

II-6891 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode



REPUBLIC ÖSTERREICH  
 DER BUNDESMINISTER FÜR  
 ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR  
 MAG. VIKTOR KLIMA

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

Pr.Zl. 5905/47-4/92

3010 IAB

1992 -07- 21

zu 3101 IJ

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.

Dr. Haider und Kollegen vom 4. Juni 1992,

Zl. 3101/J-NR/1992, "Maßnahmen zur Reduktion des  
 Bahnlärms"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1 und 2:

"Wie weit ist die bereits seit langem versprochene Fertigstellung des Bahnlärmkatasters gediehen, bis wann ist mit der definitiven Fertigstellung und einem entsprechenden Maßnahmenkatalog zu rechnen?"

Welche Strecken wurden inzwischen im einzelnen untersucht, welche sind noch ausständig?"

Die Schallimmissionskataster wurden und werden bundesländerweise im Rahmen der Arbeitsgruppen an unabhängige wissenschaftliche Gutachter zur Ausarbeitung vergeben, wobei sie diese Untersuchungen für die Bundesländer Wien, Tirol und Vorarlberg in der Überarbeitungs- bzw. Fertigstellungsphase befinden. Für die restlichen Bundesländer erfolgt die Vergabe bis spätestens im Herbst 1992.

Die Zielsetzung besteht darin, daß sämtliche Hauptstrecken aller Bundesländer mit Ende 1993 katastermäßig fertiggestellt sind.

Zu Frage 3:

"Welche Teilergebnisse liegen bereits vor und in welcher Form wurden bzw. werden diese veröffentlicht?"

Die Ausarbeitung des Bereiches Transitkorridor Kufstein-Brenner wird Anfang August 1992 fertig vorliegen, der Kataster

- 2 -

für Vorarlberg wird im Herbst 1992 fertiggestellt sein.  
Nach Fertigstellung können die Kataster bei den Ämtern der Landesregierung eingesehen werden.

Zu Frage 4:

"Welche konkreten Maßnahmen wurden bisher aufgrund der jahrelangen Untersuchungen für den Lärmkataster bereits gesetzt bzw. warum erfolgten bisher noch keine solchen Maßnahmen, obwohl sicher schon für längere Streckenabschnitte Ergebnisse vorliegen, die besondere Problemzonen erkennen lassen?"

Seit ca. 2 Jahren werden die Kataster intensiv bearbeitet. Mit der Erstellung der Kataster für alle Bundesländer soll einerseits ein österreichweiter Überblick gewonnen, andererseits eine bundeseinheitliche Vorgangsweise in der Bestandsstreckensanierung erzielt werden.

Die Realisierung von Maßnahmen wird insbesondere von der Bereitschaft zur Mitfinanzierung durch die Gebietskörperschaften abhängen.

Zu Frage 5:

"Wie ist der aktuelle Stand der Arbeiten an der Bahnlärmschutzverordnung, wann ist mit deren Inkrafttreten zu rechnen?"

Aufgrund des bereits durchgeföhrten Begutachtungsverfahrens wird nunmehr eine grundlegende Überarbeitung der Verordnung durchgeführt, wobei die kürzlich eingebrachten Entschließungsanträge entsprechende Berücksichtigung finden sollen. Es ist davon auszugehen, daß der überarbeitete Entwurf im Herbst d.J. vorliegen wird.

Zu den Fragen 6, 7 und 8:

"Sind Sie bereit, diesen Entwurf dahingehend abzuändern, daß auch die Ausrüstung bestehender und nicht größeren Umbauten unterliegender Bahnstrecken mit Lärmschutzeinrichtungen ausgerüstet werden müssen?"

Wenn nein, warum nicht, bzw. welche alternativen Maßnahmen planen Sie, um Anrainer bestehender Eisenbahnanlagen vom Lärm zu entlasten?

- 3 -

Wie stehen Sie zum Vorschlag einer direkten gesetzlichen Regelung der Lärmschutzfrage im Eisenbahngesetz, wie dies die Intention des seit über einem Jahr unbehandelt im Verkehrsausschuß liegenden FPÖ-Antrags 168/A(E) ist?"

Die Prioritätenreihung und Förderung von Lärmschutzeinrichtungen entlang dieser Bahnstrecken erfolgen in Abhängigkeit von den Immissionskatastern und der Bereitschaft der Länder, entsprechend mitzuwirken.

Zu Frage 9:

"Auf welcher gesetzlichen oder sonstigen Grundlage wurden bisher die wenigen bestehenden Lärmschutzeinrichtungen an Bahnstrecken errichtet?"

Lärmschutzeinrichtungen auf bestehenden Strecken wurden bis jetzt auf freiwilliger Basis in Form von Versuchsstrecken ausgeführt; bei HL-Bauten ist der Lärmschutz hingegen integrierter Bestandteil der Baumaßnahmen (HL-Gesetz).

Zu den Fragen 10 und 11:

"Welche Systeme von Lärmschutzwänden wurden bisher mit welchen Ergebnissen (hinsichtlich der Wirkung, Kosten, Haltbarkeit und Erhaltungsaufwand, optischer Eindruck etc.) getestet?

Welche Systeme kamen bisher in welchem Ausmaß aufgrund dieser Tests zum Einsatz und welche Typen von Lärmschutzbauten sollen in Zukunft errichtet werden?"

Im Prinzip handelt es sich um die gleichen Lärmschutzsysteme, die auch im Straßenbau angewendet werden.

Darüber hinaus wurden auch Systeme des Straßenbaus in modifizierter Form sowie eisenbahnspezifische Lärmschutzelemente auf Absorber- bzw. Interferenzbasis getestet.

Die Untersuchungsergebnisse haben Verbesserungen im Bereich von 2 bis 17 dB (A) erbracht.

Grundsätzlich wird angestrebt, daß sämtliche auf dem Markt befindlichen Systeme (einschließlich Erdwälle, Steilwände etc.), aber auch oberbautechnische Schallschutzsysteme auf

- 4 -

ihren technisch und wirtschaftlich zweckmäßigen Einsatz hin getestet und verwendet werden.

Zu Frage 12:

"Welche Investitionsmittel werden voraussichtlich erforderlich sein, um zumindest die Hauptstrecken mit ausreichenden Lärmschutzeinrichtungen auszurüsten und wieviel wurde bisher in derartige Einrichtungen investiert?"

Für die erste Phase der Bestandsstreckensanierung wären nach Grobschätzung Mittel in der Höhe von 10 bis 15 Mrd. S erforderlich. Es hängt aber die Lärmschutzsanierung auch maßgeblich von der Bereitschaft der Gebietskörperschaften zur Mitfinanzierung ab.

Zu Frage 13:

"Wieviel werden die ÖBB nach derzeitiger Planung 1992 in Lärmschutzeinrichtungen investieren und welche Steigerungen sind in den nächsten Jahren geplant?"

Österreichweit werden von den ÖBB im Jahr 1992 für konkrete unmittelbare Lärmschutzprojekte im Bereich der Eisenbahninfrastruktur ca. 74 Mio S aufgewendet. Darüberhinaus bewirken eine Fülle von Maßnahmen auch mittelbar eine Lärmreduktion (moderne Fahrzeuge, verschweißte Schienen u.s.w.).

In Anbetracht der steigenden Anforderungen auf dem Sektor des Schallschutzes ist in den kommenden Jahren mit einem erheblichen finanziellen Mehrbedarf zu rechnen.

Zu den Fragen 14 und 15:

"Welche Maßnahmen wurden bisher im Bereich des rollenden Materials gesetzt, um bereits die Lärmentstehung so weit wie möglich zu verhindern?"

Ist es geplant, in Hinkunft auch die besonders lauten Güterwagen mit leiseren Scheiben- statt Klotzbremsen auszurüsten, wenn nein, warum nicht?"

Im konstruktiven Bereich wurde hinsichtlich der Fahrzeugbeschaffungen insbesondere durch strenge Auflagen in den La-

- 5 -

stenheften (die somit vertragsrelevant sind) entsprechende Vorsorge getroffen, sodaß im Rahmen der technischen Machbarkeit geringstmögliche Schallemissionen erreicht werden. Bedeutende fahrzeugtechnische Erfolge sind vor allem auf dem Reisezugwagensektor feststellbar. An konkreten Beispielen sind zu nennen:

- moderne Fahrzeugdrehgestelle mit leiseren Laufeigenschaften
- Schallabsorber an den Rädern
- Schallschutzschürzen
- Spurkanzschmiereinrichtungen
- moderne Scheibenbremsen anstelle von Klotzbremsen
- quietscharme Bremsbeläge
- Verminderung der Geräuschentwicklung bei Lüftern und Druckluftventilen.

Scheibenbremsen werden bei Standard-Güterwagen bis 140 km/h derzeit aus wirtschaftlichen Gründen international noch nicht vorgesehen.

Hinsichtlich der Modernisierung der Güterwagen wäre jedoch grundsätzlich zu bemerken, daß wegen der verstärkten internationalen Verflechtung diese - durchaus berechtigte - Forderung nur sehr bedingt durch österreichische Maßnahmen erfüllbar ist, wenngleich die Vorbildwirkung fortschrittlicher Staaten wie Österreich nicht übersehen werden darf.

Zu Frage 16:

"Sind Sie bereit, strengere technische Kontrollen bei den international gemeinsam genutzten Güterwagen beim Grenzübertritt zu veranlassen, um den Einsatz der häufig desolaten und entsprechend lauten Fahrzeuge diverser fremder Bahnverwaltungen in Österreich möglichst zu unterbinden, was auch der Betriebsicherheit zugute käme?"

Im Interesse der Betriebssicherheit erfolgen bei den ÖBB bereits strenge technische Kontrollen, sodaß von einem Einsatz desolater Fahrzeuge nicht gesprochen werden kann.

Es ist auch zu berücksichtigen, daß die speziell durch Güterwagen verursachte Lärmentwicklung weit mehr davon beeinflußt

- 6 -

wird, ob diese Fahrzeuge beladen (und damit wesentlich leiser) oder unbeladen bzw. zwei- oder mehrachsig ausgeführt sind. Der technische Allgemeinzustand hat daher im Bezug auf die Lärm-entwicklung eine weitaus geringere Bedeutung. Durch den auch in den osteuropäischen Ländern vermehrten Einsatz von Drehgestellwagen und infolge der intensiven Bemühungen der ÖBB zur Verringerung der Leerwagentransporte wird sich diese Lärmquelle weiterhin reduzieren.

Zu Frage 17:

"Ist es richtig, daß zuletzt weitere 9 alte und dementsprechend laute Dieselloks Reihe 2048 (ex DB 211 aus den 50er Jahren) in Deutschland bestellt wurden, wenn ja, warum (im Hinblick auf die parallele - wenn auch sehr zögernde - Beschaffung der leisen 2068 für einen ähnlichen Einsatzbereich) und welche Nutzungsdauer ist für diese Fahrzeuge vorgesehen?"

Von den von den ÖBB insgesamt bestellten 24 Diesellokomotiven dieses Typs wurden bis dato 16 Fahrzeuge ausgeliefert. Die Reihe 2048 wurde jedoch grundlegend technisch überholt, wobei insbesondere der Einbau moderner, geräuscharmer Fahrzeugmotoren in sämtliche Triebfahrzeuge der Type 2048 erfolgte bzw. bei den noch auszuliefernden Lokomotiven durchgeführt wird. Diese Modifikation rechtfertigt einen langfristigen Einsatz der Reihe 2048 im Verschubdienst sowie als Streckenlokomotive.

Zu Frage 18:

"Welche technischen Maßnahmen wurden bisher ergriffen, um die Belastung durch besonders laute Triebfahrzeugreihen (diverse Dieselloks, aber auch die weitverbreitete E-Lokreihe 1044) zu vermindern?"

Auf dem Triebfahrzeugsektor wurden insbesondere Vorsorgen getroffen, um auftretende Strömungsgeräusche zu vermindern bzw. Lärmabstrahlungen durch Dämmung zu vermindern.

Konkret sind vor allem folgende Beispiele zu nennen:

- Änderung der Ausführung des Lüftersystems bei der Baureihe 1044

- 7 -

- Verbesserung der Lüfteranlage sowie Schalldämmung des Motorbereiches bei der Baureihe 2067
- Einsatz von Schalldämpfern bei den Entwässerungseinrichtungen der Druckluftanlagen in verschiedenen Baureihen (zB 4020).

Wien, am 17. Juli 1992

Der Bundesminister

