

II-7904 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  
Telefax 61 3221155  
Telefax (0222) 73 78 76  
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 5905/7-4-89

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.  
Strobl und Genossen vom 26. April 1989, Nr.  
3667/J-NR/1989, "Lärmschutzmaßnahmen an be-  
stehenden und projektierten Bahnanlagen zur  
Minderung der Lärmbelästigung"

3615 IAB  
1989 -06- 23  
zu 3667 J

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Punkt 1.:

"Haben Sie wissenschaftliche Untersuchungen zum Zwecke der Festlegung zur Bewertung des Schienenverkehrslärms bereits in Auftrag gegeben?"

Vom Bundesministerium für Öffentliche Wirtschaft und Verkehr und von den ÖBB wurde ein Forschungsauftrag an die Versuchsanstalt am Technologischen Gewerbemuseum erteilt, mit welchem objektive Kriterien zur Bewertung des Schienenverkehrslärms erarbeitet werden sollen, auf deren Grundlage Abhilfemaßnahmen gesetzt werden können. Die damit vorgesehene Objektivierung soll eine Gleichbehandlung aller von Schienenverkehrslärm betroffener Anrainer bei Vorliegen gleicher Voraussetzungen sicherstellen.

Zu Punkt 2.:

"Bei Vorliegen einer solchen Studie: Welche Ergebnisse hat sie gebracht und welche Maßnahmen werden Sie veranlassen?"

Die Forschungsarbeit "Schienenverkehrslärm" liegt vor. Sie gliedert sich in 3 Teile:

Teil 1:

Befragung von Anrainern entlang von Bahnstrecken über die Wohnqualität und Störung durch Schienenverkehrslärm.

- 2 -

Teil 2:

Zusammenhang zwischen objektivem Maß der Schallimmission und subjektiv empfundener Störung.

Teil 3:

Messung der Schallemission von Eisenbahnzügen als Unterlage zur Berechnung der Schallimmission.

Dabei wurden folgende Aussagen getroffen:

Zu Teil 1:

Die Zufriedenheit mit den Wohnverhältnissen ist insgesamt (bundesweit) hoch, auch in der Nähe der Bahnlinien. Die Untersuchungen zeigen deutlich die Abnahme der Störung mit der Entfernung von der Bahnlinie und die wesentlich geringere Störung bei geschlossenen Fenstern. Sie zeigen auch, daß das Ausmaß der Störung an den einzelnen Bahnlinien sehr unterschiedlich ist. Die Störung wird bei Radio und Fernsehen am größten empfunden.

Zu Teil 2:

Wegen der unterschiedlichen Struktur des Lärms von Schienen- und Straßenverkehr ist ein Vergleich von Grenzwerten schwierig und auch nicht zweckmäßig.

Analog zu internationalen Forschungsergebnissen ist der Prozentsatz jener Personen, die sich bei gleichem Lärmpegel durch Straßenverkehrslärm gestört fühlen wesentlich höher, als durch Schienenverkehrslärm.

Zu Teil 3:

Für unterschiedliche Zuggattungen und Geschwindigkeiten wurde ein Rechenmodell zur Ermittlung der Schallemissionen erstellt, das die Grundlage für eine einheitliche Feststellung von Schallimmissionen aufgrund sämtlicher maßgebender Parameter bildet.

- 3 -

Unter Vorsitz des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, Sektion II, wurde daher im Rahmen des Österreichischen Arbeitsringes für Lärmbekämpfung eine Arbeitsgruppe "Maßnahmen zum Schutz vor Schienenverkehrs-lärm" gebildet, die auf breiter Basis unter Mitwirkung von Zivilingenieuren, technischen Amtssachverständigen der Landesregierungen und der ÖBB ein einheitliches Rechenmodell zur Beurteilung von Schallimmissionen entlang von Eisenbahnstrecken ausarbeitet. Die Textierung dieser Richtlinien soll im Herbst vorliegen.

Zu Punkt 3.:

"Sind Sie bereit, auch bei bereits bestehenden Bahnanlagen mit hoher Lärmbelästigung geeignete Lärmschutzmaßnahmen zu setzen?"

Auf der Grundlage dieser Richtlinien wird es möglich sein, auch bei bestehenden Eisenbahnen die Notwendigkeit, konkrete Lärmschutzmaßnahmen zu treffen, nach objektiven Gesichtspunkten zu erfassen. Vor der Anordnung derartiger Lärmschutzmaßnahmen durch die Eisenbahnbehörde wird es allerdings notwendig sein, die Finanzierungsfrage für Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bahnanlagen abzuklären, wobei eine Beteiligung an der Tragung des hierfür erforderlichen Finanzaufwandes aller an der Lärmreduzierung interessierter Stellen eine erhebliche Beschleunigung bringen könnte.

In diesem Zusammenhang wäre ganz besonders hervorzuheben, daß die ÖBB seit geraumer Zeit auch für bestehende Strecken aktive Lärmschutzmaßnahmen forciert realisieren. Als Beispiele für eine wesentliche Reduktion der Rollgeräusche sind insbesondere folgende Maßnahmen zu nennen:

- Beschaffung und Einsatz moderner geräuscharmer Fahrzeuge. Im Rahmen des Forschungs- und Versuchsamtes (ORE) des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) werden schon seit 1962 im Zusammenwirken mit Technischen Universitäten in international besetzten Arbeitsgruppen (Ausschüssen)

- 4 -

auch die Lärmschutzmaßnahmen an Fahrzeugen (Lokomotiven und Wagen) behandelt.

Die Ergebnisse sind schon seit vielen Jahren in den spezifischen Vorschriften für die Neubaufahrzeuge - den Lastenheften - verankert.

Auch für den Zinssatz älterer Fahrzeuge werden - soweit dies technisch und wirtschaftlich vertretbar ist - Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

- Lückenlose Gleisverschweißungen.
- Lärmschutztechnisch hochwertiger Oberbau mit Betonschwellen.
- Effiziente Schallschutztechnische Maßnahmen im Brückenbereich.
- Ersatz der Klotzbremsen durch Scheibenbremsen.
- Installierung von Verschiebfunk.
- Reduzierung der Abgabe akustischer Signale sowie des Einsatzes von Lautsprechern während der Nachtstunden auf ein Mindestmaß.
- Wesentliche Einschränkungen im Laufenlassen von Dieseltriebfahrzeugen während der Verschiebepausen.

Zu Punkt 4.:

"Beabsichtigen Sie, der Forderung des Tiroler Landtages auf Novellierung des Eisenbahngesetzes im Sinne des Punktes 3 Rechnung zu tragen?"

Ich bin der Meinung, daß durch die oben erwähnte Richtlinie zur Errichtung von Lärmschutzwänden rascher gehandelt werden kann, als durch die Novellierung gesetzlicher Vorschriften im Eisenbahnbereich.

Wien, am 22. Juni 1989  
Der Bundesminister