsperiode

954/AB

1984-12-18

zu 975/J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage
der Abg. Dr. Rieder und Genossen vom
19. Oktober 1984, Nr. 975/J-NR/1984
"Lärmschutzmaßnahmen an den ÖBB-Gleis-
anlagen in Meidling"

Ihre Anfrage beeindre ich mich, wie folgt zu beantworten:

Zu Frage 1:

Die Oberste Eisenbahnbehörde im Bundesministerium für Verkehr hat den Österreichischen Bundesbahnen mit Erlaß vom 19. Februar 1982 aufgetragen, über die Frage des Lärmschutzes der Anrainer an der neuen Verbindungsschleife Donauländebahn ein Lärmschutzgutachten einzuholen und die notwendigen Lärmschutzmaßnahmen - dem Gutachten entsprechend - auszuführen.

Der eisenbahnrechtlichen Bau- und Enteignungsverhandlung vom 25. Juni 1982 konnte dieses Gutachten - erstellt von der staatlich autorisierten Versuchsanstalt für Wärme- und Schalltechnik (TGM-Zl. 636/82 vom 26. März 1982) - bereits zugrundegelegt werden.

Die im Gutachten empfohlenen Lärmschutzmaßnahmen wurden bescheidmäßig angeordnet. Für die Vorschreibung darüber hinausgehender Lärmschutzmaßnahmen liegt keine rechtliche Grundlage vor.
Die genannten Vorschreibungen lauten im wesentlichen wie folgt:

- 2 -

1. An der Verbindungsschleife ist im Bereich von km 0,18 bis 0,6 (das ist auf eine Länge von 420 m) auf der Schleifeninnenseite eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 2 m über SOK (Schienenoberkante) in einem Abstand von 2,5 m von der Gleisachse bzw. mit einer Höhe von 2,25 m über SOK in einem Abstand von 2,85 m zu errichten.

Diese Lärmschutzwand muß gegen das Gleis zu hochschallabsorbierend ausgestattet sein. In dem Streckenbereich, in dem zwischen der Lärmschutzwand an der Schleife und den zu schützenden Wohnhäusern weitere Gleisanlagen liegen, muß auch die Außenseite der Lärmschutzwand hochschallabsorbierend ausgestattet sein.

2. Von Bahn-km 0,4 bis 0,63 ist auch an der rechten Seite der Bahn eine ausreichend hohe Lärmschutzwand anzubringen.
3. Über die notwendigen Lärmschutzmaßnahmen ist dem Bundesministerium für Verkehr als Oberste Eisenbahnbehörde ein Detailprojekt gesondert vorzulegen.

Zu Frage 2:

Aus der Sicht der Österreichischen Bundesbahnen werden entlang bestehender Schienennetze der gegenwärtigen Rechtslage folgend - die in nahezu allen westeuropäischen Ländern gleich ist - keine Schallschutzmaßnahmen getroffen. Behördliche Anordnungen an die Österreichischen Bundesbahnen ergehen nicht, weil an den betreffenden Streckenteilen keine baulichen Veränderungen bzw. grundsätzlichen Änderungen der Betriebsart vorgenommen werden.

Im übrigen sollte der Standpunkt der Österreichischen Bundesbahnen in dieser Frage auch unter dem Aspekt eines nahezu 6.000 km umfassenden Schienennetzes in ganz Österreich gesehen werden.

- 3 -

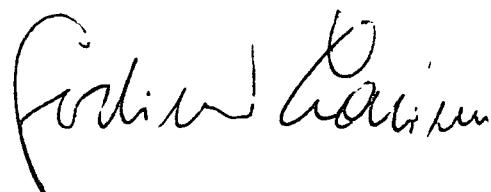
Zu Frage 3:

Die Österreichischen Bundesbahnen werden der Bezirksvorstehung alle erforderlichen Auskünfte und Informationen über das Bauvorhaben und die geplanten Maßnahmen geben.

Jedenfalls sind zur Information der Bevölkerung Meidlings auch die Aufstellung einer großen Bautafel (Lageplan mit Übersicht über die Lärmschutzmaßnahmen und Querschnitte) sowie die Veröffentlichung eines ÖBB-Artikels in der Bezirkszeitung rechtzeitig vor Baubeginn vorgesehen.

Wien, am 14. Dezember 1984

Der Bundesminister

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Ferdinand Kreiner".