



**REPUBLIK ÖSTERREICH**  
**HUBERT GORBACH**  
**VIZEKANZLER**  
**Bundesminister**  
für Verkehr, Innovation und Technologie

XXII. GP.-NR

3700/AB

2006-02-21

zu 3726/J

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

An den  
Präsidenten des Nationalrates  
Dr. Andreas Khol

Parlament  
1017 Wien

Wien, am 20. Februar 2006

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3726/J-NR/2005 betreffend Schienenlärmsschutz 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 tatsächwidrige Information hinsichtlich angeblich österreichweit einheitlichen Lärmschutzes korrigieren und den Nationalrat sachgemäß informieren, d.h. ihn und die Betreiber der Bürgerinitiative über die Ungleichbehandlung bahnlärm-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

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, loopy initial 'M' followed by several vertical strokes and a final flourish.

Beilagen

<b>Eisenbahnstrecken(-abschnitte) mit einem Verkehrsaufkommen &gt; 30.000 &lt;= 60.000 Zugfahrten pro Kalenderjahr</b>	
von	nach
Knoten Rohr NBS	Pöchlarn
Pöchlarn NBS	Ybbs a.d. Donau
Amstetten	Abzw Amstetten 11
Amstetten NBS	St. Valentin
Lambach	Abzw Neukirchen b. L. Hst
Wels Hbf	Neumarkt-Kallham
Neumarkt-Kallham	Passau Hbf
Golling-Abtenau	Bischofshofen
Bischofshofen	Schwarzach-St. Veit
St. Johann i.T.	Wörgl
Kufstein	Wörgl
Abzw Innsbruck 1	Abzw Brennersee
Abzw Brennersee	Brennero/Brenner
Innsbruck Hbf	Ötztal
Bludenz	Feldkirch
Feldkirch	Wolfurt
Wolfurt	Wolfurt Lauterach Süd
Wolfurt Lauterach Süd	Wolfurt Lauterach Nord
Wo Lauterach Nord	Bregenz
Schwarzach-St. Veit	Böckstein
Böckstein	Mallnitz-Obervellach
Abzw Pusarnitz 1	Spittal M.
Spittal M.	Villach
W.Mat. Wien Meidling	W.Mat. Altmannsdorf
W.Mat. Altmannsdorf	Inzersdorf Ort
Wampersdorf	Ebenfurth
Payerbach-Reichenau	Mürzzuschlag
Mürzzuschlag	Bruck a.d.M.
Bruck a.d.M.	Bruck a.d.M. Übelstein
Graz Hbf	Spielfeld-Straß
St. Michael Ost	St. Michael West
St. Michael West	Knittelfeld
Knittelfeld	Unzmarkt
Friesach	St. Veit/G.
Klagenfurt Hbf	Villach Hbf
Villach Hbf	Villach Westbf
Villach Süd GVBf Auen	Arnoldstein

**Beilage 1**

<b>Eisenbahnstrecken(-abschnitte) mit einem Verkehrsaufkommen &gt; 30.000 &lt;= 60.000 Zugfahrten pro Kalenderjahr</b>	
<b>von</b>	<b>nach</b>
Linz Hbf	Traun
Traun	Kirchdorf/K.
St. Michael Ost	St. Michael
Bruck/L.	Abzw Bruck/L. 1
Abzw Bruck/L. 1	Parndorf
Stadlau	Hausfeldstraße
Gänserndorf	Hohenau
Hohenau	Breclav
Wien ZVBf Einfahrgr	Wien Erdbergerlände
Stadlau	Süßenbrunn Mitte
Floridsdorf	Jedlersdorf
Jedlersdorf	Stockerau
Wien Franz-Josefs-Bf	Nußdorf
Nußdorf	Tulln
Wien Nord - Rennweg	Klein Schwechat
Klein Schwechat	Flughafen Wien
Wien Brigittenau	Heiligenstadt
Heiligenstadt	Penzing
Wien Hütteldorf	Abzw St.Veit/Wien
Abzw St.Veit/Wien	Maxing
Maxing	W.Mat. Abzw Oswaldgasse
Inzersdorf Ort	Oberlaa
Wiener Neudorf	Baden Josefsplatz
Salzburg Itzling	Siggerwiesen

<b>Eisenbahnstrecken(-abschnitte) mit einem Verkehrsaufkommen &gt; 60.000 Zugfahrten pro Kalenderjahr</b>	
von	nach
Wien Westbf	Penzing
Penzing	Wien Hütteldorf
Unter Purkersdorf	Tullnerbach-Preßbaum
Tullnerbach-Preßbaum	Rekawinkel
Rekawinkel	Neulengbach
Neulengbach	Knoten Wagram
Knoten Wagram	St. Pölten Hbf
Wien Hütteldorf	Unter Purkersdorf
St. Pölten Hbf	Knoten Rohr
Ybbs a.d. Donau	Amstetten
St. Valentin	Linz Hbf
Linz Hbf	Marchtrenk
Marchtrenk	Wels Hbf
Wels Hbf	Lambach
Abzw Neukirchen b. L. Hst	Attnang-Puchheim
Attnang-Puchheim	Vöcklabruck
Vöcklabruck	Straßwalchen
Straßwalchen	Steindorf Str.
Steindorf Str.	Salzburg Hbf
Freilassing	Salzburg Hbf
Salzburg Hbf	Golling-Abtenau
Wörgl	Jenbach
Jenbach	Abzw Baumkirchen
Abzw Baumkirchen	Innsbruck Hbf
Wien Südbf	W.Mat. Wien Meidling
W.Mat. Wien Meidling	W.Mat. Hetzendorf
W.Mat. Hetzendorf	Liesing
Liesing	Mödling
Mödling	Leobersdorf
Leobersdorf	Wr. Neustadt Hbf
Wr. Neustadt Hbf	Gloggnitz
Gloggnitz	Payerbach-Reichenau
Bruck a.d.M. Übelstein	Graz Hbf
Bruck a.d.M.	Leoben Hbf
Leoben Hbf	St. Michael Ost
Villach Westbf	Villach Süd GVBf Auen
Wien Südbf (Ost)	Wien ZVBf Abzww Felixdorf

**Beilage 2**

<b>Eisenbahnstrecken(-abschnitte) mit einem Verkehrsaufkommen &gt; 60.000 Zugfahrten pro Kalenderjahr</b>	
<b>von</b>	<b>nach</b>
Wien ZVBf Abzw Felixdorf	Gramatneusiedl
Gramatneusiedl	Bruck/L.
Wien Nord	Floridsdorf
Floridsdorf	Leopoldau
Leopoldau	Gänserndorf
Wien Südbf (Ost)	Wien Erdbergerlande
Wien Erdbergerlande	Stadlau
Wien Donaukaibf	Wien Brigittenau
W.Mat. Wien Meidling	Wien Nord Rennweg
Wien Nord Rennweg	Wien Nord
Schedifkplatz	Wiener Neudorf