

An den
Präsident des Nationalrates
Mag. Wolfgang Sobotka
Parlament
1017 W i e n

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

Geschäftszahl: 2021-0.513.958

2. September 2021

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Fiedler, Dr. Margreiter, Kolleginnen und Kollegen haben am 19. Juli 2021 unter der **Nr. 7412/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Schienen Quietschen in Gösting gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Der Anfragebeantwortung (4199/AB XXVII. GP) zu Folge wurden Sie sowohl seitens des Land Steiermark, als auch der Stadt Graz betreffend der angesprochenen Problemstellung kontaktiert. Welche Schritte wurden gezielt seit Bekanntwerden dieses Problems gesetzt (Bitte um genaue Aufschlüsselung wann, welche Schritte gesetzt wurden)?*

Zur gemeinsamen Bearbeitung des Themas wurde von den ÖBB ein gesonderter Lenkungsausschuss einberufen, mit Vertreter:innen des Klimaschutzministeriums, des Landes Steiermark, der Stadt Graz und der ÖBB-Infrastruktur AG. Dieser Ausschuss hat bisher drei Mal getagt (erstmals im Dezember 2020). Zwischen den Terminen sind die Vertreter:innen je nach Notwendigkeit in laufendem Austausch. Nachdem die umfangreichen Untersuchungen der Anlagen durch die ÖBB-Infra am Verschiebebahnhof Graz-Gösting weder Mängel noch sonstige Veränderungen an den Anlagen ergeben haben, die die Zunahme von „Quietschen“, also speziellen Schall-Immissionen erklären könnten, haben sich die vier beteiligten Organisationen nach ausführlichen Gesprächen und Abstimmungen geeinigt, gemäß des Bestandlärmschutzprogramms eine genaue schalltechnische Untersuchung durch externe Expert:innen durchführen zu lassen – und zwar über den gesamten Bereich des Verschiebebahnhofs (rund 25 ha groß).

Ziel ist es, genau feststellen zu können, an welchen Stellen Schall-Emissionen in welcher Intensität entstehen und Schall-Immissionen bei Anrainer:innen auftreten, um dann im Sinne der

Anrainer:innen Veränderungen umsetzen zu können. Diese genauen Untersuchungen sind notwendig, da ansonsten aufgrund der großen Fläche des Verschiebebahnhofs und des Umfeldes des Bahnhofs unmöglich gezielte Maßnahmen gesetzt werden können, die tatsächlich effizient und sinnvoll eine Verbesserung bringen, da (stationäre) Bremsen oder Weichen quietschende Geräusche verursachen können. Die Ergebnisse dieser Untersuchung mit Umsetzungsvorschlägen werden im Herbst 2021 vorliegen. Messungen sind bereits erfolgt.

Derzeit werden die erforderlichen umfangreichen 3D-Modelle der Schallausbreitung erstellt. Ebenfalls bereits in Umsetzung ist ein eigenes Forschungsprojekt an der (stationären) Talbremse, das ist sozusagen die Hauptbremse des automatisierten Verschubsystems am Verschiebebahnhof Graz, das 2011 in Betrieb gegangen ist.

Die Talbremse ist sicherlich eine Quelle von Schallemissionen. Eine Untersuchung wurde von den ÖBB beauftragt und wird vom Hersteller des Bremssystems Siemens Mobility umgesetzt. Die Untersuchung ist bis Anfang 2022 angesetzt. Ziel ist die Reduktion der Quietschgeräusche der Talbremse, ohne die Sicherheit und Funktionalität der Anlage zu gefährden.

Zu Frage 2:

- *Wie oft tagt der Lenkungsausschuss des Land Steiermarks und wie oft wurde hierbei die Problematik des Schienen Quietschens in Gösting besprochen?*

Wie bereits in Frage 1 erläutert, wurde die Behandlung dieses Themas in einem eigenen gesonderten Lenkungsausschuss besprochen, der bislang drei Mal tagte.

Zudem findet ein jährlicher Lärm-Lenkungsausschuss statt, in welchem Vertreter:innen des BMK, des jeweiligen Landes und der ÖBB-Infrastruktur AG teilnehmen. Dem Lärm-Lenkungsausschuss obliegt dabei die Koordination und Steuerung der Planung, die Durchführung und die Abwicklung der in den einzelnen Ländern vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen. Auf Grundlage der Beschlüsse der Lenkungsausschüsse werden projektbezogene Einzelverträge für jene Bereiche (in der Regel Gemeinden) abgeschlossen, in denen Lärmschutzmaßnahmen jeweils geplant und/oder durchgeführt werden sollen.

Zu Frage 3:

- *Gibt es das Problem der „quietschenden Schienen“ auch noch in anderen Teilen Österreichs?*
 - a. *Wenn ja wo genau?*
 - b. *Wenn ja, wann würden Sie darüber informiert?*
 - c. *Wenn ja, welche konkreten Schritte wurden bereits gesetzt um das Problem zu lösen?*

Im Bahnbetrieb gibt es sehr viele Stellen und Situationen, bei denen es zu quietschenden Geräuschen kommen kann. Als störend werden solche Geräusche dann empfunden, wenn sie deutlich lauter als andere Umgebungsgeräusche wahrgenommen werden. Ein leichtes Quietschen geht üblicherweise akustisch unter. Eine mit dem Verschiebebahnhof Graz vergleichbare Situation ist uns derzeit nicht bekannt.

Zu den Fragen 4 und 5:

- Wie viele Unternehmen haben sich angeboten das Problem zu beheben?
- Welche Unternehmen haben sich angeboten das Problem zu beheben?
 - a. Mit welcher Begründung wurden die Angebote nicht angenommen.
(Bitte um genau Begründung bei jedem Angebot)

Die ÖBB haben nach den ersten Rückmeldungen sehr schnell Kontakt mit der Herstellerfirma des Bremssystems aufgenommen und auch selbst die Talbremse und andere Bremsteile untersucht. Ein Tausch der Bremsbacken der Talbremse hat keine Veränderung der Geräusche bewirkt. Ein Mangel oder Defekt an der Bremse konnte als Ursache für eine mögliche Veränderung der Schall-Immissionen ebenso wie Mängel an anderen Anlagenteilen ausgeschlossen werden.

Daraufhin wurden Gespräche mit dem Hersteller, Siemens Mobility, geführt und der Rahmen für ein Forschungsprojekt zur Reduzierung von Schall-Emissionen an der Bremse vereinbart und gestartet. Derzeit finden die Entwicklungen des neuen Bremsbelages statt. Eine erste Test-Installation in Graz ist für Oktober 2021 geplant.

Andere Unternehmen haben sich nicht angeboten, das Problem zu beheben. Nach Beschluss des Forschungsprojektes im zuständigen Gremium der ÖBB war im Medium „Der Grazer“ zu lesen, die Firma ELPA würde 99,99 % aller Quietschgeräusche „sanieren“ können. Ein Angebot der Firma an die ÖBB hat es nicht gegeben. Aus einem Mailverkehr eines Mitarbeiters von ELPA mit Bezirksvorsteher Baier ist zu entnehmen, dass die Firma der Meinung ist, die Quietschgeräusche reduzieren zu können. Da bereits ein Projekt mit Siemens Mobility eingeleitet worden war, wurde die parallele Beauftragung eines Mitbewerbers (ELPA) gegenwärtig weder als sinnvoll noch zweckmäßig erachtet.

Zu Frage 6:

- Sind Sie mit der Bremex-Ansys-Technologie der Firma ELPA vertraut?

Ja, die Bremex-Ansys-Technologie der Firma ELPA ist sowohl dem BMK als auch der ÖBB Infrastruktur AG bekannt.

Zu Frage 7:

- Gibt es Bestrebungen die kostenlose Testinstallation des Unternehmens für das Schienen Quietschen in Gösting in Anspruch zu nehmen?
 - a. Wenn nein, warum nicht?

Den ÖBB wurde keine kostenlose Testinstallation angeboten. In dem Mail an Bezirksvorsteher Baier spricht die Firma ELPA von einer Testphase, unter der Voraussetzung, dass bei „positiven Testergebnissen auch die Sanierung bezahlt“ würde. Somit würde es sich nicht um eine unverbindliche, kostenlose Testphase handeln.

Wie schon in Frage 4 ausgeführt, wurde bereits zuvor die Firma Siemens Mobility mit der Untersuchung und Erarbeitung von Verbesserungen beauftragt. Eine parallele Doppelbeauftragung wäre aus wirtschaftlichen Gründen nicht zu rechtfertigen gewesen.

Zu Frage 8:

- Wie viele Kilometer Lärmschutzwände an Bahntrassen gibt es aktuell in der Steiermark (bitte nach Schienenstrecken aufschlüsseln)?
- a. Wie viele Kilometer Lärmschutzwände an Bahntrassen wurden in den vergangenen fünf Jahren errichtet?
 - b. Wo wurden in den vergangenen fünf Jahren Lärmschutzwände an Bahntrassen errichtet (bitte aufschlüsseln)?
 - c. Durch wen wurden in den vergangenen fünf Jahren Lärmschutzwände an Bahntrassen errichtet (bitte aufschlüsseln)?
 - d. Wie hoch belaufen sich die Kosten für diese Maßnahmen, und wie hoch ist der Anteil des Bundes an der Finanzierung (bitte nach Gesamtkosten und zugesagten sowie ausgezahlten Mitteln des Bundes aufschlüsseln)?
 - e. Welche Anreize für die Minimierung des Eisenbahnlärms gibt es seitens des Bundes?
 - f. Wie viele Kilometer Lärmschutzwände an Bahntrassen sind aktuell in Planung oder Bau?
 - i. An welchen Bahntrassen befinden sich diese (bitte aufschlüsseln)?
 - ii. Wann sollen diese jeweils fertiggestellt werden (bitte aufschlüsseln)?
 - iii. Gab oder gibt es bisher Verzögerungen bei Planung oder Bau, und wenn ja wo, und mit welchem Effekt auf Kosten und Fertigstellung (bitte aufschlüsseln)?

Aktuell gibt es folgende Lärmschutzwände an Bahntrassen in der Steiermark:

Wiener Neustadt – Bruck/Mur ca. 35,7 km

Bruck/Mur - Graz ca. 47,1 km

Graz – Spielfeld-Straß ca. 43,1 km

Graz - Klagenfurt (Koralm) ca. 27,6 km

Graz – Mogersdorf ca. 0,6 km

Bruck/Mur – Klagenfurt ca. 37,7 km

St. Michael/Stmk – Selzthal ca. 14,1 km

Selzthal - Bischofshofen ca. 1,3 km

Leoben - Vordernberg Markt ca. 0,4 km

Insgesamt sind das rund 207,6 km.

In den vergangenen fünf Jahren wurden rund 6,5 Kilometer Lärmschutzwände an Bahntrassen in Bruck/Mur und Langenwang errichtet. Errichter war jeweils die ÖBB-Infrastruktur in Zusammenarbeit mit dem Land Steiermark und der jeweiligen Gemeinde.

Die Vertragssummen für die beiden Projekte belaufen sich auf € 4,93 Mio. Der Bundesanteil liegt bei 50%. Die Projekte sind aufgrund der noch nicht abgeschlossenen Fensterförderung noch im Laufen.

Seit 1993 gibt es das Bestandslärmschutz-Programm für Eisenbahn-Bestandsstrecken, das für die Finanzierung von Schallschutzwänden und die Abwicklung von Fensterförderungen initiiert wurde.

Der Bundesregierung ist im aktuellen Regierungsprogramm zudem der Schutz der Bevölkerung durch Lärm seitens aller Verkehrsträger ein wichtiges Anliegen. Mit einer Lärmschutzoffensive sollen dabei Maßnahmen ergriffen werden, um die Lärmbelästigung in Zukunft zu verringern. Mittel- bis längerfristig ist dabei durch die Modernisierung des Wagenmaterials bzw. durch strengere Emissionsvorschriften bei Güterwaggons eine zusätzliche Reduktion der Schallemissionen zu erwarten.

sionen im Schienenbereich zu erzielen. Dies ist zurückzuführen auf die Vorgaben der „TSI-Noise“, welche den Einsatz von konventionellen Güterwagen (ohne Schallemissionsgrenzwerte) auf den Strecken der ÖBB ab Ende 2024 erheblich vermindern wird.

Österreich hat des Weiteren schon Maßnahmen im Rahmen der bisherigen rechtlichen Möglichkeiten gesetzt, um eine möglichst rasche Marktdurchdringung von lärmarmen Güterwagen zu fördern, etwa durch einen Bonus beim Schienenbenutzungsentgelt (IBE) für Wagen mit nachgerüsteten Bremsen. Die Umrüstung der Flotten bei den wesentlichen österreichischen Eisenbahnverkehrsunternehmungen ist bereits weit fortgeschritten.

In der Steiermark befinden sich derzeit keine Lärmschutzwände in Bau. Für ein Schallschutzprojekt in der Gemeinde St. Barbara im Mürztal sind fertige Planungen vorhanden. Der Vertragsentwurf zur Umsetzung liegt den Vertragspartner:innen, dem Land Steiermark und der Gemeinde St. Barbara vor. Diese befinden sich an den Bahntrassen Strecke Wien Süd – Spielberg-Straß und sollen in St. Barbara im Mürztal (Ortsteil Wartberg) im Jahr 2024 fertiggestellt werden.

Der Bestandslärm schutz wird immer im Kontext der Co-Finanzierung von Bund, Land und Gemeinde sowie in Verbindung mit einer Gleisbaustelle durchgeführt, damit so effizient und kundenfreundlich wie möglich gebaut werden kann.

Leonore Gewessler, BA

