

Leonore Gewessler, BA
Bundesministerin

An den
Präsident des Nationalrates
Mag. Wolfgang Sobotka
Parlament
1017 Wien

leonore.gewessler@bmk.gv.at
+43 1 711 62-658000
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Österreich

Geschäftszahl: 2022-0.372.751

. Juli 2022

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Mag. Amesbauer und weitere Abgeordnete haben am 19. Mai 2022 unter der **Nr. 11042/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Verschublärm in Graz-Gösting so schlimm wie noch nie! gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Ist Ihnen der Sachverhalt bekannt, dass die Lärmbelastung – zumindest in der Wahrnehmung sehr vieler Anrainer – offenbar seit einigen Wochen neue Höchstwerte angenommen hat?*
 - a. *Wenn ja, wie begründet sich diese Verschlechterung der Lärmbelastung bzw. wie ist diese erklärbar?*

Die Thematik der grundsätzlichen Lärmbelästigung durch Verschub-Arbeiten in Graz-Gösting ist bekannt und es wird mit vielen unterschiedlichen, in weiterer Folge genauer dargestellten Maßnahmen konsequent an einer Verbesserung der Situation gearbeitet.

Allerdings wurde in jüngster Zeit weder durch aktuelle Lärmmessungen noch durch neuerliche Beschwerden rückgemeldet, dass sich Schall-Emissionen am Verschiebebahnhof erhöht hätten. Es ist aber nachvollziehbar, dass sich die subjektive Wahrnehmung von Geräuschen im Freien jedes Jahr (wie auch 2021) im Frühjahr/Sommer - bei steigenden Temperaturen - erhöht. Zu dieser Zeit wird beispielsweise mehr gelüftet und die Menschen halten sich vermehrt im Freien auf. Unterstützt wird diese Einschätzung dadurch, dass es im Winter offensichtlich keine Beschwerden gab. Die Geräusche waren aber auch in dieser Zeit vorhanden.

Zu Frage 2:

- *Wie stellt sich aktuell die Erarbeitung der Detailplanungen für die baulichen Maßnahmen (Errichtung von drei Lärmschutzmaßnahmen sowie die Erhöhung einer bestehenden Lärmschutzwand) dar?*

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist in Abstimmung mit ihren Partner:innen, dem Land Steiermark und der Stadt Graz, in Vorbereitung der Einreichung für die eisenbahnrechtliche Genehmigung der geplanten Maßnahmen. Diese beinhaltet den Neubau von drei Schallschutzwänden, die Erhöhung einer bestehenden Schallschutzwand sowie die Umsetzung eines Programms zur Förderung von Schallschutzfenstern und Lüftern.

Zu Frage 3:

- *Welche konkreten Effekte bei der Reduktion der Schall-Immission sind durch diese baulichen Maßnahmen zu erwarten?*

Die drei neuen Schallschutzwände bringen entsprechend den schalltechnischen Untersuchungen eine Immissionsreduktion (je nach Wohnlage der Anrainer:innen) von 7 bis 14 dB für Anrainer:innen, die in relativer Nähe zum Verschiebebahnhof im Bereich hinter den Schallschutzwänden wohnen. Die Erhöhung der bestehenden Schallschutzwand bringt für die dahinterliegenden Wohnobjekte 1 bis 3 dB Reduktion. 10 dB Reduktion entsprechen in etwa der Halbierung des wahrgenommenen Lärms. Die Effekte der Schallschutzfenster-Förderung hängen stark vom Zustand bestehender Fenster ab.

Zu den Fragen 4, 11 und 12:

- *Gibt es dafür bereits eine Kostenschätzung?*
 - a. *Wenn ja, wie hoch sind die Kosten für die baulichen Maßnahmen?*
 - b. *Wenn ja, wurde bereits eine Kostenaufteilung zwischen ÖBB, Land und Gemeinde vereinbart?*
 - c. *Wenn ja, wie stellt sich diese dar?*
 - d. *Wenn ja, haben bereits alle Kostenbeteiligten entsprechende Zusagen getätigt?*
 - e. *Wenn nein, bis wann sollen die entsprechenden Budgetmittel freigemacht werden?*
- *Aus welchen Budgets müssen diese finanziellen Mittel für dieses Programm zur Verfügung gestellt werden?*
- *Gibt es dafür bereits von allen Beteiligten entsprechende Zusagen?*

Die Kosten für die baulichen Maßnahmen werden u.a. stark durch geotechnische und baubetriebliche Gegebenheiten bzw. Rahmenbedingungen beeinflusst. Die Grob-Kostenschätzung für die Baumaßnahmen beläuft sich auf rund € 1,2 Mio Euro.

Bei Maßnahmen im Rahmen des Bestandlärmschutzprogrammes kommt grundsätzlich ein Kostenschlüssel von 50% ÖBB (Bund), 25% Land und 25% Gemeinde zu tragen. Die Vertragsunterfertigung ist noch ausständig.

Im Zuge einer gemeinsamen Arbeitsgruppensitzung der vier Partner:innen (Stadt Graz, Land Steiermark, ÖBB und meinem Ressort) Anfang Februar 2022 haben sich alle Partner:innen grundsätzlich auf ein Maßnahmenpaket verständigt, das den Bau von drei Schallschutzwänden, die Erhöhung einer bestehenden Schallschutzwand sowie die Finanzierung der Schallschutzfenster-Förderung inkludiert und es wurde Einvernehmen über die Sinnhaftigkeit hergestellt.

Finanzbeschlüsse können erst nach Abschluss der Detail- und Kostenplanungen gefällt werden.

Ziel ist es, das Projekt in einer weiteren Arbeitsgruppensitzung im Sommer 2022 final abzustimmen, um dann Finanzbeschlüsse einzuleiten und den Umsetzungsvertrag unterfertigen zu können.

Zu Frage 5:

- *Bis wann ist mit der Finalisierung der baulichen Maßnahmen zu rechnen?*

Aufgrund der Komplexität der Situation mit divergierenden Wahrnehmungen und Einschätzungen haben die ÖBB einen genehmigungsfreien Bau der Maßnahmen als nicht möglich eingestuft, da die Zustimmung von allen unmittelbaren Anrainer:innen völlig unrealistisch wäre. Somit wird das Projekt zur eisenbahnrechtlichen Genehmigung eingereicht.

Dieser Prozess und die damit verbundene eingehende Prüfung inklusive der Möglichkeit für die angrenzende Bevölkerung zur Stellungnahme und Beteiligung im Zuge des Verfahrens schließt eine sofortige Umsetzung aus. Zum jetzigen Zeitpunkt kann daher kein Umsetzungszeitpunkt genannt werden.

Zu den Fragen 6 und 13:

- *Werden Sie sich dafür einsetzen, dass die Erarbeitung der Detailplanungen sowie die Umsetzung der baulichen Maßnahmen so rasch wie möglich durchgeführt werden?*
- *Werden Sie sich dafür einsetzen, dass die Umsetzung des Programmes zur Förderung von Schallschutzfenstern so rasch wie möglich durchgeführt werden?*

Die Umsetzung eines Projektes im Rahmen des Bestandslärmschutz-Programmes (dies beinhaltet auch die Fensterförderung) läuft immer nach demselben Schema ab. Finanzbeschlüsse können erst nach Abschluss der Detail- und Kostenplanungen gefällt werden.

Am 23. Juni 2002 fand eine weitere Arbeitsgruppensitzung statt, in welcher abschließend der geplante Umfang des Projektes dargelegt wurde. Der nächste Schritt ist nun, Finanzbeschlüsse einzuleiten und den Umsetzungsvertrag zu unterfertigen. Jeder dieser Schritte wird durch mein Ministerium begleitet, um zu einer möglichst raschen Umsetzung der Maßnahmen zu führen und die betroffenen Anrainer:innen zu entlasten.

Die Untersuchungen zur Förderung von Schallschutzfenstern für Anspruchsberechtigte stellen jedenfalls einen Bestandteil des Projektes dar.

Zu Frage 7:

- *Wie stellt sich der aktuelle Stand hinsichtlich des Programmes zur Förderung von Schallschutzfenstern dar?*

Ein Anspruch auf Schallschutzfensterförderung aus dem Bestandslärmschutz-Programm leitet sich aus den Schall-Immissionen an den Hausfassaden der jeweiligen Anrainer:innen ab. Durch den Bau der Schallschutzwände reduzieren sich die Schall-Immissionen für sehr viele Anrainer:innen beträchtlich. Somit hängt dieses Fensterförderungsprogramm direkt mit dem geplanten Bau der Schallschutzwände zusammen und wird gemeinsam umgesetzt.

Zu Frage 8:

- *Welche konkreten Effekte bei der Reduktion der Schall-Immission sind durch dieses Programm zur Förderung von Schallschutzfenstern zu erwarten?*

Die Effekte sind je nach Zustand der bestehenden Fenster sehr unterschiedlich. Schallschutzfenster und -türen sowie Schalldämmlüfter kommen dort zum Einsatz, wo Schutzwände alleine nicht genügen bzw. wo sie aus wirtschaftlichen Gründen nicht errichtet werden können. Voraussetzungen für die Förderung von passiven (anrainerseitigen) Schallschutzmaßnahmen sind eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte und eine Einigung mit den Vertragspartnern (meinem Ressort, Land, Gemeinde) über die Finanzierung.

Anspruchsberechtigt sind Wohnobjekte bzw. Gebäudeteile (Stockwerke) von Wohnobjekten mit entsprechenden Grenzwertüberschreitungen (teilweise auch zusätzlich zu bahnseitigen Lärmschutzmaßnahmen). Eine Förderung von objektseitigen Maßnahmen erfolgt nur für Räume, welche zumindest überwiegend Wohn- und Schlafzwecken dienen. Bei Förderungen an bestehenden Bahnstrecken müssen die Wohnobjekte eine gültige Baubewilligung vor dem Stichtag 01. Jänner 1993 aufweisen. Für Gebäude oder Gebäudeteile, die nach dem 01. Jänner 1993 bewilligt wurden oder für welche bereits öffentliche Mittel für Lärmschutzmaßnahmen in Anspruch genommen wurden, werden keine Kostenbeiträge geleistet. Bei Neubauten bestimmen Vorschriften (z. B. Bauordnungen, ÖNORM B 8115-2, OIB-Richtlinien) den benötigten Mindestschallschutz von Außenbauteilen.

Die Mindestanforderungen an Fenster und Türen sind genormt. Bei der schalltechnischen Dimensionierung der objektseitigen Maßnahmen ist die ÖNORM B 8115 sinngemäß anzuwenden. Gemäß der Richtlinie für die schalltechnische Sanierung der Eisenbahn-Bestandsstrecken der Österreichischen Bundesbahnen ist ein Schalldämmmaß gem. ÖNORM B 8115 – Teil 2 von mind. 38 dB bei objektseitigen Maßnahmen einzuhalten. Der Einbau muss fachgerecht gem. ÖNORM B 8115 – Teil 4 erfolgen. Bei einem Beurteilungspegel größer als 60 dB wird der Einbau von Schallschutzfenstern und -türen mit einem Schalldämmmaß von mind. 42 dB empfohlen. Die Durchführung und Abwicklung hat gemäß den einschlägigen Bestimmungen der Richtlinie für die schalltechnische Sanierung der Eisenbahn-Bestandsstrecken der Österreichischen Bundesbahnen zu erfolgen.

Zu Frage 9:

- *Bis wann ist mit einer Information an die betroffenen Haushalte zu rechnen, wann, in welcher Höhe und in welcher Form diese Förderungen in Anspruch genommen werden können?*

Sobald der Start des Förderprogramms feststeht, wird der diesbezügliche Informationsfluss eingeleitet. Ein genauer Zeitpunkt kann aufgrund des Zusammenhangs mit dem Schallschutzwand-Projekt noch nicht genannt werden. Sobald dieser feststeht, werden alle Anrainer:innen, die im Sinne des Bestandslärmschutzes eine Förderung in Anspruch nehmen können, direkt kontaktiert und informiert. Die Höhe der Förderung und Art der Umsetzung ist individuell verschieden und wird je Einzelfall geprüft und besprochen.

Zu Frage 10:

- *Wie viele finanzielle Mittel werden für dieses Programm vorgesehen?*

Diese Frage kann erst nach dem Beschluss und der eisenbahnrechtlichen Genehmigung des Schallschutzwand-Projektes beantwortet werden.

Zu den Fragen 14 bis 16:

- *Wie gestaltet sich das Forschungsprojekt, welches von der ÖBB gemeinsam mit dem Hersteller der Bremsanlagen gestartet wurde?*
- *Ist der Einbau der neuartigen Bremsbeläge, die offenbar die markanten Geräusche um rund 50 Prozent reduzieren bereits abgeschlossen?*
 - a. *Wenn ja, seit wann?*
 - b. *Wenn nein, wie viele neuartige Bremsbeläge müssen noch eingebaut werden, um die markanten Geräusche bei lärmverursachenden Bremsanlagen um rund 50 Prozent reduzieren zu können?*
 - c. *Wenn nein, bis wann soll der Einbau der neuartigen Bremsbeläge abgeschlossen sein?*
- *Werden Sie sich dafür einsetzen, dass der Einbau der neuartigen Bremsbeläge so rasch wie möglich durchgeführt bzw. abgeschlossen wird?*

Das Projekt wurde im Sommer 2021 gestartet und wird voraussichtlich bis Ende 2022 laufen.

In Zusammenarbeit mit dem Hersteller der Talbremse wurde die Situation analysiert und auf Basis der Erkenntnisse der Einbau von neuen Bremsbelägen an der Bremse am 26. Oktober 2021 umgesetzt. Durch Messungen vor und nach dem Einbau konnte technisch nachgewiesen werden, dass der Einbau die Anzahl der markanten Geräusche um rund 50% reduziert hat. Bei den weiteren 50% der markanten Geräusche kam es zu keiner wesentlichen Veränderung.

Dadurch erklärt sich, dass diese für Anrainer:innen weiter entsprechend laut wahrnehmbar sind. Gleichwertige markante Geräusche waren jedoch bereits vor 2019/2020 vorhanden und konnten auch in Messungen aus dem Jahr 2014 nachgewiesen werden. Die neuen Bremsbeläge sind damit rund ein halbes Jahr im Einsatz. Im Zuge des Forschungsprojektes wird weiter an Modifikationen gearbeitet.

Zu Frage 17:

- *Sind Ihnen darüber hinaus weitere Maßnahmen bekannt, die zur Reduktion der Lärmbelastung für die Anrainer, in Ausarbeitung, Umsetzung oder Planung sind?*
 - a. *Wenn ja, welche weiteren Maßnahmen sind Ihnen darüber hinaus bekannt?*
 - b. *Wenn ja, in welcher Phase befinden sich diese Maßnahmen?*
 - c. *Wenn ja, bis wann könnten diese Maßnahmen umgesetzt sein?*

Bereits Ende 2021 wurde der Tausch eines Weichenteils (Radlenker) im Bereich nördlich der Talbremse gegen ein innovatives Produkt eines externen Herstellers durchgeführt. Bis Sommer 2022 werden Ergebnisse über die Wirkung dieser Maßnahme vorliegen. Andere Versuche, wie der Einsatz von Wasser direkt an der Talbremse, werden ebenfalls weiter betrieben.

Eine Studie für den möglichen ergänzenden Bau einer Einhausung (in Verbindung mit den zwei Schallschutzwänden im Bereich der Talbremse) liegen vor, zeigen aber sehr geringe Effekte für Anrainer:innen im Verhältnis zu den Schallschutzwänden.

Zu Frage 18:

- *Bis wann ist damit zu rechnen, dass sämtliche Vorschläge zur Reduktion der Schall-Immissionen für die Anrainer soweit umgesetzt werden können, dass die entsprechenden Maßnahmen für die Betroffenen einen merkbaren positiven Effekt erzielen?*

Die Umsetzung des beschriebenen Projektes (Bau Schallschutzwände, Erhöhung einer Schallschutzwand, ergänzende Schallschutzfensterförderung) wird zu einer sehr deutlichen Reduktion der Schall-Immissionen führen. Diese werden nach Projektabschluss in jedem Fall markant unter den Werten von vor 2019/2020 liegen. Auch die Veränderungen der Schallverteilung im Umfeld des Verschiebebahnhofes (Abriss von Gebäuden), zu denen es unbeeinflusst von den ÖBB gekommen ist, werden mehr als nur ausgeglichen werden.

Leonore Gewessler, BA

