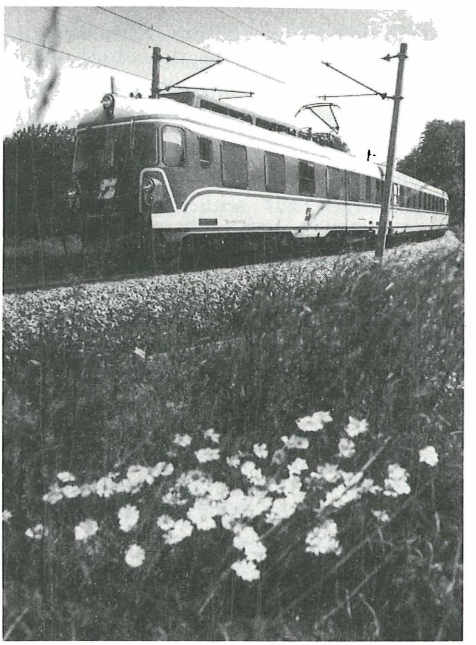
©Naturschutzbund Österreich, download unter www.biologiezentrum.at

Vermischte Meldungen

ÖBB – intern

Aufgrund des hohen Anteiles von Erdöl- und chemischen Produkten am Transportvolumen der ÖBB wurden seitens der Betriebsdirektion in den letzten Jahren im Hinblick auf mögliche außergewöhnliche Ereignisse, bei denen durch Ausfließen oder Ausströmen solcher gefährlicher Güter eine Gefahr für die Umwelt entstehen könnte, umfangreiche Vorsorgemaßnahmen getroffen.
So wurde eine große Anzahl an Ölwehrgeräten und Rettungsmittel angeschafft, die schwerpunktmäßig auf das ganze Bundesgebiet verteilt und in dem beigeschlossenen Verzeichnis, Stand 1. Juni 1978, streckenmäßig zusammengefaßt sind. Darunter befinden sich bei den Zugförderungsleitungen Salzburg, Innsbruck und Villach stationierte Ölwehrgerätewagen, die einen Bestandteil der dortigen Hilfszüge bilden (= Ölwehrzüge).
Durch die Umstellung von mit Petroleumlampen beleuchteten Signalen auf Rückstrahlsignale wird in Hinkunft in vielen Bereichen auf die Manipulation mit brennbaren Flüssigkeiten verzichtet werden können.
Im Zuge der Lärmbekämpfung darf auf den vermehrten Einsatz von Verschubfunkgeräten und den damit ermöglichten Entfall der Abgabe akustischer Signale hingewiesen werden. Auch der Verzicht auf die Abgabe des Signals 47 vor Erreichen des Einfahrvorsignals – in Abänderung der Bestimmungen des Pkt. 101 der DV V 2 – ist als Beitrag zur Lärmbekämpfung, insbesondere im verbauten Gebiet, zu werten.

An *speziell* umweltbezogenen finanziellen Aufwendungen ist in erster Linie das „Mehrjährige Programm für den Grundwasserschutz" zu erwähnen. Dieses Programm wurde vom Baudienst aufgestellt und vom Vorstand der ÖBB am 26. März 1973 beschlossen (Nr. 180/5). Auf Grund dieses Programms werden seither in den Wirtschaftsplänen für den Baudienst Mittel für den Grundwasserschutz gesondert ausgewiesen und für den Einbau von Ölabscheidern in bestehende Kanäle, die öldichte Ausstattung von Abfüll- und Dieseltankplatten etc. verwendet.
Die Aufwendungen hiefür haben in den Jahren 1973 bis 1977 insgesamt ca. 14 Mill. S betragen,
für das laufende Jahr sind rd. 1,5 Mill. S hiefür vorgesehen.
Darüber hinaus wurden und werden finanzielle Aufwendungen für Umweltschutzmaßnahmen im Rahmen von Bauvorhaben, wie z. B. Bahnhofsumbauten, Streckenverlegungen, der Errichtung von Dieseltankstellen bei Zugförderungsstellen, dem Neubau von Bahnhöfen (z. B.: Wolfurt) und Gebäuden, weiters für den Einbau von Überfüllsicherungen in Dieselloks etc., getätigt, deren finanzielle Quantifizierung jedoch schwierig ist, da hierfür die Zergliederung der Aufwendungen für die einzelnen Vorhaben erforderlich wäre.



Ein Triebwagenschnellzug der Reihe 4010 bei Rekawinkel

Der im Jahre 1977 von der Regierungspartei der Öffentlichkeit vorgelegte Entwurf zu einem neuen Parteiprogramm räumt dem öffentlichen Verkehr – und hier wiederum der Eisenbahn – erstmals einen hohen Stellenwert ein: „Da die Marktkräfte eine ausgewogene Entwicklung der einzelnen Verkehrsträger nicht gewährleisten können, ist nationale und internationale Verkehrsplanung erforderlich, die mit der Raumplanung, dem Umweltschutz und der Energiewirtschaft abzustimmen ist. Die Menschen haben ein Recht darauf, möglichst rasch und gefahrlos zu ihren Arbeitsplätzen zu gelangen, ihre Freizeit optimal nutzen zu können und mit den notwendigen Gütern versorgt zu werden.

Lärmschutzmaßnahmen für hohe Geschwindigkeiten

Der Fahrlärm eines Schienenfahrzeuges steigt etwa linear zur Fahrgeschwindigkeit (doppelte Geschwindigkeit = doppelter Lärm). Deshalb beschäftigt sich die Deutsche Bundesbahn für die kommenden Schnellfahrstrecken bereits jetzt intensiv mit Maßnahmen zur Eindämmung der Fahrgeräusche. Als vorläufiges Ergebnis dieser Untersuchungen wurde festgestellt:
Schallschürzen zur seitlichen Verkleidung der Laufwerke bei Triebfahrzeugdrehgestellen vermindern den Lärm nur um 2 Dezibel (db), weil unvermeidliche, konstruktiv bedingte Lücken den Austritt der Schallwellen ermöglichen. Es wären zur weiteren Schalldämmung zusätzliche Gummi-Bleimatten notwendig.
Wesentlich erfolgversprechender sind Abschirmungen der Radscheiben durch Radblenden auf der Achse. Die Abschirmwirkung der Bremsscheiben beim ET 403 der DB erbringt allein bereits 10 db.
Betonplattenoberbau ist um 3 db lärmanfälliger als herkömmlicher Oberbau und erfordert deshalb besondere Isolierbeläge.
Schallschutzwände mit etwa 2 m Höhe über Schienenoberkante dämmen den Lärm um maximal 13 db bis zu 300 m seitlich vom Bahnkörper, ohne die Aussicht der Reisenden zu beeinträchtigen.
Frühere Versuche mit losen Rädern statt starrer Achsen scheiterten daran, daß die Spurkränze dauernd an den Schienenköpfen anliefen und sich sehr rasch abnützten. Die herkömmlichen Laufwerke hingegen erzeugen Störschwingungen in den Kurven, was einen ruhigen Wagenlauf verhindert. Ein deutscher Konstrukteur schlug daher vor, Halbdrehgestelle auf Losrädern zu bauen.

Provozieren die Autobahnen eine Verkehrszunahme?

Prof. Knoflacher: Latent vorhandener Bedarf wird plötzlich voll wirksam

Der Bau der West-, der Süd- sowie der Inntal-Autobahn hat zwar die Bundesstraßen fühlbar entlastet, andererseits aber eine nicht erwartete hohe und zusätzliche Verkehrszunahme provoziert. Die Gründe dafür: ein latent vorhandener Verkehrsbedarf – vor allem im privaten Bereich – der mit der Eröffnung der „Betonbänder“ voll wirksam wurde. Diese für die Planer außerordentlich interessanten Fakten gehen aus einer Diplomarbeit von Dipl.-Ing. Siegfried Köberl hervor, die am Institut für Verkehrsplanung der Technischen Universität Wien (Vorstand: Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Hermann Knoflacher) durchgeführt wurde.
Die Untersuchungen zeigen deutlich die überproportional hohe Zunahme der Verkehrsfrequenz auf den Autobahnen in den ersten fünf Jahren nach der Eröffnung. Sie lag bei zehn bis elf Prozent pro Jahr, auf den Vergleichsstrecken dagegen nur bei 7,5 bis 8,5 Prozent. In der Zwischenzeit sind die Zuwachsraten auf 6,5 Prozent (Autobahnen) und 2,5 Prozent (Bundesstraßen) zurückgegangen.
Damit zeigt sich auch, daß der Bau von Autobahnen nur zum Teil etwa der Wirtschaft durch rascheres und rationelleres Vorwärtskommen der Kraftfahrzeuge zugute kommt.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: Natur und Land (vormals Blätter für Naturkunde und Naturschutz)

Jahr/Year: 1978

Band/Volume: 1978_4

Autor(en)/Author(s): Anonymus

Artikel/Article: Vermischte Meldungen 109-110