



REPUBLIK ÖSTERREICH  
DER BUNDESMINISTER FÜR  
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR  
DIPL.-ING. DR. RUDOLF STREICHER

II-5913 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2  
Tel. (0222) 713 75 07  
Teletex (232) 3221155  
Telex 61 3221155  
Telefax (0222) 73 78 76  
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 5905/40-4-88

2701/AB

1988 -11- 25

zu 2740/J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.  
Dr. Feurstein und Genossen vom 30. September  
1988, Nr. 2740/J-NR/88, "Lärmschutzmaßnahmen  
im Bereich von Bahnanlagen"

Zu Ihrer Anfrage darf ich Ihnen mitteilen, daß mein Ressort gemeinsam mit den Österreichischen Bundesbahnen eine Studie über Schallimmissionen an Schienenverkehrsstrecken in Auftrag gegeben hat, aus deren Ergebnis die Beeinträchtigung der Wohnqualität durch Schienenverkehrslärm durch eine Befragung (subjektive Empfindung) in Verbindung mit objektiven Messungen des Lärms geprüft und Kriterien für die Einstufung von Schienenverkehrslärm abgeleitet werden sollen.

Das Gesamtgutachten, welches seit kurzem vorliegt, wurde einem unabhängigen Gremium - dem Österreichischen Arbeitsring für Lärmbekämpfung - zur Verfügung gestellt. Aufgabe dieser Arbeitsgruppe - in welcher unter dem Vorsitz meines Ressorts neben den Österreichischen Bundesbahnen auch alle Landesregierungen eingebunden sind - ist es, eine Richtlinie zu erarbeiten, welche als Grundlage für die Durchführung bzw. Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen im Bereich von Neubausrecken bzw. von bestehenden Eisenbahnstrecken dienen soll. Was nun die von Ihnen im Motiventeil der Anfrage angeführten Vorschläge zur Lärmverringerung anlangt, so berichten mir die Österreichischen Bundesbahnen, daß bereits folgende Maßnahmen bzw. Anordnungen getroffen wurden, um die Lärmbelästigung zu verringern:

- 2 -

- Durch eine Graphitschmierung der im Bogen verlaufenden Schienen konnte das Kreischen der Räder beseitigt werden.
- Der Verschub wird nicht mehr durch Abstoßen der Wagen, sondern in geschobener Fahrt durchgeführt. Damit werden rasche Beschleunigungen der Verschublok, wie zum Abstoßen erforderlich, samt der damit verbundenen Lärmentwicklung vermieden und die Roll- und Bremsgeräusche der Wagen erheblich reduziert.
- Beim Verschub müssen die Wagen straff gekuppelt sein, dadurch können Puffer nicht mehr aufeinanderprallen.
- Zur Durchführung der Verschubarbeiten wird ein geräuscharmeres Dieseltriebfahrzeug der Reihe 2067 eingesetzt.

Es ist allerdings aus betrieblichen Gründen nicht möglich, die Verschubarbeiten auf einen späteren Zeitpunkt zu verlegen bzw. die Geschwindigkeit der durchfahrenden Züge zu drosseln. Auch können wegen fehlender Fahrleitungen bei einigen Anschlußbahnen und Bestandgleisen keine elektrischen Verschubtriebfahrzeuge eingesetzt werden. Eine Errichtung elektrischer Fahrleitungen ist darüberhinaus bei manchen in Verwendung stehenden Verladetechnologien aus Sicherheitsgründen nicht durchführbar.

Ein Mitglied des Vorstandes der ÖBB wird noch heuer dem Bahnhof Dornbirn einen Besuch abstatten und mit den vom Vershublärm betroffenen Anrainern ein entsprechendes Gespräch zur Verbesserung der Situation führen.

Wien, am 24 November 1988

Der Bundesminister

