



Bundesministerium  
für Verkehr,  
Innovation und Technologie

An die  
Präsidentin des Nationalrates  
Doris Bures  
Parlament  
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0011-I/PR3/2017  
DVR:0000175

Wien, am 24. Mai 2017

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Angerer und weitere Abgeordnete haben am 24. März 2017 unter der **Nr. 12576/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend alternative Ersatztrasse für den Güterverkehr der BAA in der Region Wörthersee gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Wie präsentieren sich die aktuellen Planungen hinsichtlich der Baltisch-Adriatischen-Achse im Kärntner Zentralraum?*

Der Kärntner Zentralraum wird stark durch die verbesserten Erreichbarkeiten im Rahmen des aktuell laufenden Ausbaus der Südstrecke mit den Leitprojekten Koralmbahn und Semmering-Basistunnel profitieren. Die Fahrzeit von Klagenfurt Richtung Wien wird sich nach Fertigstellung dieser Vorhaben von aktuell ca. 4h auf künftig ca. 2h 40min verkürzen. Weiters wird durch den Ausbau die infrastrukturelle Voraussetzung für die Einführung des Integrierten Taktfahrplanes (ITF) in Kärnten mit kurzen Umstiegszeiten an den Knoten Klagenfurt und Villach geschaffen, um die Reisezeiten mit der Bahn in Kärnten zu verkürzen.

Zu den Fragen 2 bis 9:

- *Welche Planungsvarianten für eine Wörthersee-Nordumfahrung liegen bereits vor?*
- *Welchen Abteilungen der Kärntner Landesregierung liegen diese Planungsvarianten vor?*
- *Wird eine dieser Varianten derzeit konkret verfolgt?*

- *Wenn ja, welche und wann wird mit einer Umsetzung begonnen?*
- *Wenn nein, warum nicht?*
- *Ist die aktuell bevorzugte Planungsvariante auch jene, die für den Schutz der Bevölkerung am besten geeignet ist?*
- *Wenn ja, inwiefern?*
- *Wenn nein, warum wird diese dennoch verfolgt?*

Für den Raum Klagenfurt und den Raum Wörthersee wurde bis 2005 eine Trassenauswahlplanung durchgeführt, wobei mehrere Varianten und Kombinationen daraus untersucht wurden.

Im Rahmen der Erstellung des Gesamtverkehrsplans und des damit verbundenen Zielnetz 2025+ (veröffentlicht 2011) wurden auf Basis der Ergebnisse der Verkehrsprognose Österreich 2025+ alle Eisenbahnprojekte in Österreich evaluiert. Ergebnis für das Projekt „Zentralraum Kärnten“ war, dass die bestehende Trasse zwischen Klagenfurt und Villach, die auch eine wichtige Funktionalität für die Naherschließung im Personenverkehr aufweist, aufrechterhalten werden soll. Infolgedessen wurden konkrete Planungen für das Projekt „Zentralraum Kärnten“ damals nicht mehr weiter verfolgt.

Die bestehende Strecke zwischen Klagenfurt und Villach genügt auch den derzeit bekannten Anforderungen hinsichtlich Fahrzeiterfordernissen zur Einführung des Integrierten Taktfahrplanes und hinsichtlich der Kapazität der Strecke, weswegen derzeit kein Ausbaubedarf für eine Neubaustrecke in diesem Bereich besteht.

Studien und Prognosen, die im Auftrag der Europäischen Kommission im Rahmen des Kernnetz-Korridors (2014)<sup>1</sup> und im Auftrag der beteiligten Eisenbahn-Infrastrukturbetreiber des Güterverkehrskorridors RFC5 (2015) durchgeführt wurden, bestätigen diese Sichtweise für den Zeitraum des derzeit gültigen Zielnetzes.

Trotzdem kann in einem langfristigen Zeithorizont ein Bedarf für einen Ausbau der Kapazitäten entlang der Achse nicht ausgeschlossen werden. Das bmvit und die Infrastrukturgesellschaften bereiten eine aktuellere Verkehrsprognose für den Zeitraum bis 2040 vor. Die Ergebnisse werden

---

<sup>1</sup> [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/doc/bal-adr/bac\\_corridor.zip](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/doc/bal-adr/bac_corridor.zip)

auch für die Evaluierung des weiteren Ausbaubedarfs entlang der baltisch-adriatischen Achse dienen.

Ein aktueller Beschluss des Kärntner Landtags mit unterschiedlichen Planungsvarianten für unterschiedliche Abschnitte bzw. der Bitte um Prüfung von Trassenmöglichkeiten wurde dem bmvit bereits übermittelt und befindet sich derzeit in Prüfung.

#### Zu Frage 10:

- *Wird Ihrem Informationsstand zufolge die Wörtherseetrasse in die BAA eingebunden werden?*

Die bestehende Strecke Klagenfurt – Villach ist gemäß der europäischen Verordnung 1316/2013 („CEF-Verordnung“) Teil des Kernnetz-Korridors „Ostsee-Adria“ („Baltisch-Adriatische Achse“) der Transeuropäischen Netze für Verkehr und gemäß der Verordnung (EU) 913/2010 Teil des Güterverkehrskorridors „Ostsee-Adria“, welcher im November 2015 in Betrieb genommen wurde.

#### Zu den Fragen 11 bis 16:

- *Werden bei den Planungen für die Führung der Wörtherseetrasse bzw. einer möglichen Nordumfahrung auch die betroffenen Abteilungen bzw. politischen Verantwortlichen des Landes Kärnten eingebunden?*
- *Wenn ja, inwiefern und sind diese bereits eingebunden?*
- *Wenn nein, warum nicht?*
- *Werden bei den Planungen für die Führung der Wörtherseetrasse bzw. einer möglichen Nordumfahrung auch die betroffenen Gemeinden eingebunden?*
- *Wenn ja, inwiefern und sind diese bereits eingebunden?*
- *Wenn nein, warum nicht?*

Grundsätzlich werden bei allen Infrastrukturentwicklungen die Anforderungen betroffener und ermittelter Stakeholder betrachtet, bewertet und mit einbezogen. Der aktuelle Beschluss des Kärntner Landtags liegt dem bmvit vor und befindet sich wie bereits angeführt in Prüfung.

#### Zu den Fragen 17 bis 20:

- *Ist Ihnen der Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten aller im Kärntner Landtag vertretenen Parteien vom 9. März 2017 gemäß §§ 19 und 46 Abs. 3a K-LTGO hinsichtlich „Umsetzung der Kärntner Interessen auf der Bahntrasse im Zentralraum Klagenfurt – Villach!“ bekannt?*
- *Wenn ja, wie werden Sie auf die dort angeführten Forderungen reagieren?*

- *Sind Ihnen die im Dringlichkeitsantrag vom 9. März 2017 angeführten Planungsvarianten aus dem Jahr 2005 der HLAG bekannt?*
- *Wenn ja, wie werden Sie diese für Ihre / die aktuellen Planungen berücksichtigen?*

Der angesprochene Dringlichkeitsantrag und die angeführten seinerzeitigen Planungsvarianten sind in meinem Ressort bekannt. Wie eingangs erläutert, sind aufgrund der aktuellen Kapazitäten und der derzeit vorhandenen Prognosen keine konkreten Trassenerweiterungsplanungen im Raum Klagenfurt - Villach durchgeführt worden. Eine Evaluierung der bisherigen Planungen sowie gegebenenfalls deren Anpassung an geänderte Rahmenbedingungen wurde unter Anwesenheit von VertreterInnen aller Landtagsparteien besprochen. Alle Anwesenden haben sich darauf verständigt, dass sich ein Erweiterungsbedarf an entsprechenden Verkehrsprognosen orientieren muss. Auf diese gilt es rechtzeitig zu reagieren.

#### Zu den Fragen 21 und 22:

- *Mit welchem Zugaufkommen – getrennt nach Güter- und Personenverkehr – ist nach Inbetriebnahme der BAA zu rechnen?*
- *Welche Steigerung in Prozent erwarten Sie sich hinsichtlich des Güter- und Personenverkehrs (bitte getrennt angeben) nach Inbetriebnahme der BAA?*

Von Seiten der ÖBB Infrastruktur wird aufbauend auf den Ergebnissen der Verkehrsprognose Österreich 2025+ mit folgender Verkehrsnachfrage gerechnet:

Jahr 2015:

- durchschnittlich 175 Züge in 24 Stunden, davon rd. 80 Güterzüge

Prognose für 2025+ (nach Inbetriebnahme Koralmbahn und Semmeringtunnel):

- durchschnittlich 220 Züge in 24 Stunden, davon rd. 100 Güterzüge

Jahr 2015 / Prognose 2025+: Steigerung jeweils rd. 25 %

#### Zu den Fragen 23 bis 31:

- *Wird ein erhöhtes Schienenverkehrsaufkommen auch zu einer steigenden Lärmbelästigung für die Region führen?*
- *Wenn ja, was werden Sie dagegen tun, um die betroffene Bevölkerung vor Lärm zu schützen?*
- *Wenn nein, warum nicht?*

- *Kennen Sie die Bedenken der Bürger wie auch der Kärntner Politik hinsichtlich der Führung der Bahntrasse der Koralmbahn im Bereich der Tourismusregion Wörthersee?*
- *Wenn ja, teilen Sie diese Bedenken?*
- *Wenn nein, warum nicht?*
- *Werden Sie Maßnahmen setzen, um die Bevölkerung von den gesundheitsgefährdenden Lärmbelastungen zu schützen?*
- *Wenn ja, welche?*
- *Wenn nein, warum nicht?*

Im Rahmen des Programms zur lärmtechnischen Sanierung der Eisenbahnbestandsstrecken wurden bereits in der Vergangenheit von der ÖBB-Infrastruktur AG gemeinsam mit dem Land Kärnten und den betroffenen Gemeinden ca. 41 km Lärmschutzwände entlang der Wörtherseestrecke finanziert und errichtet. Damit konnte der Lärm um ca. 10dB im Nahebereich der Bahn vermindert werden.

Bei dem erwähnten Sanierungsprogramm kommen im Wesentlichen die gleichen Regelungen zum Tragen wie sie in der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung für Lärmschutzmaßnahmen im Bereich von Neu- und Ausbaustrecken vorgesehen sind. Damit ist sichergestellt, dass Lärmschutzmaßnahmen unabhängig davon, ob es sich um eine Neu- bzw. Ausbaustrecke oder um eine bestehende Strecke handelt, nach den gleichen Kriterien geplant und realisiert werden.

Weiters führt die ÖBB-Infrastruktur AG regelmäßiges Schienenschleifen zur Lärmreduktion auf ca. 5-15 km/Jahr durch.

Mit der Inbetriebnahme der Koralmbahn im Jahr 2024 wird diese im Wesentlichen die bestehende Südstrecke über den Neumarkter Sattel ablösen. Mit der Inbetriebnahme des Semmering Basistunnels ist eine Effizienzsteigerung der gesamten Schienenachse zu erwarten, die langfristig zu erwünschten und dringend notwendigen Verkehrsverlagerungen führen.

Es wurde mit den VertreterInnen aller Landtagsparteien des Kärntner Landtags vereinbart, dass die Notwendigkeiten und Möglichkeiten weiterer kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen für verbesserten Lärmschutz geprüft werden. Es wurde festgehalten, dass entsprechende Maßnahmen allerdings nur durch die Mitwirkung aller Beteiligten zu verwirklichen sind.

Zu den Fragen 32 bis 37:

- *Ist neben den herkömmlichen lärmreduzierenden Maßnahmen auch eine Verlegung der Bahntrasse angedacht?*
- *Wenn ja, welche Möglichkeiten gibt es?*
- *Wenn nein, warum nicht?*
- *Werden Sie persönlich für eine Verlegung der Bahntrasse eintreten?*
- *Wenn ja, inwiefern und welche Maßnahmen werden Sie setzen?*
- *Wenn nein, warum nicht?*

Die bestehende Strecke Klagenfurt – Villach genügt den bestehenden wirtschaftlichen und verkehrspolitischen Anforderungen für den Eisenbahnpersonen- und Güterverkehr.

- Für den Personennah- und Regionalverkehr weist die bestehende Strecke eine gute Erschließungsfunktion auf. Die Bahnhöfe liegen im Allgemeinen zentrumsnah und sind dadurch gut erreichbar. Die Bahnverbindung hat eine hohe touristische Bedeutung.
- Im Personenfernverkehr können auf der bestehenden Strecke gegenüber dem motorisierten Individualverkehr attraktive Fahrzeiten gewährleistet werden und die für die Einführung des Integrierten Taktfahrplanes notwendigen Kantenfahrzeiten werden ohne Infrastrukturausbauten sichergestellt.
- Die bestehende Strecke genügt den europäischen Anforderungen für den Güterverkehr und es bestehen im Moment ausreichend Kapazitätsreserven.

Eine Verlegung der Bahntrasse wird deshalb weder aus wirtschaftlicher noch aus verkehrspolitischer Sicht für sinnvoll erachtet. Ich sehe aus diesen Gründen derzeit keinen Bedarf für die Verlegung der Bahntrasse. Eine grundsätzliche Trassenverlegung entspricht auch nicht dem Wunsch des aktuellen überparteilichen Beschlusses des Kärntner Landtags.

Auf die Evaluierung eines künftigen Ausbaubedarfs auf Basis der Verkehrsprognose 2040 und eine Evaluierung bisheriger Planungen habe ich bereits hingewiesen.

Zu den Fragen 38 bis 43:

- *Können Sie gewährleisten, dass bei etwaiger Führung der Bahntrasse im Bereich des Wörthersees nur lärmreduzierende Güterwagen (bspw. mit Verbundstoffbremssohlen) eingesetzt werden?*
- *Wenn ja, inwiefern?*
- *Wenn nein, warum nicht?*

- *Werden Sie sich bemühen, im Sinne des CEF um weitere Förderungsmaßnahmen anzusuchen, insbesondere, um die Lärmbelästigung einzudämmen?*
- *Wenn ja, inwiefern bzw. für welche Maßnahmen?*
- *Wenn nein, warum nicht?*

Ich darf Sie in diesem Zusammenhang darüber informieren, dass für die Forcierung lärmarmen Güterwagen österreichweit die Einführung eines lärmabhängigen Schienenbenützungsentgelts bereits geprüft wird. Zielsetzung ist neben dem streckenseitigen Lärmschutz des Infrastrukturbetreibers auch auf Seiten der Eisenbahnverkehrsunternehmen einen Anreiz für Lärmschutzmaßnahmen beim Wagenmaterial zu schaffen.

Anträge für Zuschüsse für die Umrüstung von Güterwagen auf Flüsterbremsen aus der Connecting Europe Fazilität (CEF) wurden bereits für zwei große Wagenhalter gestellt. Eine Entscheidung der Europäischen Kommission liegt hierzu noch nicht vor.

Mag. Jörg Leichtfried

