



**II-5056 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode**

REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
DIPL.-ING. DR. RUDOLF STREICHER

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 73 75 07
Fernschreib-Nr. 111800
DVR: 0090204

Zl. 5905/20-Info-88

2257 IAB

1988 -07- 26

zu **2291 IJ**

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.

Dr. Gugerbauer und Genossen vom 31. Mai 1988,

Nr. 2291/J-NR/88, "ÖBB-Linienverbesserung im
Bereich Breitenschützing - Schwanenstadt"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

Die Projektierung von möglichen Linienverlegungen im Streckenabschnitt St. Pölten - Attnang-Puchheim erfolgte ab Oktober 1986 im Rahmen des Hochleistungskonzeptes "Die Neue Bahn".

Die detaillierte Ausarbeitung der zur Erfüllung des Integrierten Taktfahrplanes erforderlichen Linienverlegungen erfolgte ab Oktober 1987.

Zu Frage 2:

Die Gemeinden Schlatt und Schwanenstadt wurden am 28.4.1988 bzw. 29.4.1988, die betroffenen Grundeigentümer am 17.5., 7.6. und 14.6.1988 informiert.

Zu Frage 3:

Für die Einführung des Integrierten Taktfahrplanes ist zwischen Wels und Attnang-Puchheim eine "Kantenzeit" (reine

Fahrzeit plus Aufenthaltszeiten plus Fahrzeitreserve) von 15 Minuten erforderlich. Aufgrund der Aufenthalte in Wels und Attnang-Puchheim von je einer Minute und der erforderlichen Fahrzeitreserve von ebenfalls einer Minute muß in diesem Streckenabschnitt eine Nettofahrzeit von insgesamt 12 Minuten erreicht werden.

Nach Fertigstellung der zwischen Wels und Attnang-Puchheim vorgesehenen Linienverlegungen Gunskirchen, Lambach, Breitenschützing/Schwanenstadt und Piesing würde die erzielbare Nettofahrzeit 11,8 Minuten betragen.

Da sich bei Nichtausführung der Linienverlegung im Bereich Breitenschützing/Schwanenstadt die Nettofahrzeit um 2 Minuten erhöhen und damit die erforderliche Kantenzeit von 15 Minuten um 2,8 Minuten überschritten würde, wäre dann die wesentliche Voraussetzung für die Einführung des Integrierten Taktfahrtplans nicht mehr gegeben.

Zu Frage 4:

Die Linienverlegung ist für eine Geschwindigkeit von 200km/h ausgelegt.

Zu Frage 5:

Nach der endgültigen Trassenfixierung im Generellen Projekt Maßstab 1:1000 wird selbstverständlich ein Umweltverträglichkeitsgutachten in Auftrag gegeben werden.

Zu Frage 6:

Untersuchungen der Deutschen Bundesbahnen haben ergeben, daß bei Geschwindigkeiten über 100km/h die weitere Erhöhung der Geschwindigkeiten nicht primär für die Erhöhung der Geräuschemissionen bestimmt ist.

Durch den Einsatz besonderer, geräuschabsorbierender Oberbaukonstruktionen und entsprechenden technischen Maßnahmen an den Fahrzeugen (Verwendung bestimmter Materialien und spezielle Konstruktionen) kann die Erhöhung der Geräuschemissionen verhindert werden.

- 3 -

Zu Frage 7:

Nach Vorliegen der Ergebnisse des Umweltverträglichkeitsgutachtens werden geeignete Lärmschutzmaßnahmen wie Errichtung von Schallschutzwänden oder Schallschutzdämmen bzw. entsprechende Bepflanzung getroffen werden.

Wien, am 22. Juli 1988

Der Bundesminister

