



Bundesministerium  
für Verkehr,  
Innovation und Technologie

An den  
Präsidenten des Bundesrates  
Edgar Mayer  
Parlament  
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0024-I/PR3/2017  
DVR:0000175

Wien, am 5. September 2017

Sehr geehrter Herr Präsident!

Der Bundesrat Krusche und weitere Bundesräte haben am 5. Juli 2017 unter der **Nr. 3251/J-BR/2017** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Vershubarbeiten am Bhf St.Michael i. d. Obersteiermark gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich – nach Einholung von Auskünften der ÖBB – wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Wann wurde der Nordbereich des Bahnhofes für den Vershub adaptiert und der Vershubhügel errichtet?*

Die Adaptierung des Bahnhof St. Michael wurde in den 1990er Jahren geplant und umgesetzt. Im Jahr 2000 wurde der Bahnhof in der geänderten Konfiguration als Vershubbahnhof mit Anschlüssen zu einem Logistikcenter sowie zu einem Terminal in Betrieb genommen.

Zu Frage 2:

- *Welche Kosten verursachten die gemäß Frage 1 genannten Maßnahmen?*

Die Beantwortung dieser Frage erfordert umfangreiche Archivrecherchen über Baumaßnahmen die vor ca. 20 Jahren im Bahnhof St. Michael ausgeführt wurden und kann daher wegen des überdurchschnittlich hohen Verwaltungsaufwandes nicht erfolgen.

#### Zu Frage 3:

- *Von wann bis wann wurde der Vershub im Nordbereich des Bahnhofes abgewickelt?*

Die Abwicklung des Vershubs richtet sich nach betrieblichen, sicherheitstechnischen und auch wirtschaftlichen Erfordernissen. Auf Basis dieser Anforderungen wird die Zugbildung nach wirtschaftlichen und sicherheitstechnischen Anforderungen entweder aus dem Norden oder dem Süden oder auf beiden Seiten durchgeführt. Bis Ende 2013 wurden Züge überwiegend aus Richtung Norden gebildet.

#### Zu Frage 4:

- *Aus welchen Gründen und wann wurden die Vershubarbeiten vom Nordbereich in den Südbereich des Bahnhofes verlegt?*

Nach Auskunft der ÖBB wurde aufgrund der geänderten Auftragslage und der damit zusammenhängenden Frachtstromverlagerungen, der produktionstechnischen Aspekte und unter Berücksichtigung des Sicherheitsaspektes die Zugbildung anlässlich einer notwendigen Neuerstellung des Vershubkonzeptes im Bahnhof St. Michael angepasst.

#### Zu den Fragen 5 und 6:

- *Welche der gemäß Frage 4 genannten Gründe waren zum Zeitpunkt der Adaptierung des Nordbereiches nicht bekannt?*
- *Warum waren die gemäß Frage 4 genannten Gründe zum damaligen Zeitpunkt nicht bekannt?*

Zum Zeitpunkt der Planung und Adaptierung des Bahnhof St. Michael bestanden entsprechende Anforderungen der Wirtschaft. Die in Frage 4 angeführten Aspekte der Frachtstromverlagerung waren nicht bekannt.

#### Zu Frage 7:

- *Wie werden die Kosten für die Vershubarbeiten am Bahnhof St. Michael berechnet?*

Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) bestellt bei der ÖBB Infrastruktur AG Leistungen und bezahlt dafür laut veröffentlichtem Produktkatalog.

Zu den Fragen 8 bis 10:

- *Wie hoch waren diese Kosten für die Verschubarbeiten im Nordbereich auf jährlicher Basis?*
- *Wie hoch sind die Kosten für die Verschubarbeiten im Südbereich auf jährlicher Basis?*
- *Wie groß ist der Kostenunterschied zwischen den Verschubarbeiten im Norden und Süden inflationsbereinigt?*

Über wettbewerbsrelevante Daten kann keine Auskunft gegeben werden.

Zu Frage 11:

- *Wie hoch ist die durchschnittliche Auslastung des Bahnhofes St. Michael mit Verschubarbeiten?*

Die Angabe der Auslastung des Bahnhofes St. Michael mit Verschubarbeiten in Prozenten ist nicht möglich. Ausgehend von den Aufträgen aus der Wirtschaft und damit zusammenhängend den Folgewirkungen auf die Frachtströme werden die Ressourcen so wirtschaftlich wie möglich eingesetzt, um den Verschub so ressourcenschonend wie möglich abzuwickeln.

Zu Frage 12:

- *Wie hoch ist die Spitzenauslastung des Bahnhofes St. Michael mit Verschubarbeiten und wie oft wird diese erreicht (in % der Betriebszeit)?*

Der Bahnhof St. Michael ist aufgrund der Auftragslage derzeit gut ausgelastet, eine prozentuelle Angabe einer Spitzenauslastung ist jedoch nicht möglich, da keine Parameter für die Berechnung vorliegen.

Zu Frage 13:

- *Wie schätzen Sie die zukünftige Auslastung des Bahnhofes St. Michael ein?*

Die zukünftige Auslastung in den kommenden Jahren kann nicht verlässlich angegeben werden, da die ÖBB jeweils von der Auftragslage und den damit einher gehenden Frachtstromänderungen

abhängig ist. Soweit bisher erkennbar, sollte das Verschubaufkommen in den nächsten Jahren in etwa gleich bleiben.

#### Zu Frage 14:

- *Wie hoch sind die unter Frage 11, 12 und 13 genannten entsprechenden Werte für die Bahnhöfe Selzthal und Niklasdorf?*

Diese unter Frage 11, 12 und 13 genannten Werte (Auslastung, Spitzenauslastung, Erwartungswerte) können ebenfalls nicht genannt werden, da diese Bahnhöfe im Gesamtkontext andere Aufgaben zu erfüllen haben (keine Verschubknoten). Darüber hinaus ist eine Verlagerung von Verschubaufgaben von St. Michael nach Selzthal / Niklasdorf nicht ohne weitere bauliche Maßnahmen möglich.

#### Zu den Fragen 15 bis 17:

- *Gibt es ein lärmtechnisches Gutachten für die Verschubarbeiten im Südbereich des Bahnhofes St. Michael?*
- *Wenn ja bei Frage 15, was sind die wesentlichen Inhalte dieses Gutachtens?*
- *Wenn nein bei Frage 15, warum nicht?*

Ein gesondertes lärmtechnisches Gutachten für die Verschubarbeiten im Südbereich des Bahnhofes St. Michael liegt nicht vor. Es gab diesbezüglich aus Sicht der ÖBB Infrastruktur keine Veranlassung ein explizites Gutachten für die Verschubarbeiten zu erstellen. Anlässlich der Bestandslärmsanierung St. Michael wurden ein schalltechnisches Gutachten und eine schalltechnische Untersuchung des Bereiches zur schalltechnischen Sanierung im Jahr 2001 erstellt.

#### Zu den Fragen 18 und 19:

- *Gibt es aktuelle Lärmmessungen, insbesondere in den Nachtstunden, für den Südbereich des Bahnhofes St. Michael?*
- *Wenn ja bei Frage 18, was sind die wesentlichen Ergebnisse dieser Messungen?*

Die aktuellsten Werte der Immission in benachbarten Bereichen weist der Schienenverkehrslärmimmissionskataster (Stand Ergänzung 02/2012) als Ergebnis einer schalltechnischen Untersuchung aus. In diesem werden die Schallimmissionen – Bahnverkehr in der Nacht nach der geplanten (und teilweise realisierten) Bestandslärmsanierung dargestellt.

### Zu Frage 20

- *Wenn nein bei Frage 18, warum nicht?*

Der Bereich Bahnhof St. Michael in der Obersteiermark wurde im Rahmen der Ermittlung der Bestandslärmschutzmaßnahmen 2001 schalltechnisch genau untersucht und daraus wurden Maßnahmen abgeleitet.

### Zu Frage 21:

- *Welche Unterschiede bestehen zwischen dem Nord- und dem Südbereich in Hinblick auf die Arbeitssicherheit der im Verschub tätigen Mitarbeiter?*

Im Bahnhof St. Michael besteht ein Gefälle von der Nordseite hin zur Südseite. Aufgrund der großen Neigung Richtung Süden würde ein Abstoßen von der Nordseite in Richtung Süden ein höheres Sicherheitsrisiko für die MitarbeiterInnen bedeuten, da jeder Wagen zwei Mal abgehemmt werden müsste, damit im Zielgleis die Abrollgeschwindigkeit nicht zu hoch ist. Deshalb ist der Produktionsablauf so, dass von Süden Richtung Norden abgestoßen wird, um der Prämisse der höchstmöglichen Sicherheit nachzukommen.

### Zu Frage 22:

- *Sofern die Verschubarbeiten im Nordbereich als weniger sicher eingestuft werden: Seit wann ist diese Situation bekannt und warum wurde diese bei der Adaptierung des Nordbereichs nicht berücksichtigt?*

Grundsätzlich sind Verschubarbeiten auf/von beiden Seiten des Bahnhofes möglich. Die Bestimmungen innerhalb des Eisenbahnbetriebes sehen entsprechende Regelungen vor, um einen sicheren Verschub gewährleisten zu können. Die Inbetriebnahme des Bahnhofes nach der Umbauphase in den 1990er Jahren war etwa im Jahr 2000 und das heutige Produktionskonzept ergibt sich aus den Kundenanforderungen seit 2014. Daher war aus zeitlicher Sicht schon keine Berücksichtigung möglich.

### Zu Frage 23:

- *Welche Maßnahmen wären aus Sicht der ÖBB notwendig, um die Arbeitssicherheit im Nordbereich auf ein mit dem Südbereich vergleichbares Niveau anzuheben?*

Aus Sicht des Sicherheitsaspektes würde der Neubau eines Auszugsgleises mit geeignetem Gefälle in Richtung Norden helfen. Allerdings nimmt diese Maßnahme keinen Bezug auf die produktionstechnischen Erfordernisse (Frachtströme vorwiegend Richtung Süden) und wäre daher wirtschaftlich nicht zu rechtfertigen (bei Änderung der Produktionsabläufe vom Süden in den nördlichen Bereich des Bahnhofes würden sich bei gleichbleibender Wagen- und Zuganzahl die Verschiebewegungen knapp verdoppeln). Eine Umstellung des Produktionskonzepts ist daher aus infrastrukturellen und resourcentechnischen Gründen nicht möglich.

Zu Frage 24:

- *Welche Kosten würden diese Maßnahmen erfordern?*

Es wurden keine Maßnahmen festgelegt.

Zu Frage 25:

- *Welche Maßnahmen sind derzeit seitens der ÖBB geplant, um eine für die Anrainer zufriedenstellende Lösung zu finden?*

Im Rahmen des Programms Bestandslärmsanierung wurde in Abstimmung mit der Gemeinde und dem Land auf Basis von Übereinkommen die Planung im Zeitraum 2000 – 2004 und der Bau der Sanierungsmaßnahmen (1. Bauabschnitt) 2004 - 2007 umgesetzt. Derzeit ist das Angebot seitens der ÖBB Infrastruktur und des Landes Steiermark noch aufrecht, die im Rahmen des gemeinsamen Planungsprozesses 2000 – 2004 abgestimmten Bestandslärmsanierungsmaßnahmen auf Basis weiterer Übereinkommen fortzuführen.

Zu Frage 26:

- *Welche Kosten werden diese Maßnahmen verursachen und bis wann sollen sie umgesetzt werden?*

Ich verweise auf die Antwort zu Fragepunkt 25. Eine zuletzt am 9. Mai 2016 erfolgte Abstimmung zwischen der Gemeinde, dem bmvit und den ÖBB ergab das Ersuchen an die Gemeinde zur Entscheidung, welche der vorgeschlagenen Varianten als Basis für das Planungs- und Realisierungsübereinkommen sowie die Kostenermittlung herangezogen werden soll.

Zu Frage 27:

- *Wird sich die ÖBB bemühen, im Vorfeld etwaiger weiterer Schritte eine einvernehmliche Lösung mit den Anrainern zu finden?*

Es wurde nach Angaben der ÖBB in den letzten Jahren seitens der ÖBB Infrastruktur mehrfach angeboten, entsprechende Lärmschutzmaßnahmen zu treffen.

Zu Frage 28:

- *Im Schreiben der ÖBB-Infrastruktur vom 7. Juni wird angeführt, dass "eine Verlegung der Vershubarbeiten [ . . . ] wie eine Verlegung in eine andere Ortschaft, da die umliegenden Bahnhöfe ausgelastet sind und auch eine Vielzahl anderer Gründe eine Verlegung unmöglich macht." Welche Gründe sind mit "die Vielzahl anderer Gründe" konkret gemeint?*

Eine Änderung des Vershubkonzeptes ist nur auf Basis der Frachtströme möglich. Derzeit wird der Bahnhof St. Michael als (Nahverkehrs)-Vershubknoten für Frachten von/nach dem Bereich des Murtals und des Lavantals verwendet. Diese Aufgabe kann in absehbarer Zeit nicht geändert werden, da die in Frage kommenden Bahnhöfe (Knittelfeld, Zeltweg, Niklasdorf) ihrerseits in das Gesamtkonzept eingebunden sind und entsprechend der vorhandenen Infrastruktur bereits mit bestehenden Zugbildungen ausgelastet sind.

Darüber hinaus ist eine entsprechende Verlagerung der derzeit in St. Michael durchgeführten Vershubtätigkeiten in die genannten Bahnhöfe aus produktionstechnischen Gründen nicht möglich (fehlende Gleiskapazität bzw. Einschränkung des Personennah- und fernverkehrs).

Mag. Jörg Leichtfried

