



REPUBLIK ÖSTERREICH
 DER BUNDESMINISTER FÜR
 ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
 DIPL.-ING. DR. RUDOLF STREICHER

II-1160 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
 des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

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. 5905/7-4/91

351/AB

1991 -03- 14

zu 329 J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
 Pawkowicz und Kollegen vom 17. Jänner 1991,
 Zl. 329/J-NR/91, betreffend "Lärmschutzmaßnahmen
 der Donauländebahn"

Im Allgemeinen

Die Donauländebahn (Hütteldorf - Klein Schwechat) wurde vor ca. 100 Jahren als eingleisige Strecke genehmigt, im Jahre 1943 zweigleisig ausgebaut und der Konsens 1944 auf eine zweigleisige Strecke erweitert.

Die Donauländebahn war zwar im Zuge der Kriegereignisse - wie viele andere Streckenabschnitte auch - durch Bombenschäden kurzzeitig unterbrochen. Unmittelbar nach Sanierung der Kriegsschäden wurde der Güterzugbetrieb mit Dampftraktion in einer etwa gleichen Zugfrequenz wie heute wieder aufgenommen.

Es entspricht daher nicht den Tatsachen, daß die Siedlung vor einem Bahnbetrieb der Donauländebahn errichtet wurde.

Werden - wie im gegebenen Fall - neben bestehenden und in Betrieb befindlichen Verkehrsinfrastrukturbauten neue Wohnbauten errichtet, so kann dies kaum dem Verkehrsträger - hier der anerkannt umweltfreundlichen Eisenbahn - zum Vorwurf gemacht werden, sondern eher der Raumplanung. Wer unter solchen Umständen Wohnungen errichtet bzw. erwirbt, hat wohl ein gewisses Maß an Lärm in Kauf genommen.

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

- 2 -

Zu Frage 1:

"Wann wird eine funktionierende Lärmschutzwand (im Gegensatz zu bisherigen völlig unzureichenden Provisorien mit Versuchsschutzwänden der ÖBB) aufgestellt?"

Seitens der ÖBB ist beabsichtigt, im heurigen Jahr im Streckenabschnitt zwischen Favoritenstraße und Kurzentrum Oberlaa verschiedene Typen von derzeit auf dem Markt befindlichen, bewährten Lärmschutzwandsystemen zum Schutz für die Anrainer zu errichten.

Zu Frage 2:

"Welche technischen Maßnahmen vor allem im Bereich der Gleisanlagen (Gleisanlagenunterbau) können sofort vorgenommen werden, um die Lärmbelästigung zu reduzieren?"

Im Zuge dieses Projektes werden versuchsweise voraussichtlich auch integrative oberbautechnische Lärmschutzmaßnahmen (in Kombination mit Lärmschutzwandsystemen) auf ihre Eignung hin getestet.

Zu Frage 3:

"Ist es möglich, die Geschwindigkeit des Zugverkehrs im verbauten Gebiet zu reduzieren bzw. die akustische Signalgebung der Züge (Pfeifsignale, die offensichtlich sehr unterschiedlich seitens der Zugführer in Anspruch genommen werden) ohne betriebstechnische Beeinträchtigungen zu minimieren?"

Die örtlich zulässige Streckenhöchstgeschwindigkeit im ggstdl. Bereich beträgt 90 km/h.

Eine Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit ist im Hinblick auf eine rationelle und wirtschaftliche Betriebsführung nicht zweckmäßig.

Bezüglich der akustischen Signalgebung ist zu bemerken, daß sich im Bereich zwischen der schienengleichen Eisenbahnkreuzung Favoritenstraße und dem Bf Oberlaa eine Fahrleitungsschutzstrecke befindet, die vom Triebfahrzeug in der Stellung

- 3 -

"Hauptschalter aus" zu befahren ist. Sind nun Züge mit zwei Triebfahrzeugen bespannt, hat der Tfz-Führer des Vorspanntriebfahrzeuges den Tfz-Führer des anderen Triebfahrzeuges durch Abgabe des Signals "Achtung" (mit der Triebfahrzeugpfeife) zum Ausschalten des Hauptschalters zu veranlassen. Im Zeitraum von 24 Stunden werden etwa 15 Güterzüge aus Belastungsgründen mit Vorspanntriebfahrzeugen geführt. Die ÖBB sind bestrebt, dieses Problem einer technischen Lösung zuzuführen.

Im übrigen können jedoch auch andere Situationen - aus Sicherheitsgründen - die Abgabe von akustischen Warnsignalen durch den Tfz-Führer erfordern. Als Beispiel seien hier Gleisarbeiten, unerlaubtes Überqueren der Gleise durch Bahnfremde oder ggf. auch gestörte Schrankenanlagen anzuführen.

Wien, am 13. März 1991
Der Bundesminister

