



II-3296 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

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

Pr.Zl. 5905/61-4-91

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
 Tel. (0222) 711 62-9100
 Teletex (232) 3221155
 Telex 61 3221155
 Telefax (0222) 713 78 76
 DVR: 009 02 04

1491/AB

1991-09-10

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.

Dr. Gugerbauer und Kollegen vom 9. Juli 1991, zu 1428/J

Nr. 1428/J-NR/1991, "Lärmbelästigung durch
 die Ausweitung des Verkehrs auf der Pyhrn-
 Strecke"

Im Allgemeinen:

Der Lärmschutz ist für die Streckenvorhaben der Neuen Bahn bereits gesetzlich integrativ erfaßt.

Für bestehende Eisenbahnen laufen derzeit Arbeiten zu umfassenden Regelungen für den Lärmschutz im Eisenbahnverkehr:

Zunächst wurde gemeinsam mit den ÖBB ein Forschungsauftrag zur Erarbeitung objektiver Kriterien zur Bewertung von Schienenverkehrslärm vergeben.

Ausgehend von den Ergebnissen der Schienenverkehrslärmstudie und in Anlehnung an bereits bestehende Rechtsnormen in Deutschland bzw. in der Schweiz werden zur Zeit Regelungen für zulässige Immissionswerte ausgearbeitet, die noch in diesem Jahr erlassen werden sollen.

Zum Lärmschutz "an der Quelle", der langfristig als die ziel führendste Maßnahme angesehen werden kann, ist des Weiteren eine Verordnungsregelung über die Zulassung von Schienenfahrzeugen unter dem Aspekt des Lärmschutzes in Begutachtung. Darin sind Regelungen hinsichtlich schalltechnischer Eigenschaften von Schienenfahrzeugen vorgesehen.

Auch diese Regelung soll noch im Laufe dieses Jahres vorliegen.

- 2 -

Ihre einzelnen Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1 und 3:

"Wird auf der Pyhrn-Strecke künftig auch Nachtverkehr aufgenommen?

a) Wenn ja, wann?

b) Was werden Sie aus betriebstechnischer Sicht zur Reduzierung der Lärmelastung für die Anrainer unternehmen?

Sind Sie bereit, die Streckenkapazität bei Tag voll auszuschöpfen, um den betroffenen Anrainern eine Entlastung in den Nachtstunden zu ermöglichen?

a) Sind Sie bereit, bei unbedingt notwendigem Nachtverkehr durch entsprechende Geschwindigkeitsreduktion den Lärm auf ein tolerables Maß zu senken?"

Auf der Pyhrnbahn ist die Nachtsperre mit Wirksamkeit vom 2. Juni 1991 aufgehoben.

Derzeit verkehren im Nachtzeitraum (22.00 Uhr bis 6.00 Uhr) 10 - 12 Güterzüge.

Durch die Verdichtung des Reisezugangebotes für die Kunden der ÖBB im Rahmen des "Neuen Austrotaktes NAT 91" ist die Streckenkapazität auf der größtenteils eingleisigen Pyhrnbahn bei Tag voll ausgeschöpft.

Sowohl die Aufhebung der Nachtsperre als auch eine Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit auf der ohnehin "langsam" Pyhrnbahn ist im Hinblick auf eine rationelle und wirtschaftliche Betriebsführung nicht zweckmäßig. Dies würde zu einer Qualitätsverschlechterung und daher zwangsläufig zu einer Abwanderung der Transporte auf die Straße führen, was im Sinne des Umweltschutzes nicht vertretbar ist.

Die Pyhrnbahn ist eine für den internationalen Verkehr dienende Hauptstrecke. Es können dort Fahrzeuge aller europäischen Bahnen verkehren.

- 3 -

Sowohl die ÖBB, wie auch alle anderen Bahnen, sind aber bemüht, die Lärmemissionen der Fahrzeuge so gering wie möglich zu halten.

Ergänzend möchte ich nicht unerwähnt lassen, daß die Transportleistung eines Güterzuges durchschnittlich 20 LKW-Fahrten ersetzt und dies somit für die gesamte Region eine wesentliche Verbesserung der Gesamtökobilanz bedeutet.

Zu Frage 2:

"Welche Lärmschutzmaßnahmen setzen Sie, um den insgesamt ansteigenden Verkehr auf der Pyhrn-Route für die betroffenen Anrainer erträglich zu machen?"

Die bestehenden Bahnstrecken wurden bzw. werden von den ÖBB in Form der Erstellung von Lärmkatastern auf ihre Belastungen hin - auf Basis wissenschaftlicher Gutachten - bundesländerweise erfaßt. Darauf aufbauend erfolgt die Festlegung einer Prioritätenregelung für die zu treffenden Maßnahmen im Einvernehmen mit dem jeweiligen Bundesland. Der Lärmkataster für die Hauptstrecken in Oberösterreich, so auch für die Pyhrnbahn, wird im Jahre 1992 zur Ausarbeitung in Auftrag gegeben.

Zu Frage 4:

"Sind Sie bereit, die Schienentrassse und den Bahnkörper auf den letzten Stand der Technik zu bringen?

a) Sind Sie bereit, als Sofortmaßnahmen die Schienenstöße zu verschweißen (oder in einer sonst technisch geeigneten Maßnahme zu sanieren)?"

Die ÖBB übernehmen als umweltbewußtes Verkehrsunternehmen vielfältige Anstrengungen auf dem fahrgewegtechnischen Sektor, um die vom Bahnbetrieb ausgehenden Emissionen möglichst gering zu halten.

Die ÖBB beabsichtigen, die Strecke Linz - Selzthal zwecks Verbesserung des Betriebsablaufes und Komforterhöhung auszubauen.

- 4 -

Im Zuge eines solchen Ausbaues werden Schienen und Schwellen erneuert, Schienen - wenn möglich - lückenlos verschweißt, Bögen begradigt und der Unterbau saniert. Diese Maßnahmen bewirken sowohl eine Verbesserung der Fahrdynamik, als auch eine wesentliche Reduzierung der Lärmemissionen.

Der Baubeginn hängt insbesondere von der Finanzierung sowie der Reihung dieses Bauvorhabens innerhalb anderer Großprojekte der ÖBB - die meistens ebenfalls Umweltrelevanz besitzen - ab.

Zu a):

Es liegt selbstverständlich auch im Interesse der ÖBB, die erhaltungsaufwendigen Schienenstöße zu beseitigen und lückenlos hergestellte, verschweißte Gleise zu installieren.

Dem Verschweißen sind jedoch bei kleinen Kurvenradien und bei Holzschwellen enge Grenzen gesetzt. Und gerade diese Umstände treffen auf die Pyhrnstrecke zu. Wo jedoch eine Verschweißung technisch möglich ist, ist diese geplant.

Wien, am 6. September 1991

Der Bundesminister

