
3251/J-BR/2017

Eingelangt am 05.07.2017

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

ANFRAGE

des Bundesrates Gerd Krusche
und weiterer Bundesräte
an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend Verschubarbeiten am Bhf St. Michael i. d. Obersteiermark

Bereits vor zwei Jahren wurde durch die Österreichischen Bundesbahnen der Verschub am Areal des Bahnhofes St. Michael in der Obersteiermark vom Norden in den Südtail verlegt. Im nördlichen Bereich des Bahnhofes leben deutlich weniger Anrainer entlang der Bahnstrecke als im Südtail, wo sich ein Wohngebiet befindet.

Seit der Neupositionierung des Verschubes kritisieren die betroffenen Anrainer eine nahezu unerträgliche Lärmbelästigung. Insbesondere in den Nachtstunden wirkt sich diese Lärmemission negativ auf die Lebensqualität der Bürger aus.

Die Kleine Zeitung berichtete am 30. Juni 2016 in ihrer Onlineausgabe unter dem Titel „Verschub: Anrainer wollen noch immer Verlegung“ wie folgt:

„Viele der 150 Anrainer waren gekommen, um bei der Bürgerversammlung Mittwoch Abend Neues bezüglich möglicher Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des südlichen Bahnhofs in St. Michael zu erfahren. Aber auch, um ihre Ängste und Zweifel zu deponieren, dass der Verschublärm sich in den kommenden Jahren noch steigern werde.

Eingeladen hatte die Gemeinde St. Michael gleich vorort Ecke Bahnweg/Landstraße, vor der Unterführung zum ESV-Platz, der von der Gemeinde von den ÖBB nun gekauft worden war. ‚Es sind sehr viele Anrainer gekommen, die noch immer verunsichert sind. Bürgermeister Karl Fadinger hat die gesamte Situation sehr gut geschildert und auch, welche Möglichkeiten es gibt‘, berichtet Anrainersprecher Patrick Mild. Schade sei nur gewesen, dass die Vertreter der ÖBB nicht gekommen seien. [...] Für Mild und seine Nachbarn ist die geplante Lärmschutzwand, die an die 700.000 Euro kosten soll, aber die allerletzte Lösung, die sie umgesetzt haben wollen. ‚Wir werden weiter darum kämpfen, dass der Verschub wieder in den nördlichen Teil des Bahnhofs verlegt wird oder vielleicht sogar ganz aus St. Michael wegkommt‘, erklärte er. Unterstützung gebe es auch von Bürgermeister Fadinger, der gestern allerdings für eine Stellungnahme nicht erreichbar war. [...] Die ÖBB habe kürzlich Fähnchen im betroffenen Bereich angebracht, welche die zwei möglichen Höhen der Lärmschutzwand anzeigen sollen – eine in 3,5 Metern Höhe die andere in drei Metern Höhe. ‚Eine Lärmschutzwand schränkt unsere Lebensqualität schon sehr

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

ein', erklärte Mild schon vor Monaten. Bürgermeister Fadinger habe zugesagt, noch ein Gespräch mit Verkehrsminister Jörg Leichtfried führen zu wollen, ob es nicht doch eine andere Lösung als eine Lärmschutzwand gibt.

(Quelle: http://www.kleinezeitung.at/steiermark/leoben/peak_leoben/5040596/St-Michael_Verschub_Anrainner-wollen-noch-immer-Verlegung?from=rss)

Aus einem vorliegenden Schriftverkehr geht hervor, dass die ÖBB nicht bereit sind, eine Rückverlegung des Verschubs in den Nordteil des Bahnhofes durchzuführen. Vielmehr wird darauf hingewiesen, „*dass aus vielfacher Hinsicht eine Verlegung der Verschubarbeiten in den Nordbereich genauso nicht realisierbar ist wie eine Verlegung in eine andere Ortschaft, da die umliegenden Bahnhöfe ausgelastet sind und eine Vielzahl anderer Gründe eine Verlegung unmöglich macht.*“

(Quelle: Beantwortungsschreiben der ÖBB-Infrastruktur AG vom 07. Juni 2017)

Der zuständige Bundesminister Jörg Leichtfried befand es nicht für notwendig, inhaltlich auf die Problemschilderungen der betroffenen Bürger einzugehen. Vielmehr verwies er in einem offenbar standardisierten Schreiben, welches der FPÖ vorliegt, lediglich auf die Stellungnahme der ÖBB.

Die unterfertigten Bundesräte stellen daher an den Bundesminister für Verkehr Innovation und Technologie folgende

ANFRAGE

1. Wann wurde der Nordbereich des Bahnhofes für den Verschub adaptiert und der Verschubhügel errichtet?
2. Welche Kosten verursachten die gemäß Frage 1 genannten Maßnahmen?
3. Von wann bis wann wurde der Verschub im Nordbereich des Bahnhofes abgewickelt?
4. Aus welchen Gründen und wann wurden die Verschubarbeiten vom Nordbereich in den Südbereich des Bahnhofes verlegt?
5. Welche der gemäß Frage 4 genannten Gründe waren zum Zeitpunkt der Adaptierung des Nordbereiches nicht bekannt?
6. Warum waren die gemäß Frage 4 genannten Gründe zum damaligen Zeitpunkt nicht bekannt?
7. Wie werden die Kosten für die Verschubarbeiten am Bahnhof St. Michael berechnet?
8. Wie hoch waren diese Kosten für die Verschubarbeiten im Nordbereich auf jährlicher Basis?
9. Wie hoch sind die Kosten für die Verschubarbeiten im Südbereich auf jährlicher Basis?
10. Wie groß ist der Kostenunterschied zwischen den Verschubarbeiten im Norden und Süden inflationsbereinigt?
11. Wie hoch ist die durchschnittliche Auslastung des Bahnhofes St. Michael mit Verschubarbeiten?
12. Wie hoch ist die Spitzenauslastung des Bahnhofes St. Michael mit Verschubarbeiten und wie oft wird diese erreicht (in % der Betriebszeit)?
13. Wie schätzen Sie die zukünftige Auslastung des Bahnhofes St. Michael ein?
14. Wie hoch sind die unter Frage 11, 12 und 13 genannten entsprechenden Werte für die Bahnhöfe Selzthal und Niklasdorf?

15. Gibt es ein lärmtechnisches Gutachten für die Verschubarbeiten im Südbereich des Bahnhofes St. Michael?
16. Wenn ja bei Frage 15, was sind die wesentlichen Inhalte dieses Gutachtens?
17. Wenn nein bei Frage 15, warum nicht?
18. Gibt es aktuelle Lärmmessungen, insbesondere in den Nachtstunden, für den Südbereich des Bahnhofes St. Michael?
19. Wenn ja bei Frage 18, was sind die wesentlichen Ergebnisse dieser Messungen?
20. Wenn nein bei Frage 18, warum nicht?
21. Welche Unterschiede bestehen zwischen dem Nord- und dem Südbereich in Hinblick auf die Arbeitssicherheit der im Verschub tätigen Mitarbeiter?
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?
23. Welche Maßnahmen wären aus Sicht der ÖBB notwendig, um die Arbeitssicherheit im Nordbereich auf ein mit dem Südbereich vergleichbares Niveau anzuheben?
24. Welche Kosten würden diese Maßnahmen erfordern?
25. Welche Maßnahmen sind derzeit seitens der ÖBB geplant, um eine für die Anrainer zufriedenstellende Lösung zu finden?
26. Welche Kosten werden diese Maßnahmen verursachen und bis wann sollen sie umgesetzt werden?
27. Wird sich die ÖBB bemühen, im Vorfeld etwaiger weiterer Schritte eine einvernehmliche Lösung mit den Anrainern zu finden?
28. Im Schreiben der ÖBB-Infrastruktur vom 7. Juni wird angeführt, dass *„eine Verlegung der Verschubarbeiten [...] 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?