

---

**4675/J XXV. GP**

---

**Eingelangt am 23.04.2015**

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

## **Anfrage**

**der Abgeordneten Michael Pock, Kollegin und Kollegen**

**an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie**

**betreffend Lärmschutz beim Schienenverkehr**

Dauerhafte Lärmbelastung macht krank. Von Schienenlärm ist ein erheblicher Anteil der Bürger\_innen Österreichs betroffen. Prognostisch wird der Schienengüterverkehr bis 2030 noch stark zunehmen. Zudem werden auch Lärmquellen, die nicht direkt durch die Züge verursacht werden (z. B. Signaltöne an Bahnübergängen, Durchsagen an Bahnhöfen und Warnsignale in Baustellenbereichen) von Anwohner\_innen immer häufiger als belästigend wahrgenommen (siehe z. B. Bahn-Report 5/2014). Gleichwohl finden bestimmte Lärmschutzmaßnahmen an der Schiene (z. B. Lärmschutzwände) in der Bevölkerung aus optischen und städtebaulichen Gründen immer weniger Akzeptanz.

Die ÖBB ist nicht immer in der Lage, die für die Lärmsanierung bereitgestellten Haushaltsmittel vollständig abzurufen. Um den an sich besonders ressourcensparenden und umweltschonenden Bahnverkehr weiter voranzutreiben, ist eine ambitionierte, langfristige Lärmschutzpolitik nötig. Eine umfassende Lärmsanierung ist aus Gesundheitsgründen unabdingbar und die Voraussetzung für die Akzeptanz der Schiene in der Bevölkerung.

Aus diesem Grund stellen die unterfertigten Abgeordneten nachstehende

### **Anfrage:**

1. Welche Strategie verfolgt die Bundesregierung in Bezug auf Lärmschutzwände an Schienenverkehrswegen, und wie gewichtet sie zwischen aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen?
2. Welche Möglichkeiten des aktiven Schallschutzes sind der Bundesregierung bekannt, und wie bewertet sie diese im Einzelnen bezüglich der Gesichtspunkte Wirksamkeit, Kosten und Akzeptanz von Bürger\_innen?
3. Wie ist die Sicht der Bundesregierung zu möglichen lärmabhängigen Trassengebühren?
4. Wie hoch wären nach Kenntnis der Bundesregierung die Einnahmen aus lärmabhängigen Trassengebühren?

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

5. In welcher Weise wird der Qualitätsfaktor Lärm im österreichischen IBE-System (Infrastrukturbenutzungsentgelte) berücksichtigt?
6. In welcher Weise hat sich die Gewichtung und Bedeutung des Qualitätsfaktors Lärm im Rahmen der IBE-Regelungen seit 2007 verändert? Sind bis 2020 weitere Maßnahmen geplant?
7. Wie steht Ihr Ressort zum Vorgehen der Schweiz, die Nutzung alter Güterwagen ab dem Jahr 2020 zu untersagen ([www.nzz.ch](http://www.nzz.ch) vom 14. Juni 2014). Werden derartige Schritte auf europäischer Ebene diskutiert? Wenn ja, wie ist der Status, welche Allianzen gibt es dazu etc.?
8. Schaffen die aktuellen lärmabhängigen Komponenten im Rahmen der IBE-Gestaltung aus Sicht Ihres Ressorts ausreichende Anreize für die Umrüstung von Zügen auf lärmreduzierende Bremsen oder wären Anpassungen sinnvoll und erforderlich?
9. Welche flankierenden ordnungsrechtlichen Maßnahmen plant Ihr Ressort um sicherzustellen, dass nach dem Jahr 2020 keine nicht auf lärmreduzierte Bremsen umgerüsteten Güterwagen mehr in Österreich unterwegs sind?
10. Falls ja, auf welcher Rechtsgrundlage, und wie könnte dieses Vorgehen angesichts des europaweiten Güterwagenaustausches konkret umgesetzt werden?
11. Falls nein, weshalb nicht?
12. Welche Position hat Ihr Ressort gegenüber Lärmquellen, die nicht direkt durch Züge verursacht werden, aber von Anwohnerinnen und Anwohnern zunehmend belästigend empfunden werden (z.B. Signaltöne an Bahnübergängen, Durchsagen an Bahnhöfen und Warnsignale in Baustellenbereichen), und welche diesbezüglichen Lärmschutzmaßnahmen hat Ihr Ressort bereits ergriffen bzw. plant Ihr Ressort zu ergreifen?
13. Welche Mittel werden seitens Ihres Ressorts für die Lärmsanierung auf der Schiene zur Verfügung gestellt?
14. Welche Investitionen tätigt die ÖBB AG selbst im Zeitraum 2014 bis 2019 (Aufgliederung nach Jahren) in die Lärmsanierung der Schienenstrecken?
15. Wie viel Prozent der Güterwagen österreichischer Eisenbahnverkehrsunternehmen, der Güterwagen der ÖBB Rail Cargo und der Güterwagen im gesamten europäischen Güterwagenpool sind nach Kenntnis Ihres Ressorts bislang auf lärmreduzierende Bremsbeläge umgerüstet?
16. Mit welchem prozentualen Anteil umgerüsteter Güterwagen (bitte nach Güterwagen österreichischer Eisenbahnverkehrsunternehmen, Güterwagen der Rail Cargo und der Güterwagen im gesamten europäischen Güterwagenpool aufschlüsseln) rechnet Ihr Ressort bis zum Ende der Jahre 2016, 2018 und 2020?
17. Gibt es in den Zulassungsbedingungen für Schienenfahrzeuge eine Vorschrift darüber, über welche Bremsbeläge Neufahrzeuge verfügen müssen und hält Ihr Ressort hierbei eine Vorschrift zugunsten lärmmindernder Bremsbeläge für sinnvoll?