

II-9131 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode



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

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 73 78 76
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 5905/35-4-89

4212 IAB

1989 -11- 28

zu 4244/J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der
Abg. Wabl und Genossen vom 27. September
1989, Nr. 4244/J-NR/89, "Lärmschutzmaß-
nahmen der ÖBB"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1, 2, 3 und 4:

"Welche Lärmschutzmaßnahmen plant die ÖBB im Bereich Wels?"

Sind Ihnen Untersuchungen bekannt, wieviele Personen unter
Lärmbelästigung durch die ÖBB leiden?"

"Welche konkreten Schritte sind innerhalb der nächsten Jahre
vorgesehen, um durch Lärmschutzinvestitionen diesen Lärmbe-
lästigungen wirksam vorzubeugen?"

"Welche Investitionen im Bereich des Unterbaus bzw. beim
rollenden Material sind vorgesehen, um die Lärmentwicklung zu
reduzieren?"

Im Auftrag der ÖBB und des Bundesministerium für öffentliche
Wirtschaft und Verkehr hat das Technologische Gewerbemuseum
eine Forschungsarbeit zum Thema "Schienenverkehrslärm" durch-
geführt, an der unter anderem auch die entlang von Eisenbahn-
strecken subjektiv empfundenen Belästigungen der Anrainer
statistisch ausgewertet wurden.

- 2 -

Unter Vorsitz des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr befaßt sich eine Arbeitsgruppe (Teilnehmer: Mitglieder des Österreichischen Arbeitsringes für Lärmbekämpfung, technische Amtssachverständige der Landesregierungen, Zivilingenieure, Mitarbeiter der ÖBB) mit der Ausarbeitung eines allgemein gültigen Rechenmodells zur Bestimmung der Schienenverkehrslärmmissionen bei Berücksichtigung sämtlicher relevanter Einflußfaktoren.

Weiters beschäftigt sich zur Zeit ein Fachnormenausschuß im Rahmen des Ö-NORM Institutes mit der Erarbeitung einer neuen ÖNORM zur Vereinheitlichung des Vorganges bei der Messung von Schienenverkehrslärm.

Gemeinsames Ziel beider Arbeitsgruppen ist es, auf rechentechnischem sowie meßtechnischem Sektor allgemein gültige Grundlagen zur vergleichbaren Beurteilung des Schienenverkehrslärms zu erarbeiten.

Die damit vorgesehene Objektivierung soll eine Gleichbehandlung aller vom Schienenverkehrslärm betroffener Anrainer bei Vorliegen gleicher Voraussetzungen sicherstellen.

Die oa. Forschungsergebnisse finden auch Eingang in die derzeit in Ausarbeitung befindliche ÖAL Richtlinie Nr. 30.

Die ÖBB vergeben darüberhinaus Forschungsaufträge und Gutachten, die sich mit dem Thema Schienenverkehrslärm in konkreten Fällen auseinandersetzen.

Im Rahmen dieser Gutachten werden sämtliche Streckenabschnitte in den Bereichen Inntal, Wien und Vorarlberg bezüglich der Lärmbelastung der Anrainer untersucht. Das Gutachten Transitkorridor Kufstein - Brenner wird im Frühjahr 1990, das Projekt Nahverkehr Vorarlberg (Bregenz - Braz) wird Ende 1990 und das Projekt Ballungsraum Wien wird in der ersten Jahreshälfte 1990 fertiggestellt.

- 3 -

Nach Vorliegen dieser Grundlagen wird es möglich sein, entsprechende Entscheidungen über weitere Lärmschutzmaßnahmen herbeizuführen. Aufgrund der hohen Investitionen wird es in der ersten Phase notwendig sein, insbesondere die baulichen Maßnahmen auf solche Bereiche zu konzentrieren, wo zusätzliche Belastungen auftreten. Die finanzielle Beteiligung aller an der Lärmreduzierung interessierten Stellen könnte eine erhebliche Beschleunigung der Realisierung bringen.

In Projekten der Neuen Bahn sind Lärmschutzmaßnahmen aufgrund von Umweltverträglichkeitsüberprüfungen integrativ enthalten.

Überdies sind die ÖBB laufend bemüht, sowohl auf dem bau- als auch auf dem fahrzeugtechnischen Sektor durch geeignete lärm schutztechnische Maßnahmen entsprechende Lärmreduktionen herbeizuführen. Insbesondere sei hier die Anwendung von lückenlos verschweißten Gleisen, das Schienenschleifen, der Einbau von Schmiertöpfen bei engen Gleisradien zur Minderung der Quietschgeräusche, der Einsatz moderner Fahrzeugdrehgestelle mit leiseren Laufeigenschaften sowie der Ersatz der alten Klotzbremsen durch moderne Scheibenbremsen zu erwähnen.

Die Realisierung all dieser Maßnahmen, die mit hohen Investitionskosten verbunden sind, stellen insgesamt wesentliche Beträge für die Verbesserung der Umweltqualität entlang von Bahnstrecken dar.

Für den Bereich Wels sind über die vorerwähnten Maßnahmen hinaus derzeit keine weiteren, speziellen Lärmschutzvorsorgen geplant.

Zu Frage 5:

"Besteht technisch die Möglichkeit, bei älteren Waggon typen eine "Nachrüstung" zur Verminderung der Lärm belastung durchzuführen?"

- 4 -

Die Möglichkeiten, bei älteren Wagentypen durch Nachrüstung eine Verminderung der Lärmbelästigung zu erreichen, sind sehr gering.

Von den ÖBB wird - im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten - vielmehr der sukzessive Ersatz älterer Fahrbetriebsmittel angestrebt.

Durch die neuen Fahrzeuge wird nicht nur die gewünschte Lärmreduktion, sondern auch eine erhebliche Attraktivitätssteigerung erreicht, wodurch die Wettbewerbssituation der Bahn - im Hinblick auf die Verlagerung von maßgeblichen Straßenverkehrsanteilen auf die Schiene - wesentlich verbessert wird. Erwähnenswert ist auch, daß die ÖBB dem Vermeiden von Lärmquellen bereits in den Werkstätten im Zuge der planmäßigen Erhaltungsarbeiten erhöhte Aufmerksamkeit zuwenden. So wird unter anderem angestrebt, schadhafte Radsätze mit Flachstellen rascher zu erkennen und zu erneuern. Dies wird die in der Anfrage angeführten Schlägeräusche seltener werden lassen.

Zu Frage 6:

"Wurde die Frage, inwieweit die Bremsgeräusche durch eine Tempoverringerung vor Erreichen von bebautem Gebiet abgeschwächt werden können, bereits erörtert und mit welchem Ergebnis?"

Bremsgeräusche verstärken sich mit abnehmender Geschwindigkeit und erreichen ihr Maximum knapp vor dem Stillstand des Fahrzeuges.

Eine vorzeitige Geschwindigkeitsverringerung im Hinblick auf die Bremsgeräusche ist daher nicht zielführend.

- 5 -

Durch die Verwendung der Drehstromtechnik werden jedoch im Triebfahrzeugeinsatz künftig E-Bremsen zur Verfügung stehen, die praktisch bis zum Stillstand wirksam sind. Dadurch wird die Häufigkeit der Verwendung der auf Reibeelemente wirkenden Druckluftbremse verringert und so eine spürbare Reduktion der Lärmbelästigung erreicht.

Zu Frage 7:

"Können Sie ein Ziel angeben, welches maximal zumutbare Lärmbelastungen sind, die innerhalb von einigen Jahren von der ÖBB nicht mehr überschritten werden?"

Die Untersuchungen, die derzeit in den vorerwähnten Arbeitsgruppen durchgeführt werden, haben zum Ziel, Grundlagen zur Beurteilung des Schienenverkehrslärms zu erarbeiten.

Bei Vorlage dieser Untersuchungen, können in Abstimmung des technisch Machbaren und in Akkordanz mit wirtschaftlichen Überlegungen sodann Prioritätsreihungen der Belastungen vorgenommen werden, welche die Basis für die Planung von aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen bilden. Die Belastungen können dann schrittweise abgesenkt werden.

Nicht zuletzt wird jedoch das Ziel, Maximalbelastungen durch aktiven Lärmschutz auf dem fahrzeug- und fahrgewegtechnischen Sektor zu reduzieren, in der Praxis bereits verfolgt.

Wien, am 07. November 1989

Der Bundesminister

