

II-6471 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollendes Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

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

Pr.Z1. 5905/51-4-88

3032/AB

1989-01-30

zu 3003/1J

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 713 75 07
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 73 78 76
DVR: 009 02 04

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Auer und Genossen vom 29. November 1988, Nr.
3003/J-NR/88, "Linienverbesserung im Bereich
Lambach"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Wann haben die Planungs- und Projektierungsarbeiten für die gegenständliche Linienverbesserung begonnen?"

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:

"Wann wurden die betroffenen Grundeigentümer bzw. die betroffenen Gemeinden erstmals über die beabsichtigte Linienverbesserung informiert?"

Die Gemeinden Edt bei Lambach und Lambach wurden am 26.4.1988 bzw. 27.4.1988, die betroffenen Grundeigentümer am 20.9. 1988 (Edt bei Lambach) und 29.9.1988 (Lambach) informiert.

- 2 -

Zu Frage 3:

"Welche durchschnittliche Fahrzeitverkürzung wird durch diese beabsichtigte Linienverbesserung erreicht?"

Für die Einführung des Integrierten Taktfahrplanes ist zwischen Wels und Attnang-Puchheim eine reine Fahrzeit von 12 Minuten erforderlich.

Nach Fertigstellung der zwischen Wels und Attnang-Puchheim vorgesehenen Linienverlegungen Gunskirchen, Lambach, Breiten-schützing/Schwanenstadt und Piesing kann diese Fahrzeit erreicht werden. Bei Nichtausführung der Linienverlegung im Bereich Lambach - der Bestand bleibt - beträgt die Fahrzeit 15,3 Minuten. Damit würde die erforderliche Fahrzeit von 12 Minuten überschritten und die wesentliche Voraussetzung für die Einführung des Integrierten Taktfahrplans nicht mehr gegeben.

Zu Frage 4:

"Für welche Höchstgeschwindigkeit wird die neue Bahntrasse ausgelegt sein?"

Die Linienverlegung ist für eine Geschwindigkeit von 190 km/h ausgelegt.

Zu Frage 5:

"Ist aus anderen Quellen bekannt, ob allein durch die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit auf der Bahnstrecke Wien - Salzburg eine bzw. welche zusätzliche Lärmbelästigung zu erwarten ist?"

Untersuchungen der Deutschen Bundesbahn haben ergeben, daß bei Geschwindigkeiten über 100 km/h die weitere Erhöhung der Geschwindigkeiten nicht primär für die Erhöhung der Geräusch-emissionen bestimmend ist.

- 3 -

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

Zu Frage 6:

"Sind im gegenständlichen Streckenabschnitt Lärmschutzmaßnahmen für die betroffene Wohnbevölkerung beabsichtigt, wenn ja, welche?"

Lärmessungen des bestehenden Zugverkehrs, die gemeinsam mit Prognosewerten die Basis für die Bewertung der Lärmschutzmaßnahmen darstellen, wurden im November 1988 durchgeführt.

Entsprechend den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung werden geeignete Lärmschutzmaßnahmen, wie die Errichtung von Schallschutzdämmen bzw. entsprechende Bepflanzung getroffen werden.

Zu Frage 7:

"Welcher Betrag ist für die geplanten Maßnahmen vorzusehen?"
Für die Linienverlegung Lambach sind insgesamt ca. 300 Mio Schilling vorgesehen.

Wien, am 30. Jänner 1989

Der Bundesminister

