



DORIS BURES
Bundesministerin
für Verkehr, Innovation und Technologie

GZ. BMVIT-10.000/0011-I/PR3/2010
DVR:0000175

An die
Präsidentin des Nationalrats
Mag.^a Barbara PRAMMER
Parlament
1017 Wien

XXIV. GP.-NR
4651 IAB
23. April 2010
zu 4587 IJ

Wien, am 08. April 2010

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Mag. Lettenbichler, Kolleginnen und Kollegen haben am 24. Februar 2010 unter der **Nr. 4587/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Lärmschutzmaßnahmen entlang der Bahntrasse in der Tiroler Gemeinde Langkampfen gerichtet.

Vorweg darf ich anmerken, dass im Rahmen des Programms zur schalltechnischen Sanierung der Eisenbahn-Bestandsstrecken entlang des Transitkorridors Kufstein – Brenner prioritär bereits Mitte der 1990er Jahre Lärmschutzmaßnahmen realisiert wurden. Die Maßnahmenplanung für die Gemeinde Langkampfen, welche im engen Einvernehmen mit der Gemeinde und dem Land Tirol durchgeführt wurde, hatte zum Ergebnis, dass für den Ortsteil Oberlangkampfen eine Lärmschutzwand und im übrigen Gemeindegebiet bei Grenzwertüberschreitungen an Wohnobjekten, Förderungen für den Einbau von Schallschutzfenstern und -türen vorgesehen werden. Die Lärmschutzwand in Langkampfen wurde im Jahr 1996 errichtet und Förderungen für den Einbau von Schallschutzfenstern und -türen wurden von den betroffenen Anrainern bis zum Ablauf der Förderfrist Ende 2004 nicht in Anspruch genommen.

Ihre Fragen im Einzelnen beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 3:

- *Ist Ihnen der diesbezügliche Vertrag zwischen der Gemeinde Langkampfen und den ÖBB bekannt?*
- *Aus welchen Gründen liegt die Finanzierungslast alleine bei der Gemeinde Langkampfen, während die ÖBB alle Nutzungsrechte für die Lärmschutzwand besitzt?*
- *Warum entziehen sich die ÖBB der Mitfinanzierung dieser für die Anrainer so wichtigen Lärmschutzwand?*

Laut ÖBB-Infrastruktur AG wurde auf Wunsch der Gemeinde Langkampfen ein Vereinbarungsentwurf über die Errichtung einer 1.501 m langen Lärmschutzwand erstellt. Grundsätzlich ist vorgesehen, dass derartige (Zusatz-)Maßnahmen durch den jeweiligen „Initiator“ (z.B. Gemeinde, Wohnbaugenossenschaft) zu finanzieren sind, welcher auch die Erhaltung kostenpflichtig zu übernehmen hat.

Zu den Fragen 4 bis 6:

- *Gibt es seitens der Österreichischen Bundesbahnen Bestrebungen, lärmschutzverbessernde Maßnahmen im Bereich der völlig veralteten Inn-Eisenbahnbrücke zwischen Kirchbichl und Langkampfen herbeizuführen?*
- *Wenn ja, in welcher Weise und bis wann?*
- *Wenn nein, warum nicht?*

Die Eisenbahnbrücke zwischen Kirchbichl und Langkampfen stammt aus den Jahren 1940/1941 und hat daher noch eine Nutzungsdauer von 20 bis 30 Jahren. Sie befindet sich in einem guten Erhaltungszustand. Als Maßnahme zur Verbesserung des Lärmschutzes käme nur ein kostenintensiver Neubau der Brücke in Frage, da die bestehende Tragkonstruktion den Einbau eines durchgehenden Schotterbettes nicht zulässt. Ein vorgezogener Neubau der Eisenbahnbrücke ist wirtschaftlich nicht vertretbar und daher auch nicht vorgesehen.

Zu den Fragen 7 und 8:

- *Sind seitens des Bundes finanzielle Mittel für Lärmschutzmaßnahmen entlang der Bahnstrecken in Tirol vorgesehen?*
- *Wenn ja, in welcher Höhe, für welche Projekte und in welchem Zeitraum?*

Im Rahmen des Programms zur schalltechnischen Sanierung der Eisenbahn-Bestandsstrecken wurden in Tirol bis Ende 2009 rd. 65 Mio. € in Lärmschutzmaßnahmen investiert. In den Jahren



2010 bis 2012 sind für die Errichtung von Lärmschutzwänden in den Gemeinden Hatting, Stams, Flurling, Zirl und Rietz, für Planungen in diversen Gemeinden sowie für Fensterförderungen Investitionsmittel in der Höhe von rd. 4 Mio. € vorgesehen.

Doris Drees