



II-361 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. 5905/65-4-90

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der
Abg. Langthaler und Genossen vom
22. November 1990, Zl. 52/J-NR/1990
"Hochleistungsstrecke Wien - St.Pölten"

33 IAB

1991 -01- 14

zu 52 IJ

Im Allgemeinen

Mit Verordnung der Bundesregierung BGBI. Nr.107/1990, wurde der Hochleistungsstrecken-AG (HL-AG) u.a. die Planung für eine Hochleistungsstrecke St.Pölten - Raum Wien einschließlich einer Verbindungsstrecke zur Südbahn übertragen.

Aufgrund der Bestimmungen des Hochleistungsstreckengesetzes ist bei der Ausarbeitung des Projektsentwurfes auf die Umweltverträglichkeit des Bauvorhabens Bedacht zu nehmen und insbesondere auch anzuführen, welche Vorkehrungen vorgesehen sind, damit wesentliche zusätzliche Umweltbeeinträchtigungen möglichst gering gehalten werden.

Bei dieser Sach- und Rechtslage ist die HL-AG sowohl bei der Planung für diese Strecke als auch bei den ihr übertragenen Planungen für alle anderen Strecken bestrebt, durch einen hohen Planungsstandard, umfangreiche Erhebungen und eingehende Überprüfungen optimale Projektsentwürfe mit bestmöglichen Konfliktlösungen für eine Trassenverordnung bzw. für die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung auszuarbeiten und den Behörden vorzulegen.

Zur Lösung dieser umfangreichen Planungsaufgabe wurden von der HL-AG ein technisches Planungsbüro sowie ein Büro für Raum- und Umweltfragen beauftragt.

- 2 -

Zu Frage 1:

"Wie ist der derzeitige Planungsstand von Streckenvarianten bzw. Ausbauvarianten der Bahn zwischen Wien und St.Pölten?"

Die Planung der Neubaustrecke Wien - St. Pölten erfolgt in drei Stufen:

In der 1. Planungsstufe werden noch keinerlei konkrete Streckenführungen untersucht. Man beschränkt sich darauf, für die beiden großen Themenbereiche "Raum und Umwelt" bzw. "Verkehr und Technik" Planungsgrundlagen zu erheben und den Planungsraum näher zu untersuchen. Als Planungsraum wird jenes große Gebiet bezeichnet, das für den Bau einer neuen Eisenbahnstrecke zwischen Wien und St.Pölten grundsätzlich in Frage kommt. Die Grenzen dieses Planungsraumes sind im Norden mit dem Tullnerfeld und dem Perschlingtal, im Westen mit dem Traisental, im Süden mit der Westautobahn und im Osten mit dem Mauerbachtal vorgegeben.

Das Ziel der Arbeit in dieser 1. Planungsstufe ist die Unterteilung des Planungsraumes in verschiedene Zonen, die sich im unterschiedlichen Maße für die Errichtung einer Eisenbahnhochleistungsstrecke eignen. Dabei werden die Siedlungsstruktur, die Geländebeziehungen, die geologischen Verhältnisse, das Landschaftsbild, Grundwasser und Gewässer, Nutzungen, ökologische Zusammenhänge und weitere Kriterien berücksichtigt.

In der 2. Planungsstufe wird angestrebt, innerhalb von Landschaftszonen, die sich nach dieser ersten Beurteilung für eine Bahntrasse eignen, verschiedene Trassenvarianten zu entwerfen. Diese Trassenvarianten werden neben den eisenbahntechnischen Vorgaben auch nach ökologischen Kriterien beurteilt und verglichen, wobei ungeeignete Trassen ausgeschlossen werden.

- 3 -

In der 3. Planungsstufe erfolgt die tiefere Bearbeitung der geeignet erscheinenden Trassenvarianten. Mit Hilfe eines umfassenden Auswahlverfahrens soll dann jene Trasse ausgewählt werden, die am besten der Gesamtheit der Anforderungen aus Umwelt und Technik entspricht.

Zu den Fragen 2, 5 und 7:

"In welchem rechtlichen, organisatorischen bzw. finanziellen Zustand befinden sich die projektierten Varianten?

Wie hoch ist der Flächenbedarf der Trassen der verschiedenen Varianten?

Wie sehen Kostenüberlegungen der einzelnen Varianten aus?"

Die Tätigkeit der von der HL-AG beauftragten Planungsbüros wird von einer Arbeitsgruppe, gebildet aus Vertretern von Gebietskörperschaften, Interessensvertretungen usw. begleitet. In dieser Arbeitsgruppe werden frühzeitig Teilergebnisse der Bearbeitung mit Außenstehenden diskutiert.

Weiters ist vorgesehen, die Gemeindevertreter und in weiterer Folge die Bevölkerung im Planungsraum über den Stand der Arbeiten und über die Ergebnisse der Planungsstufen laufend zu informieren.

Derzeit läuft die 1. Planungsstufe und es ist daher im gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht möglich, Aussagen über Trassenvarianten, den Flächenbedarf, finanzielle Aufwendungen für Varianten und dgl. zu treffen. Die in der Anfrage angesprochenen, in der Öffentlichkeit diskutierten Varianten können sich daher nur auf ältere Trassenüberlegungen beziehen, basieren nicht auf Planungen der HL-AG und genießen daher keine Aktualität.

- 4 -

Zu den Fragen 3, 4 und 9:

"Mit welchen Lärmemissionen (Lärmpegeldiagramm) ist zu rechnen?"

Gibt es zwingende Vorgaben, welche maximalen Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden dürfen?"

Welche Untersuchungen über Lärmbelastungen durch Eisenbahnen liegen Ihnen vor bzw. welche Auswirkungen haben diese Lärm-belästigungen auf den Menschen?"

Zur Frage des Schienenverkehrslärms liegen sowohl internationale als auch nationale Studien und hier insbesondere eine Untersuchung des Technologischen Gewerbemuseums (Frau Honorarprof. Dipl.Ing. Dr. Lang) vor. Auf der Grundlage dieser Untersuchung wurde als erster Schritt eine ÖAL-Richtlinie erarbeitet, die gewährleistet, daß österreichweit ein einheitliches Berechnungsverfahren für die Ermittlung des Schienenverkehrslärms angewendet wird.

In einem zweiten Schritt werden 1991 die zulässigen Immissionsgrenzwerte, die bei der Planung und dem Bau von Hochleistungsstrecken Beachtung finden müssen, festgelegt. Diese werden selbstverständlich auch für die den Gegenstand der Anfrage bildende Neubaustrecke gelten.

Zu Frage 6:

"Gibt es ökologische Untersuchungen der verschiedenen Varianten bzw. einen Vergleich derselben?"

Wie ich schon zum Fragepunkt 1 ausgeführt habe, werden Trassenvarianten selbstverständlich auch nach ökologischen Kriterien beurteilt und verglichen.

- 5 -

Zu Frage 8:

"Aufgrund welcher grundsätzlichen verkehrspolitischen Überlegungen werden diese Trassen geplant (zukünftige Verkehrsentwicklung)?

Gibt es ökologische Untersuchungen der verschiedenen Varianten bzw. einen Vergleich derselben?"

Als verkehrspolitische Grundlage für die Planung dient die Konzeption des D.Little-Gutachtens, wobei auf die durch die Öffnung der Ostgrenzen eingetretene Zunahme insbesondere des Transitverkehrs entsprechend Bedacht genommen wird. Da in der Relation Wien - St.Pölten nach Errichtung der Hochleistungsstrecke jedenfalls eine viergleisige Schienenverbindung zur Verfügung stehen wird, ist gewährleistet, daß sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr und zwar sowohl bei den Fernverbindungen, als auch bei Regional- und Nahverkehrsverbindungen ausreichende Schienenkapazitäten zur Verfügung stehen werden.

Zu Frage 10:

"Für welche Geschwindigkeiten werden diese Trassen projektiert?"

Die zukünftige Neubaustrecke Wien - St. Pölten wird auf eine Geschwindigkeit von 200 km/h ausgelegt.

Wien, am 11. Jänner 1991

Der Bundesminister

