

---

**3700/AB XXII. GP**

---

**Eingelangt am 21.02.2006**

**Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.**

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

## **Anfragebeantwortung**

GZ. BMVIT-10.000/0056-I/CS3/2005    DVR:0000175

An den  
Präsidenten des Nationalrates  
Dr. Andreas Khol

Parlament  
1017 W i e n

Wien, am 20. Februar 2006

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3726/J-NR/2005 betreffend Schienenlärmschutz und Umsetzungsmängel, die die Abgeordneten Moser, Freundinnen und Freunde am 21. Dezember 2005 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

**Frage 1:**

Aus den Bundesländern hört man immer wieder, dass dringend erforderliche Infrastrukturausbauten, wie etwa der Ausbau von Bahnhöfen in Salzburg, noch nicht einmal geplant werden können.

Bis wann liegt der Rahmenplan gemäß § 54 Bundesbahngesetz endlich in brauchbarer Form vor?

**Antwort:**

Der Rahmenplan gem. § 43 des Bundesbahngesetzes für die Jahre 2005 - 2010 liegt bereits seit Beginn des Jahres 2005 in endgültiger Form auf und es wurde bereits im Jahr 2005 mit der Umsetzung begonnen.

**Fragen 2 und 3:**

Welche Eisenbahnstrecken wurden gemäß dem Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz als Haupteisenbahnstrecken gemeldet?

Auf welchen dieser Haupteisenbahnstrecken kommt es zu einem Verkehrsaufkommen von mehr als 60 000 Zügen pro Kalenderjahr?

**Antwort:**

Gemäß Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz wurden - basierend auf das Fahrplanjahr 2004 - die in den Beilagen 1 und 2 enthaltenen Eisenbahnstrecken(-abschnitte) als Haupteisenbahnstrecken gemeldet. Beilage 2 enthält jene Eisenbahnstrecken(-abschnitte) mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 60.000 Zügen pro Jahr.

**Fragen 4 und 5:**

Wie bereits durch die Wiener Magistratsabteilung 22 dokumentiert, fallen die durch den Lärm von Anschlussbahnen geplagten Bürger um ihre Rechte um, und Bürger außerhalb von Vorarlberg und Tirol genießen entsprechend den Durchführungsbestimmungen zur Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (DB-SchIV), Ausgabe 1. Jänner 2003, GZ BMVIT 260.415/2-II/SCH5/02, geringeren Schutz.

Dennoch wurde seitens des Verkehrsministeriums folgende Position vertreten (Zitat aus GZ. BMVIT-13.400/0001-I/CS3/2005): „Abschließend darf aufgrund des o.a. Sachverhaltes festgehalten werden, dass aus Sicht des bmvit keine Notwendigkeit für eine Änderung der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung besteht und im übrigen österreichweit ohnehin der Lärmschutz an Eisenbahnstrecken einheitlich vollzogen wird, egal ob es sich um Maßnahmen an bestehenden Eisenbahnstrecken im Sinne des Programmes zur schalltechnischen Sanierung der Eisenbahn-Bestandsstrecken handelt oder um Maßnahmen an Neu- und Ausbaustrecken im Sinne der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung.“

Bis wann werden Sie diese im Zusammenhang mit der Bürgerinitiative Nr. 24 (Zl.: 17020.0025/6-L1.3/2005 des Präsidiums des Nationalrates) erfolgte tatsächenswidrige Information hinsichtlich angeblich österreichweit einheitlichen Lärmschutzes korrigieren und den Nationalrat tatsächengemäß informieren, d.h. ihn und die Betreiber der Bürgerinitiative über die Ungleichbehandlung bahnärm-geplagter Bürger informieren?

Ist Ihnen bewusst, dass die erwähnte Aussage aus GZ. BMVIT-13.400/0001-I/CS3/2005 einer fälschlichen Beurkundung einer Tatsache in einer öffentlichen Urkunde gleichzuhalten ist und somit strafrechtliche Konsequenzen haben könnte, und welche Konsequenzen a) haben Sie daraus bereits gezogen, b) werden Sie daraus bis wann ziehen?

**Antwort:**

Sowohl die Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) als auch das Programm zur schalltechnischen Sanierung der Eisenbahn-Bestandsstrecken beziehen sich auf Lärmschutzmaßnahmen bei Eisenbahnen mit öffentlichem Verkehr, jedoch bewusst nicht auf Anschlussbahnen. Dies deshalb, weil Anschlussbahnen in der Regel ein wesentlich geringeres Verkehrsaufkommen aufweisen als öffentliche Eisenbahnen und daher in eisenbahnfachlicher Hinsicht üblicherweise für sich kein Lärmproblem darstellen. Im Hinblick darauf, dass Anschlussbahnen vorrangig als untergeordnete Anlagenteile im Bereich von Industrie- und Gewerbebetrieben anzutreffen sind, wird erfahrungsgemäß die Gesamtemission dieser Betriebe lärmtechnisch zu bewerten bzw. zu beurteilen sein.

Die anlässlich der Bürgerinitiative Nr. 24 an die Parlamentsdirektion übermittelte Stellungnahme vom 12. April 2005 bezieht sich daher auch auf die Vollziehung des Lärmschutzes bei Eisenbahnen mit öffentlichem Verkehr und gibt nach wie vor die schon seit Jahren einvernehmlich mit den Ländern praktizierte Vorgangsweise tatsachenkonform wieder. In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass gerade für eine einheitliche Vollziehung des Lärmschutzes bei Eisenbahnen mit öffentlichem Verkehr, insbesondere im Rahmen der schalltechnischen Sanierung der Eisenbahn-Bestandsstrecken jährlich „Ländertagungen“ mit Vertretern der Länder und der betroffenen Eisenbahninfrastrukturgesellschaften abgehalten werden, in welchen u.a. anstehende Fragen sowie erforderliche Anpassungen von Richtlinien erörtert und einvernehmlich einer Lösung zugeführt werden.

Die Durchführungsbestimmungen zur Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (DB-SchIV), Ausgabe 1. Jänner 2003, GZ 260.415/2-II/SCH5/02, welche im Übrigen im Einvernehmen mit den Ländern erstellt wurden, sollen im Gegensatz zu der behaupteten Besserstellung der Länder Tirol und Vorarlberg eine österreichweit einheitliche Anwendung der in der SchIV enthaltenen Bestimmungen erleichtern, wie dies auch in der Einleitung der Durchführungsbestimmungen zum Ausdruck gebracht wird.

Mit freundlichen Grüßen

Beilagen

### **Anmerkung der Parlamentsdirektion:**

Die vom Bundesministerium übermittelten Anlagen stehen nur als Image (siehe **Anfragebeantwortung gescannt**) zur Verfügung.