



II-533 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. 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
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 73 78 76
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 5905/67-4/90

100 IAB

1991 -01- 29

ZU 77 1J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

der Anfrage der Abg. Dr. Pirker und Genossen
vom 29. November 1990, Nr. 77/J-NR/1990, "Maß-
nahmen zur Lärmreduzierung im Bereich der Bahn-
strecke Klagenfurt - Velden - Villach"

Einleitend darf ich zu Ihrer Anfrage festhalten, daß der Bahnhof Velden am Wörthersee für 1990 im Tagesdurchschnitt eine Verkehrsfrequenz von insgesamt 119 Zügen, davon 67 Reisezüge und 52 Güterzüge, verzeichnet hat. Die im Motiventeil der Anfrage angeführten 142 Züge, davon 111 Güterzüge, stellen einen untypischen Spitzenwert und keineswegs eine durchschnittliche Tagesfrequenz dar.

Zwar kann die für die Zukunft zu erwartende Zugfrequenz nicht exakt prognostiziert werden, doch ist eine Steigerung auf 250 Züge pro Tag unwahrscheinlich. Eine solche Tagesfrequenz würde eine Verdoppelung des derzeitigen Verkehrsaufkommens bedingen.

Das Thema Lärmreduktion betreffend, habe ich Auftrag gegeben, Richtlinien für zulässige Immissionswerte als Basis für eine Lärmschutz-Verordnung sowie Lärmkataster (Belastungskarten) für die einzelnen Bundesländer auszuarbeiten. Auf Basis dieser Unterlagen wird eine Prioritätenreihung zu erarbeiten sein.

Ihre konkreten Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Welche Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmemissionen des rollenden Materials sind für die nächste Zukunft vorgesehen?"

Als Maßnahme, die Lärmentwicklung bereits an der Quelle zu reduzieren - die ich jedenfalls langfristig für die zielführendste Maßnahme halte - ist derzeit eine "Schienefahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung" in meinem Haus in Ausarbeitung, in der die zulässigen Schallemissionen an Schienenfahrzeugen festgelegt werden sollen.

Auf dem fahrzeugtechnischen Sektor sind - unter Berücksichtigung der technischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten folgende Verbesserungen hervorzuheben:

- 2 -

- Von den ÖBB wird - im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten - der sukzessive Ersatz älterer Fahrbetriebsmittel angestrebt. Durch die neuen Fahrzeuge wird nicht nur die gewünschte Lärminderung, sondern auch eine erhebliche Attraktivitätssteigerung erreicht, wodurch die Wettbewerbssituation der Bahn - im Hinblick auf die Verlagerung von maßgeblichen Straßenverkehrsanteilen auf die Schiene - eine wesentliche Verbesserung erfährt.
- Für neu zu beschaffende Fahrzeuge werden Lastenhefte erstellt, in denen maximale Lärmgrenzwerte exakt festgelegt und vorgeschrieben sind.

Die derzeit in Auslieferung befindlichen Reisezugwagen sind (nach Messungen des Umweltbundesamtes) wesentlich leiser als die früher beschafften Fahrzeuge. Dieses Wagenmaterial weist bei einer Geschwindigkeit von 160 km/h etwa die gleiche Schallabstrahlung auf wie jene Wagen, die noch bis vor kurzem beschafft wurde, bei einer Geschwindigkeit von 120 km/h. Eine Geschwindigkeitsanhebung der Reisezüge auf 160 km/h würde daher zu keiner erhöhten Lärmemission führen.

- Verwendung moderner Scheibenbremsen anstelle von Klotzbremsen.
- Einsatz von quietscharmen Bremsbelägen
- Verminderung oder Geräuschentwicklung bei Lüftern und Druckluftventilen.
- Im Zuge der planmäßigen Erhaltungsarbeiten wird besonders geachtet, Lärmquellen zu beseitigen bzw. deren Emissionen zu vermindern.
- Vermeidung von Flachstellen, die ein sehr störendes Klopfgeräusch verursachen, infolge des Ersatzes von älteren Gleitschutzanlagen durch elektronische Anlagen neuester Bauart.

Zu den Fragen 2, 3, 4 und 5:

"Welche Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms sind im Bereich der Strecke Klagenfurt-Velden-Villach bei der Infrastruktur (Unterbau, Gleisanlagen) geplant?"

Welche sonstigen Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände, Einhausungen etc.) sind im Bereich der Bahnstrecke Klagenfurt-Velden-Villach für die nächste Zukunft geplant?"

Bis wann werden diese Lärmschutzmaßnahmen realisiert?"

Sollten keine Lärmschutzmaßnahmen für den Bereich der Strecke Klagenfurt-Velden-Villach vorgesehen sein, warum nicht?"

- 3 -

An infrastrukturellen Maßnahmen ist vor allem anzuführen, daß bereits jetzt der gesamte Streckenabschnitt Klagenfurt - Villach mit durchgehend verschweißten Gleisanlagen versehen ist. Auch werden nach jeder Gleisneulage im Rahmen des Oberbauerneuerungsprogrammes die Schienen geschliffen. Diese Maßnahme optimiert die Gleisgeometrie und wirkt lärmindernd.

Zusätzlich wurde im Rahmen von Brückensanierungsarbeiten in den Bereichen Klagenfurt und Seebach effiziente ober- sowie brückenbautechnische Maßnahmen gesetzt, die - unter wissenschaftlicher Aufsicht des Umweltbundesamtes - eine lärm-dämmende Wirkung von bis zu 10 dB (A) erbrachten.

Was sonstige Lärmschutzmaßnahmen anlangt, so werden - wie bereits eingangs ausgeführt - 1991 als Voraussetzung für die Planung solcher Maßnahmen Lärmgutachten bzw. Lärmkataster, die objektiv die Belastungen des gesamten Streckennetzes erfassen und dann die Grundlage einer Prioritätenreihung bilden, erstellt. Die ÖBB werden in den nächsten Wochen einen wissenschaftlichen Gutachter mit der Ausarbeitung eines Lärmkatasters für das Bundesland Kärnten beauftragen, die Untersuchungen werden voraussichtlich Ende 1991/Anfang 1992 fertiggestellt sein. Die Budgetierung wird dann entsprechend der Prioritätenreihung erfolgen.

Zu den Fragen 6 und 7:

"Gibt es bei den Planungen der ÖBB bzw. des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr auch Überlegungen, die Bahntrasse zwischen Klagenfurt und Villach zu verlegen?"

Wenn ja, wo soll die Bahntrasse gegebenenfalls verlaufen?"

Im Zuge von Überlegungen für eine neue Bahnverbindung zwischen Wien, Graz und Klagenfurt wurde im Vorjahr in Kooperation zwischen dem Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, den Ländern Burgenland, Steiermark und Kärnten, sowie den ÖBB eine Machbarkeitsstudie "Südostspange" in Auftrag gegeben.

Die Trassenüberlegungen werden im engen Einvernehmen mit dem Amt der Kärntner Landesregierung durchgeführt. Darüberhinaus werden in dieser Studie auch grundsätzliche Überlegungen über eine Güterzugstrecke Klagenfurt - Rosenbach - Villach Süd zur Entlastung der Strecke Klagenfurt - Villach angestellt.

Die Arbeitsergebnisse werden voraussichtlich bis Mitte 1991 vorliegen und Grundlage für eine diesbezügliche Grundsatzentscheidung sein.

Zu den Fragen 8 und 9:

"Welche Investitionsmittel aus dem Budget der Bahn sind in den kommenden vier Jahren für Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen?"

- 4 -

Welche Investitionsmittel aus dem Budget der Bahn sind in den kommenden vier Jahren für Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der Strecke Klagenfurt-Velden-Villach vorgesehen?"

Konkrete Zahlen lassen sich derzeit noch nicht nennen, da die entsprechenden Entscheidungsgrundlagen derzeit noch in Ausarbeitung sind.

Zu Frage 10:

"Welche baulichen bzw. organisatorischen Maßnahmen sind im Bereich der Strecke Klagenfurt-Velden-Villach vorgesehen, um die Verkehrs- und Umweltbeeinträchtigungen durch den Straßenverkehr aufgrund geschlossener Bahnschranken zu reduzieren?"

Die ÖBB sind grundsätzlich bestrebt, stark frequentierte Eisenbahnkreuzungen - nach Maßgabe der vorhandenen Budgetmittel - im Einvernehmen mit dem Straßenerhalter durch kreuzungsfreie Über- bzw. Unterführungsbauwerke zu ersetzen.

Im Streckenabschnitt Klagenfurt - Villach wurden in einem ersten Schritt sämtliche Eisenbahnkreuzungen automatisiert, um die Schrankenschließzeiten (40 Sekunden bei zuggesteuerten Anlagen, max. 3 Minuten bei fahrstraßengesteuerten Anlagen) auf ein Minimum zu reduzieren und damit die Umweltbelastung durch den die Bahn kreuzenden Straßenverkehr so gering wie möglich zu halten.

Zu Frage 11:

"Nach dem Eisenbahngesetz 1957 sind die Bahnen nicht verpflichtet, Schutzmaßnahmen an bestehenden Anlagen vorzunehmen. Werden Sie dem Nationalrat eine Novelle des Eisenbahngesetzes 1957 vorlegen, in der vorgesehen ist, daß die Bahnen in Zukunft auch zu Schutzmaßnahmen im Bereich von bestehenden Anlagen verpflichtet sind?"

Das Eisenbahn-Hochleistungsstreckengesetz sieht bei der Errichtung von Hochleistungsstrecken vor, daß bereits in dem vom Eisenbahnunternehmen aufzustellenden Projektsentwurf auf die Umweltverträglichkeit des Bauvorhabens Bedacht zu nehmen ist. Damit sind bei Neu- und Ausbauten im Rahmen der Neuen Bahn Lärmschutzmaßnahmen integrativ enthalten.

Zum Lärmschutz "an der Quelle" ist in meinem Haus eine Verordnungsregelung über die Zulassung von Schienenfahrzeugen unter dem Aspekt des Lärmschutzes in Ausarbeitung. Darin sind Regelungen hinsichtlich schalltechnischer Eigenschaften von Schienenfahrzeugen vorgesehen. Diese Verordnung soll bis ca. Mitte des Jahres vorliegen.

Für die Erfordernisse von Maßnahmen gegen Immissionen der Eisenbahnen haben das Verkehrsressort und die Österr. Bundesbahnen einen Forschungsauftrag der Versuchsanstalt am Technologischen Gewerbemuseum erteilt, mit welchem objektive Kriterien zur Bewertung des Schienenverkehrslärms erarbeitet werden sollen, auf deren Grundlage Abhilfemaßnahmen gesetzt

- 5 -

werden können. Die damit vorgesehene Objektivierung soll eine Gleichbehandlung aller von Schienenverkehrslärm betroffenen Anrainer bei Vorliegen gleicher Voraussetzungen sicherstellen.

Ausgehend von den Ergebnissen dieser Studie und in Anlehnung an bereits bestehende Rechtsnormen in Deutschland bzw. in der Schweiz werden wie eingangs erwähnt, zunächst Richtlinien für zulässige Immissionswerte ausgearbeitet, die noch im Frühjahr dieses Jahres vorliegen sollen.

Des weiteren wird die Erstellung von Lärmkatastern (Belastungskarten) für die einzelnen Bundesländer und darauf aufbauend die Festlegung einer Prioritätenreihung im Einvernehmen mit dem jeweiligen Bundesland vorgenommen.

Zu den Fragen 12, 13 und 14:

"Sind Sie bereit, Studien über gesundheitliche Schädigungen durch den Bahnverkehr in besonders lärmbelasteten Gebieten in Auftrag zu geben?"

Wenn ja, bis wann?

Wenn nein, warum nicht?"

Über die gesundheitlichen Auswirkungen von Verkehrslärm wurden bereits mehrere wissenschaftliche Untersuchungen durchgeführt. Ich halte daher eine neuerliche Untersuchung, die ausschließlich den Einfluß des Bahnlärms zum Gegenstand hat, für nicht erforderlich.

Zu Frage 15:

"Mit welcher Zunahme des Bahnverkehrs ist mit der Einführung des Taktfahrplanes ab Juni 1991 zu rechnen?"

Mit Inkrafttreten des "Neuen Austrotaktes NAT 91" (ab 2. Juni 1991) ist im Abschnitt Klagenfurt - Villach eine Erhöhung des Reisezugangebotes um insgesamt 26 Züge vorgesehen. Auf dem Güter- bzw. Dienstzugsektor wird ein gleichbleibendes Verkehrsaufkommen erwartet.

Zu Frage 16:

"Welche Gesamtkapazität wird seitens der ÖBB für die Strecke Klagenfurt-Velden-Villach bis zum Jahr 2000 angestrebt?"

Derzeit sind im Streckenabschnitt Klagenfurt - Villach keine kapazitätssteigernden Maßnahmen vorgesehen.

Wien, am 29. Jänner 1991
Der Bundesminister:

