

II-4487 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. 5905/98-4-91

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der  
Abg. Haller und Kollegen vom 14. November 1991,  
Nr. 1969/J-NR/1991, "Anrainerbelastung durch  
verstärktes Zugaufkommen im Tiroler Unter-  
inntal"

Im Allgemeinen:

Grundsätzlich ist darauf hinzuweisen, daß im Tiroler Unter-  
inntal - wie auch in den übrigen Problembereichen von Wohn-  
siedlungen entlang der Bahn - jene Situation gegeben ist, daß  
die Bahn meist lange vor Errichtung dieser Wohnhäuser bestand  
und trotz der vielfach stark frequentierten Strecken mit be-  
reits hohen Emissionen noch immer Wohnobjekte entlang dieser  
Bahnanlagen errichtet werden. Die Zuständigkeit für die Raum-  
ordnungs- und Baugenehmigungspolitik ist im Bereich der jewei-  
ligen Gemeinden bzw. Bundesländer gegeben. Daher wären - unter  
Einhaltung der ÖNORM S 5021 - von diesen Stellen entsprechende  
Schutzvorkehrungen zur Hebung der Wohnqualität zu veranlassen  
bzw. bei den Genehmigungsverfahren entsprechend zu berück-  
sichtigen. Dies umso mehr, als nicht angenommen werden kann,  
daß der Verkehr an einer europäischen Hauptverkehrsachse nicht  
steigen wird.

Daß dem Lärmschutz im Bahnbereich höchstmögliche Bedeutung  
beigemessen wird, ist insbesondere daran zu ersehen, daß im  
Einvernehmen mit meinem Ressort externe Gutachter mit der Aus-  
arbeitung von Lärmkataster (Belastungskarten) für alle Haupt-  
strecken in Österreich beauftragt wurden bzw. noch beauftragt  
werden.

Die diesbezügliche Untersuchung für den Bereich Kufstein-  
Brenner ist bereits abgeschlossen.

1964 IAB

1992 -01- 15

1969 II

- 2 -

Vom Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr wurde eine Arbeitsgruppe gebildet, die unter Einbeziehung von Vertretern der Tiroler Landesregierung, der ÖBB sowie dem Gutachter eine der Belastung entsprechende Prioritätenreihung der Lärmschutzbereiche und -maßnahmen ausarbeitet.

Über den Finanzierungsschlüssel für entsprechende Schallschutzvorkehrungen ist noch gesondert zu verhandeln. Im Hinblick auf eine rasche Verwirklichung von Lärmschutzmaßnahmen wird die finanzielle Mitbeteiligung aller am Lärmschutz Interessierten, wie insbesondere von Landes- bzw. Gemeindeseite, erforderlich sein.

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Wurden im Bereich der angegebenen Ortschaften bereits Lärm-messungen vorgenommen?"

- a) Wenn ja, wo (genau km-Angabe)?  
Was haben diese ergeben?
- b) Wenn nein, warum nicht?"

Der Lärmkataster Kufstein-Brenner ist bereits fertiggestellt und berücksichtigt selbstverständlich die in Rede stehenden Ortschaften.

Dieser Lärmkataster liegt u.a. auch bei der Tiroler Landesregierung auf.

Zu Frage 2:

"Ab welcher Dezibelanzahl ist Ihres Erachtens nach die Zumutbarkeit für Anrainer überschritten?"

Es wurde von der HL-AG und den ÖBB - unter koordinativer Federführung meines Ressorts eine Studie hinsichtlich der medizinisch-hygienischen Beurteilung von Eisenbahnstrecken in Auftrag gegeben.

Diese Untersuchung wird voraussichtlich Anfang 1992 abgeschlossen sein und auch die zumutbaren Schienenverkehrslärmmissionen behandeln.

- 3 -

Zu Frage 3:

"Sind Sie bereit, gesetzliche Grundlagen für die Finanzierung von Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der Bundesbahnen zu schaffen?"

Zum Lärmschutz für den Schienenverkehr ist zunächst festzuhalten, daß das Eisenbahn-Hochleistungsstreckengesetz für Neubauten bereits bei der Erstellung des Projektentwurfes als integrativen Bestandteil eine Bedachtnahme auf den Umweltschutz, und damit auch auf den Lärmschutz, einschließlich seiner Kosten vorsieht.

Darüber hinaus sind, neben dem von den ÖBB bereits erwähnten Lärmkataster, Verordnungsregelungen über den Lärmschutz bei den Schienenfahrzeugen selbst sowie über den Immissionsschutz in Vorbereitung.

Zu den Fragen 4 und 6:

"Was werden Sie aus betriebstechnischer Sicht zur Reduzierung der Lärmbelastung für die Anrainer unternehmen?"

Welche Lärmschutzmaßnahmen setzen Sie, um den insgesamt ansteigenden Verkehr im Tiroler Unterinntal für die betroffenen Anrainer erträglich zu machen?"

Über die fahrwegtechnischen Verbesserungen hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen werden entsprechend den Prioritäten des Lärmschutzkatasters realisiert.

Zu Frage 5:

"Können Sie sicherstellen, daß nicht veraltetes rollendes Material, wie etwa besonders laute Waggons alter Bauart, eingesetzt werden?"

Die Strecke Kufstein-Brenner ist eine für den internationalen Verkehr dienende Hauptstrecke. Es können dort Fahrzeuge aller europäischen Bahnen verkehren.

Sowohl die ÖBB, wie auch alle anderen Bahnen, sind aber bemüht, die Lärmemissionen der Fahrzeuge so gering wie möglich zu halten.

- 4 -

Zu Frage 7:

"Sind Sie bereit, die Streckenkapazität bei Tag voll auszuerschöpfen, um den betroffenen Anrainern eine Entlastung in den Nachtstunden zu ermöglichen?"

a) Sind Sie bereit, bei unbedingt notwendigem Nachtverkehr durch entsprechende Geschwindigkeitsreduktion den Lärm auf ein tolerables Maß zu senken?"

Zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens im Personen- und Güterverkehr ist die Kapazität im gegenständlichen Streckenabschnitt bereits vollkommen ausgeschöpft.

Eine Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit würde zu einer Qualitätsverschlechterung und daher zwangsläufig zu einer Abwanderung der Transporte auf die Straße führen, was im Sinne des Umweltschutzes nicht vertretbar ist.

Zu Frage 8:

"Sind Sie bereit, die Schienentrasse und den Bahnkörper auf den letzten Stand der Technik zu bringen?"

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

Im Zuge der Realisierung des Vorhabens "Transitkorridor Brenner" (Gesamtinvestitionsvolumen rd. 5,7 Mrd S) wird selbstverständlich auch der Ober- und Unterbau bautechnisch verbessert, was auch dem Lärmschutz zugutekommt.

Diese Arbeiten werden bereits programmgemäß durchgeführt und voraussichtlich 1996 abgeschlossen sein.

Wien, am 14. Jänner 1992

Der Bundesminister

