

II-13421 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode



REPUBLIK ÖSTERREICH
 DER BUNDESMINISTER FÜR
 ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
 MAG. VIKTOR KLIMA

Pr.ZI. 18012/6-4-94

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

6085 IAB

1994-04-25

zu 6151 IJ

ANFRAGEBEANTWORTUNG
betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Dietachmayr und Genossen vom 23. Februar 1994, ZI. 6151/J-NR/1994
"Lärmschutzmaßnahmen entlang von Bahnstrecken"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1 und 2:

"Gibt es bereits brauchbare bzw. rasch realisierbare Pläne für Lärmschutzmaßnahmen?"

Welche Orte werden im Ministerium bei der Realisierung von Lärmschutzmaßnahmen in Oberösterreich als vorrangig eingestuft?"

Die im Motiventeil der Anfrage angeführte Studie (Schienenverkehrslärm-Immissionskataster), welche am 7. Februar d.J. im Rahmen einer Pressekonferenz der Öffentlichkeit vorgestellt wurde, weist die entlang der Eisenbahnstrecken auftretenden bzw. kurz- und mittelfristig zu erwartenden Schallimmissionen durch den Schienenverkehr aus. Konkrete Lärmschutzmaßnahmen sind in dieser Studie jedoch nicht enthalten.

Zur Zeit wird eine Objekts- und Personenstandserhebung durchgeführt, bei welcher u.a. die durch den Schienenverkehrslärm betroffene Wohnbevölkerung quantitativ erhoben wird.

Unter Zugrundelegung dieser Basisdaten werden die Notwendigkeit von Lärmschutzmaßnahmen beurteilt und der allfällige Zeitpunkt deren Planung und Realisierung für Oberösterreich im Rahmen einer Prioritätenreihung festgelegt.

- 2 -

Zu Frage 3:

"Werden die Lärmschutzmaßnahmen ausschließlich baulicher Art sein, oder denkt man auch an alternative?"

Außer der schalltechnischen Sanierung der Eisenbahn-Bestandsstrecken, welche im wesentlichen durch bahnseitige oder objektseitige bauliche Maßnahmen realisiert wird, laufen derzeit Untersuchungen im Rahmen des Synergieprojektes "Die lärmarme Bahn", welches durch das Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr im Rahmen des Innovations- und Technologiefonds (ITF) gefördert wird.

Dieses Projekt verfolgt das Ziel, alle Bereiche des Gesamtsystems Eisenbahn (vom Unterbau bis zum rollenden Material) auf Möglichkeiten der Reduzierung von Schallemissionen zu durchleuchten und hier nicht nur Verbesserungsmöglichkeiten an neuen, sondern vor allem auch an bestehenden Anlagen bzw. bei bereits im Einsatz befindlichen Fahrzeugen aufzuzeigen.

Zu Punkt 4:

"Wie hoch werden die Kosten für eine effiziente Lärmverminderung (bzw. -abschirmung) in Oberösterreich sein?"

Aufgrund einer ersten Grobschätzung bewegen sich die Kosten für die schalltechnische Sanierung der bestehenden Eisenbahnstrecken für das gesamte Bundesgebiet zwischen 15 und 40 Milliarden Schilling; umgelegt auf die betroffene Streckenlänge ergäbe dies für Oberösterreich Kosten von ca. 2,5 bis 6,5 Milliarden Schilling. Eine genauere Kostenschätzung ist jedoch erst nach Vorliegen von Detailprojekten, in welchen die konkret erforderlichen Maßnahmen ausgewiesen sind, möglich.

- 3 -

Zu Punkt 5:

"Sehen Sie bereits eine Lösung in der Finanzierungsfrage?
Wie können die Kosten gerecht aufgeteilt werden?"

Im Sinne einer gemeinsamen Bewältigung der Lärmschutzprobleme entlang bestehender Eisenbahnstrecken haben sich die Länder an den Kosten der Schienennverkehrslärmkataster jeweils zu einem Drittelpartei beteiligt.

Im Zuge der Besprechungen zwischen Vertretern meines Ressorts und der einzelnen Länder wurde mehrmals auch eine finanzielle Beteiligung der Länder an den Kosten der Lärmschutzmaßnahmen selbst erörtert, wobei von meinem Ressort ein Kostenteilungsschlüssel von 50 % Bund und 50 % Land ins Auge gefaßt bzw. vertreten wurde. Seitens der Ländervertreter wurde hiezu immer wieder darauf hingewiesen, daß bei den Ländern (zumindest vorerst) keine generelle Bereitschaft bestünde, sich an den Kosten der Lärmschutzmaßnahmen zu beteiligen bzw. den vorgeschlagenen Kostenteilungsschlüssel anzuerkennen.

Diese Haltung der Länder ist für den Bund deshalb nicht akzeptierbar, weil in den vergangenen Jahrzehnten der Lärmproblematik entlang von Eisenbahnstrecken von den für die Raumordnung und Flächenwidmung zuständigen Ländern, zuwenig Augenmerk geschenkt wurde. Dadurch wurde der Entwicklungsvorschub geleistet, daß in unmittelbarer Nachbarschaft von Eisenbahnstrecken gelegene Grundstücke de facto uneingeschränkt und ohne Berücksichtigung der auftretenden Schallimissionen bebaut werden konnten. Unter diesem Gesichtspunkt erscheint die Auffassung gerechtfertigt, daß auch die Finanzierung der Lärmschutzmaßnahmen entlang bestehender Eisenbahnstrecken eine gemeinsame Aufgabe auch der Länder darstellt.

- 4 -

Diese Auffassung findet ihre Bestätigung im übrigen auch in einer Entschließung des Nationalrates vom 17. Juni 1993 (E 110-NR/XVIII.GP.), in welcher der Bundesminister für Finanzen, der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr und der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten ersucht werden, mit den Ländern Verhandlungen unverzüglich aufzunehmen, um die Finanzierung der Maßnahmen gegen Verkehrslärm sicherzustellen.

Mit Beschuß des Ministerrates vom 3. November 1993 wurde ich ermächtigt, Verhandlungen mit den Ländern aufzunehmen, um eine bundesweit einheitliche Finanzierung der Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Eisenbahnstrecken sicherzustellen und im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen diesbezügliche Vereinbarungen abzuschließen.

In Befolgung der erwähnten Entschließung des Nationalrates und unter Abstützung auf den obgenannten Ministerratsbeschuß werde ich in Kürze mit den Landeshauptmännern die gemeinsame Finanzierung der Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Eisenbahnstrecken und einen bundeseinheitlichen Kostenteilungsschlüssel erörtern.

Ich hoffe und gehe davon aus, daß anlässlich dieser Besprechung ein für alle Beteiligten befriedigendes Ergebnis im Sinne der betroffenen Bevölkerung erzielt werden kann.

Zu Punkt 6:

"Können Sie sich vorstellen, daß ein Zukunftskonzept der Bahn von Beginn an (d.h. bei Neuerrichtung einer Bahnstrecke) den Lärmschutz bereits in die Planung einbeziehen?"

Aufgrund der bereits im Juni des vergangenen Jahres erlassenen Schienenver-

- 5 -

kehrslärm-Immissionsschutzverordnung (BGBl. Nr. 415/1993) sind schon heute beim Neubau und wesentlichen Umbau von Eisenbahnstrecken die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen im Projekt vorzusehen.

Zu Punkt 7:

"Wann kann mit konkreten Maßnahmen zur Errichtung von Lärmschutzwänden in Oberösterreich entlang der Bahnstrecken gerechnet werden?"

Der Zeitpunkt für die Realisierung der Schallschutzmaßnahmen hängt grundsätzlich vom Ergebnis der Finanzierungsgespräche mit den Ländern und dem Abschluß einer diesbezüglichen Vereinbarung ab.

Wien, am 22. April 1994

Der Bundesminister

