

---

**381/AB XXII. GP**

---

Eingelangt am 02.07.2003

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

## Anfragebeantwortung

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 386/J-N R/2003 betreffend Lärmschutzmaßnahmen an der Westbahn im Bereich der Gemeinde Prinzersdorf, die die Abgeordneten Heinzl und GenossInnen am 8. Mai 2003 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

### Im Allgemeinen

Im Zusammenhang mit dem Westbahnausbau zwischen St. Polten und Bf. Prinzersdorf bildeten Lärmschutzmaßnahmen gemäß der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung einen integrativen Bestandteil des Projektes. Für den außerhalb des Projektbereiches gelegenen Westbahnabschnitt wurde vom Verkehrsressort bereits im Jahre 1995 der Marktgemeinde Prinzersdorf angeboten, die schalltechnische Bestandsstreckensanierung vorzuziehen, wobei die Gemeinde vorerst, d.h. bis zum Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und Land Niederösterreich, 50 % der Kosten tragen hätte müssen. Die Marktgemeinde Prinzersdorf konnte sich jedoch nicht entschließen, diesem Angebot näher zu treten.

In weiterer Folge wurde zur integrativen Verwirklichung der verkehrspolitischen und umweltpolitischen Zielsetzungen hinsichtlich des Lärmschutzes bei Eisenbahn-Bestandsstrecken im Land Niederösterreich zwischen der Republik Österreich und dem Land Niederösterreich ein Übereinkommen abgeschlossen, in welchem die grundsätzlichen Rahmenbedingungen für die Planung, Durchführung, Erhaltung und Finanzierung von Lärmschutzmaßnahmen an Eisenbahn-Bestandsstrecken der Österreichischen Bundesbahnen im Land Niederösterreich vereinbart wurden. Dieses Übereinkommen trat nach Unterfertigung durch die Vertragspartner am 16. September 1999 in Kraft.

Unmittelbar nach Unterzeichnung dieses Übereinkommens hat das Land Niederösterreich die betroffenen Gemeinden - so auch die Marktgemeinde Prinzersdorf - vom Inhalt dieses Übereinkommens informiert und aufgefordert, ihr Interesse an der Teilnahme am Sanierungsprogramm schriftlich dem Land Niederösterreich mitzuteilen, um das Gesamtprogramm in Entsprechung einer landesweiten Prioritätenreihung abarbeiten zu können. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass seitens des bmvit hinsichtlich der Prioritätenreihung

für die Realisierung der Lärmschutzmaßnahmen in den einzelnen Bundesländern von Beginn an betont wurde, dass diese durch das jeweilige Land zu vertreten bzw. zu verantworten ist.

**Fragen 1 bis 3:**

Hat Ihr Ministerium bereits Kenntnis von dem geforderten Projekt auf dem Ortsgebiet von Prinzersdorf/NÖ westlich der Pielach Lärmschutzmaßnahmen gegen den Lärm der Westbahn zu errichten?

Ist das Land Niederösterreich wegen diesem Projekt bereits an das Ministerium herangetreten?

Ist die Marktgemeinde Prinzersdorf wegen diesem Projekt bereits an das Ministerium herangetreten?

**Antwort:**

Grundsätzlich ist vereinbart, im Rahmen der periodisch vorgesehenen Sitzungen (nächste Sitzung im Sommer 2003) des Lenkungsausschusses Niederösterreich bestehend aus Vertretern des bmvit, des Landes Niederösterreich und der ÖBB über die beim Land neu eingegangenen Anmeldungen zur Teilnahme am Sanierungsprogramm zu beraten und die weitere Vorgangsweise festzulegen.

**Fragen 4 und 5:**

Wie können Sie es erklären, dass an einer hochrangigen Bahnstrecke für die Umsetzung einer einfachen Lärmschutzmaßnahme, deren hohe Priorität und Notwendigkeit bereits allseits anerkannt ist, eine Vorlaufzeit von 3 bis 4 Jahren notwendig ist?

Welche Schritte werden Sie unternehmen, um die Umsetzung dieses Projektes voranzutreiben?

**Antwort:**

Wie bereits erwähnt, soll die schalltechnische Sanierung der Eisenbahn-Bestandsstrecken im Land Niederösterreich in Entsprechung einer landesweiten Prioritätenreihung durchgeführt werden. Aus Sicht des bmvit könnte die Planung der Lärmschutzmaßnahmen noch im Herbst 2003 zwischen Bund, Land Niederösterreich und Marktgemeinde Prinzersdorf vereinbart werden. Damit wäre eine Realisierung der Maßnahmen ab dem Jahre 2005 möglich.

**Frage 6:**

Ist es aus Ihrer Sicht sinnvoll und effizient, die Errichtung von Lärmschutzmaßnahmen, die sachlich einen unmittelbaren Zusammenhang haben (d.i. die Errichtung von Lärmschutzmaßnahmen auf dem Gemeindegebiet von Prinzersdorf und auf dem unmittelbar angrenzenden Gemeindegebiet von Markersdorf a.d. Pielach) in zwei Etappen mit einer Zeitverschiebung von 3 bis 4 Jahren durchzuführen (doppelte Planungskosten, doppelter bürokratischer Aufwand)?

**Antwort:**

Grundsätzlich können Gemeinden nicht gezwungen werden, am Programm für die schalltechnische Sanierung der Eisenbahn-Bestandsstrecken teilzunehmen.

Die Marktgemeinde Markersdorf-Haindorf hat sich im Gegensatz zur Marktgemeinde Prinzersdorf schon sehr früh zur Teilnahme am Sanierungsprogramm entschlossen, sodass für diese Gemeinde die Planungen bereits abgeschlossen werden konnten. Der Vertrag über die

Gemeinde die Planungen bereits abgeschlossen werden konnten. Der Vertrag über die Durchführung der Lärmschutzmaßnahmen befindet sich derzeit bei Unterfertigung. Ein Baubeginn wurde noch nicht festgelegt.

**Frage 7:**

Welche finanzielle Beteiligung wird bei solchen Projekten üblicherweise für die betroffenen Verwaltungskörper (Bund, Land, Gemeinde) vorgesehen?

**Antwort:**

Die Kosten für die schalltechnische Sanierung der Eisenbahn-Bestandsstrecken werden österreichweit zu 50 % durch den Bund und zu 50 % durch die Länder und die betroffenen Gemeinden gemeinsam getragen. Die Kostenaufteilung des 50 %-Anteiles zwischen Land Niederösterreich und den betroffenen Gemeinden beträgt 25 % bis 35 % Land : 15 % bis 25 % Gemeinde und ist von der Finanzkraft-Kopfquote der jeweiligen Gemeinde abhängig.

**Frage 8:**

Ab wann wird die Güterzugumfahrung St. Pölten weitergebaut?

**Antwort:**

Für die Entwicklung und Beurteilung von möglichen Maßnahmen im Bereich des Eisenbahnknotens St. Pölten wurde von meinem Ressort ein externes Gutachten in Auftrag gegeben. In diesem wurde - einer modularen Vorgangsweise folgend -

- die teilweise Errichtung der Knoten Rohr und Wagram unter Berücksichtigung einer späteren Einbindung der eigentlichen Güterzugumfahrung St. Pölten,
- die rasche Nutzbarmachung der Viergleisigkeit zwischen Pottenbrunn und der Osteinfahrt des Bahnhofes St. Pölten,
- der Umbau des Bahnhofes St. Pölten und
- die Errichtung der eigentlichen Güterzugumfahrung St. Pölten erst dann durchzuführen, wenn Kapazitätsgrenzen im Abschnitt Knoten Rohr- Bahnhof St. Pölten erkennbar werden, empfohlen.

Die teilweise Errichtung der Knoten Rohr und Wagram sowie die Viergleisigkeit zwischen Pottenbrunn und St. Pölten Ost befinden sich in Realisierung. Unter Berücksichtigung der Empfehlungen des Gutachtens soll der Umbau des Bahnhofes St. Pölten vorgezogen werden.