



II-3098 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

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

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. 5905/58-4/91

1294 IAB

1991 -08- 12

zu 1323 J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Mag. Kukacka und Kollegen vom 19. Juni 1991,
Zl. 1323/J-NR/1991, "Regionalanliegen Nr. 35 -
Maßnahmen zur Lärmreduzierung im Bereich der
Bahnstrecken Passau-Linz und Linz-Spital am
Pyhrn"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1 und 7:

"Welche Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms sind im Bereich der Bahnstrecken Passau-Linz und Linz-Spital am Pyhrn bei der Infrastruktur (Unterbau, Gleisanlagen) geplant?"

Welche Investitionsmittel aus dem Budget der Bahn sind in den kommenden vier Jahren für Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der beiden genannten Bahnstrecken vorgesehen?"

Die ÖBB unternehmen als umweltbewußtes Verkehrsunternehmen vielfältige Anstrengungen auf dem fahrwegtechnischen Sektor, um die vom Bahnbetrieb ausgehenden Emissionen möglichst gering zu halten.

Durch die moderne Eisenbahnbauweise, wie z.B. lückenlos verschweißte Gleise, Dämmmaßnahmen im Bereich des Oberbaues, Sanierung des Unterbaues, Schienenschleifen, Schienenschmiereinrichtungen, elastische Schienenlager, werden hierbei wesentliche Lärmreduktionen erreicht.

Konkret sind folgende Verbesserungen geplant:

Im Abschnitt (Linz) - Wels - Passau

Im Rahmen der planmäßigen Erhaltungsarbeiten werden auf dieser Strecke jährlich durchschnittlich 70 Gleiskilometer bautech-

- 2 -

nisch verbessert. Gesamtkostenaufwand ca. 2,5 Mio S. Mittelfristig (bis 1995) sind insgesamt rd. 87 km Gleisneulagen mit verbessertem Oberbau sowie 53 Weichenneulagen geplant.

Im Abschnitt Linz - Spital am Pyhrn (-Selzthal)

Im Rahmen der planmäßigen Erhaltungsarbeiten werden auf dieser Strecke jährlich durchschnittlich 25 Gleiskilometer bautechnisch verbessert. Gesamtkostenaufwand ca. 0,9 Mio S. Mittelfristig (bis 1995) sind insgesamt 33 km Gleisneulagen mit verbessertem Oberbau sowie 31 Weichenneulagen vorgesehen.

Zu den Fragen 2, 3 und 4:

"Welche sonstigen Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände, Einhausungen, etc.) sind im Bereich der beiden genannten Bahnstrecken für die nächste Zukunft geplant?"

Bis wann werden diese Lärmschutzmaßnahmen realisiert?

Sollten keine Lärmschutzmaßnahmen für den Bereich der beiden genannten Bahnstrecken vorgesehen sein, warum nicht?"

Bestehende Bahnstrecken werden derzeit bundesländerweise in Form der Erstellung von Lärmkatastern auf ihre Belastungen hin - auf Basis wissenschaftlicher Gutachten - erfaßt. Diese Lärmkataster bilden, einvernehmlich mit dem jeweiligen Bundesland, die Grundlage für Prioritätenreihungen bezüglich zu treffender Maßnahmen. Der Lärmkataster für die Hauptstrecken in Oberösterreich wird 1992 zur Ausarbeitung in Auftrag gegeben.

Zu den Fragen 5 und 6:

"Gibt es bei den Planungen der ÖBB bzw. des Bundesministeriums für Öffentliche Wirtschaft und Verkehr auch Überlegungen, die Bahntrassen für die beiden genannten Verbindungen zu verlegen, neu zu bauen oder selektiv auszubauen?"

Wenn ja, um welche konkreten Maßnahmen handelt es sich?"

Im Streckenabschnitt Linz - Spital am Pyhrn (-Selzthal) sind von den ÖBB Änderungen der Trassenführung in Form von Linien

- 3 -

Verbesserungen (LV) beabsichtigt:

- LV km 37,55 - 40,90 (nächst Bf. Wartberg a.d.Krems)
- LV km 45,70 - 49,20 (Umfahrung Schlierbach)
- LV km 53,85 - 54,95 (nächst Bf. Micheldorf).

Zu den Fragen 8 und 9:

"Welche baulichen bzw. organisatorischen Maßnahmen sind im Bereich der beiden genannten Strecken vorgesehen, um die Verkehrs- und Umweltbeeinträchtigungen durch den Straßenverkehr aufgrund geschlossener Bahnschranken zu reduzieren?"

Welche Unterführungen werden in den kommenden vier Jahren im Bereich der beiden genannten Bahnstrecken gebaut?"

Auf Grundlage der mittelfristigen Investitionsplanungen der ÖBB sowie im Hinblick auf die laufenden Verhandlungen mit den betroffenen Gemeinden und dem Land Oberösterreich sind die folgenden Verbesserungen an schienengleichen Eisenbahnkreuzungen projektiert:

Im Streckenabschnitt (Linz -) Wels - Passau

- Auflassung bzw. Umgestaltung von 5 schienengleichen Eisenbahnkreuzungen im Gemeindegebiet von Andorf durch die Errichtung von 2 Unterführungen.
- Auflassung bzw. Umgestaltung von 4 schienengleichen Eisenbahnkreuzungen im Gemeindegebiet von Taufkirchen a.d. Trattnach durch die Errichtung einer Unterführung.
- Auflassung einer schienengleichen Eisenbahnkreuzung durch die Errichtung einer Unterführung im Bahnhof Bad Schallerbach - Wallern.

Im Streckenabschnitt Linz - Spital am Pyhrn (- Selzthal)

- Auflassung von 4 schienengleichen Eisenbahnkreuzungen in den Gemeindegebieten von Rohr und Kremsmünster durch die Errichtung von 2 Unterführungen.

- 4 -

- Auflassung von 2 schienengleichen Eisenbahnkreuzungen durch die Errichtung einer Unterführung nächst dem Bahnhof Micheldorf.

Zu Frage 10:

"Nach dem Eisenbahngesetz 1957 sind die Bahnen nicht verpflichtet, Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Anlagen vorzunehmen. Werden Sie dem Nationalrat eine Novelle des Eisenbahngesetzes 1957 vorlegen, in der vorgesehen ist, daß die Bahnen in Zukunft auch zu Lärmschutzmaßnahmen im Bereich von bestehenden Anlagen verpflichtet sind?"

Für den Bau von Eisenbahn-Hochleistungsstrecken ist im Hochleistungsstreckengesetz vorgegeben, daß bereits in der Projektierungsphase die Aspekte der Umweltverträglichkeit, und damit natürlich auch der Lärmschutz, zu prüfen und bei der Entwurfsausarbeitung zu berücksichtigen sind. Der Lärmschutz ist daher für die Streckenvorhaben der Neuen Bahn bereits gesetzlich integrativ erfaßt.

Für bestehende Eisenbahnen sind derzeit Arbeiten zu umfassenden Regelungen für den Lärmschutz im Eisenbahnverkehr in Ausarbeitung.

Zunächst wurde ein Forschungsauftrag zur Erarbeitung objektiver Kriterien zur Bewertung von Schienenverkehrslärm vergeben. Ausgehend von den Ergebnissen der Schienenverkehrslärmstudie und in Anlehnung an bereits bestehende Rechtsnormen in Deutschland bzw. in der Schweiz werden zur Zeit Regelungen für zulässige Immissionswerte ausgearbeitet.

Von den Österreichischen Bundesbahnen wurde bzw. wird für die einzelnen Bundesländer die Erstellung von Lärmkatastern (Belastungskarten) in Auftrag gegeben. Darauf aufbauend erfolgt die Festlegung einer Prioritätenregelung für die zu treffenden Maßnahmen im Einvernehmen mit dem jeweiligen Bundesland.

- 5 -

Zum Lärmschutz "an der Quelle", der langfristig als die zielführendste Maßnahme angesehen werden kann, ist desweiteren eine Verordnungsregelung über die Zulassung von Schienenfahrzeugen unter dem Aspekt des Lärmschutzes bereits zur Begutachtung ausgesandt. Darin sind Regelungen hinsichtlich schalltechnischer Eigenschaften von Schienenfahrzeugen vorgesehen.

Zu Frage 11:

"Welche Zunahme des Bahnverkehrs hat sich auf den beiden genannten Bahnstrecken mit der Einführung des Taktfahrplanes ab Juni 1991 ergeben:

Mit Inkrafttreten des "Neuen Austrotaktes NAT 91" (ab 2. Juni 1991) wurden im Reiseverkehr auf den ggstdl. Strecken die Zugzahlen wie folgt erhöht:

	<u>Fahrplan 1990/91</u>	<u>NAT 91</u>
	Anzahl der Reisezüge	
Linz - Wels	132	154
Wels - Haiding	78	87
Haiding - Neumarkt-Kallham	62	69
Neumarkt - Kallham - Passau	47	58
Linz - Rohr	75	80
Rohr - Selzthal	34	50

Zu Frage 12:

"Welche Gesamtkapazität wird seitens der ÖBB für die beiden genannten Strecken bis zum Jahr 2000 angestrebt?"

Die Auslegung der Kapazität der Strecke (Linz -) Wels - Passau wird in Abstimmung insbesondere mit den Tschechoslowakischen Staatsbahnen (CSD) und der Deutschen Bundesbahn (DB) - die Überarbeitung des Deutschen Bundesverkehrswegeplanes 1985 ist

- 6 -

im Gange - nach Vorliegen korridorbezogener Analysen und brauchbarer Prognosen (vor allem in Hinblick auf die aus der Ostöffnung resultierenden Konsequenzen und Verkehrsentwicklungen) noch festzulegen sein.

Wien, am 9. August 1991

Der Bundesminister

