

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: 2022-0.818.758

. Jänner 2023

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Hafenecker, MA und weitere Abgeordnete haben am 15. November 2022 unter der **Nr. 13025/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Fehlende Güterbahntrasse für Kärnten im ÖBB-Rahmenplan gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 4:

- *Warum und mit welcher Begründung wurde die Güterbahntrasse für Kärnten nicht in den „ÖBB-Rahmenplan 2023-2028“ aufgenommen?*
- *Gab es eine Evaluierung, Studie, Kosten-Nutzen-Rechnung oder Vergleichbares zur Errichtung einer Güterbahntrasse für Kärnten?*
 - a. *Wenn ja, zu welcher Erkenntnis kam(en) diese?*
- *In welcher Art und Weise war und ist Ihr Ressort in die Planung, Ausarbeitung und Umsetzung des „ÖBB-Rahmenplan 2023-2028“ involviert?*
- *Gab es von Seiten Ihres Ressorts Beratungen oder anderweitige Kommunikationen mit der ÖBB bezüglich der Kärntner Güterbahntrasse?*
 - a. *Wenn ja, wie sahen diese aus und welche Positionen wurden hier eingenommen?*
 - b. *Wenn ja, hat Ihr Ressort auf die Problematik der fehlenden Güterbahntrasse gegenüber der ÖBB aufmerksam gemacht?*

Die Grundlage für die Ausbauplanungen stellt das Zielnetz für das Netz der ÖBB-Infrastruktur AG dar. Dieses basiert auf Verkehrsprognosen, darauf aufbauenden Bedarfsanalysen sowie volkswirtschaftlichen Betrachtungen. Im aktuell gültigen Zielnetz 2025+ aus dem Jahr 2011 wurde kein Bedarf für einen Neubau einer Güterverkehrseisenbahnstrecke im Kärntner Zentralraum festgestellt, da auf der bestehenden Strecke ausreichend Kapazität für die prognostizierten Züge vorhanden ist. In Folge dessen besteht derzeit auch keine Grundlage dafür, das

Projekt in den ÖBB-Rahmenplan aufzunehmen. Die Planung und Umsetzung der hochrangigen Bahnstrecken liegt jedenfalls im Kompetenzbereich des Bundes, wobei sowohl das Zielnetz als auch der Rahmenplan in enger Abstimmung zwischen meinem Ministerium und der ÖBB-Infrastruktur AG erstellt und von der Bundesregierung beschlossen werden. Aktuell laufen die Arbeiten für das Zielnetz 2040, im Zuge dessen Projekte in ganz Österreich mit Hilfe einer volkswirtschaftlichen Bewertungsmethode analysiert werden.

Zu Frage 5:

- *Wie hat man von Seiten Ihres Ressorts auf die Kritik und die Forderungen der Bürgerinitiative „Stop Bahnlärm“ und ihrer Petition reagiert?*

Zur Kernfrage des Schreibens der angesprochenen Bürger:inneninitiative: „Vor diesem Hintergrund ersuchen wir Sie uns mitzuteilen, wieso Sie die SchIV noch nicht den WHO-Grenzwerten angepasst haben und bis wann sie auf die WHO-Grenzwerte reduzieren werden“ kann folgendes mitgeteilt werden:

Eine Überarbeitung der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV), BGBl. Nr. 415/1993 idF BGBl. II Nr. 362/2013 wurde in meinem Ministerium bereits eingeleitet, da einige Bestimmungen der SchIV mittlerweile nicht mehr dem aktuellen Stand der Technik entsprechen. Die Überarbeitung der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) berücksichtigt auch die aktuellen europäischen Entwicklungen (z.B. Anpassungen der Lärmindizes und deren Berechnung) sowie der aktuellen Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation in den aktuellen Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region (WHO – Environmental Noise Guidelines for the European Region 2018).

Zusätzlich kann festgehalten werden, dass mit einer Vielzahl an Maßnahmen Schallemissionen durch Bahnlärm reduziert und minimiert werden. Dies ist jedoch unabhängig von der Frage, ob bzw. bis wann die SchIV auf die WHO-Grenzwerte reduziert wird.

Zu Frage 6:

- *Gab es von Seiten der Kärntner Landesregierung eine Kontaktaufnahme mit Ihrem Ressort bezüglich der Güterbahntrasse?*
- a. *Wenn ja, wann, wie oft und in welcher Form?*
 - b. *Wenn ja, was wurde von Seiten der Kärntner Landesregierung vorgebracht?*

Die Bedenken Kärntens bzgl. Bahnlärm in der Wörtherseeregion sind bekannt und mein Ministerium nimmt die Anliegen hinsichtlich der Lärmbelastung im Kärntner Zentralraum sehr ernst. Es bestehen laufend Kontakte zwischen meinem Ressort und dem Land Kärnten auf unterschiedlichen Ebenen.

Zwischen dem Land Kärnten und dem damaligen BMVIT wurde ein Maßnahmenplan zur Verbesserung der Lärmsituation (Memorandum of Understanding) im Jahr 2017 abgeschlossen. Primär war es das Ziel, mit möglichst kurzfristig realisierbaren Maßnahmen eine Entlastung der Region zu ermöglichen, siehe dazu die Beantwortung der Frage 8.

Zu Frage 7:

- *Mit welchem zusätzlichen Verkehrsaufkommen und welcher zusätzlichen Lärmbelastung rechnet man von Seiten Ihres Ressorts, respektive der ÖBB, durch die Inbetriebnahme der Koralmbahn?*
- a. *Welche Zahlen, Daten, Studien oder anderweitige Informationen gibt es aktuell dazu und wo sind diese abrufbar?*

Nach Inbetriebnahme der Koralmbahn ist mit einer Zunahme des Bahn-Güterverkehrs gegenüber dem Schnitt der letzten Jahre (ohne Berücksichtigung des teilweisen Rückgangs während der Covid-19 Pandemie) von knapp 80 auf rund 97 Güterzüge pro Tag zu rechnen. Das bedeutet einen Anstieg um rund 20 Prozent in den Jahren nach 2025. Diese Zahl stammt aus der Verkehrsprognose zum Zielnetz 2025+, voraussichtlich Ende 2023 liegt die neue Verkehrsprognose für das Zielnetz 2040 vor. Die Verkehrsprognose 2025+ ist auf den Seiten meines Ministeriums abrufbar: [Verkehrsprognose Österreich 2025+ \(bmk.gv.at\)](https://www.bmk.gv.at/themen/verkehrsplanung/verkehrsprognose/verkehrsprognose2025.html) (<https://www.bmk.gv.at/themen/verkehrsplanung/verkehrsprognose/verkehrsprognose2025.html>)

Zu Frage 8:

- *Welche alternativen Pläne und Maßnahmen liegen vor oder befinden sich bereits in der Umsetzung, um die bestehende und vermutlich weiter ansteigende Lärmbelastung der betroffenen Bevölkerung zu reduzieren, nachdem offenbar die Errichtung einer Güterbahntrasse nicht vorgesehen ist?*

Die Bedenken Kärntens bzgl. Bahnlärm in der Wörtherseeregion sind bekannt, wobei uns der Schutz der Anrainer:Innen besonders wichtig ist. Es wurden dazu bereits eine Vielzahl an unterschiedlichen Maßnahmen gesetzt:

- Als besonders wichtiger Meilenstein wurde die Wörthersee-Strecke in die EU Quieter Routes aufgenommen, was bedeutet, dass ab Ende 2024 auf der Strecke nur mehr leise Güterzüge fahren dürfen. Das entspricht einer Schallreduktion von rund -10 dB, und damit einer Halbierung des wahrgenommenen Schalls, also ein gewaltiger Fortschritt für die Anrainer:innen.
- Österreich hat bereits 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. Bei Testfahrten eines Zuges mit lärmarmen Bremsen im Herbst 2017 und im Frühjahr 2022 am Wörthersee wurde der Bevölkerung eindrücklich gezeigt, wie dadurch der subjektive Lärmpegel um die Hälfte reduziert wurde.
- Durch verstärkte Investitionen in die Strecken-Instandhaltung und durch vermehrtes Schienen-Schleifen konnten Schallemissionen reduziert werden. Zusätzliche Maßnahmen im Bereich des Oberbaus werden laufend durch Expert:innen geprüft.
- Umgesetzt ist bereits die Errichtung einer neuen Messstation in Velden, die im Oktober 2020 in Betrieb gegangen ist. Sie misst 24 Stunden am Tag direkt an der Strecke die Schallemissionen der Züge. Dadurch können Veränderungen im Bereich Schallemissionen und Schallimmissionen in den nächsten Jahren genau festgehalten, die Entwicklung analysiert sowie darauf basierend auch eine fachliche Grundlage geschaffen werden, die bislang noch gefehlt hat. Zwei Messberichte sind bereits auf der Webseite der ÖBB Infrastruktur einzusehen (letzter Bericht: [woerthersee-schallemissionen-](#)

[bericht-2021-oebb.pdf](https://konzern.oebb.at/de/dam/jcr:37fb5b53-bec0-4432-aa91-de430864d09e/woerthersee-schallemissionen-bericht-2021-oebb.pdf) - <https://konzern.oebb.at/de/dam/jcr:37fb5b53-bec0-4432-aa91-de430864d09e/woerthersee-schallemissionen-bericht-2021-oebb.pdf>)

- Weiters wurde allen Wörtherseeegemeinden die Möglichkeit geboten, den Lärmschutz auszubauen. Meldet eine Gemeinde also den Wunsch nach einem Ausbau des Lärmschutzes, so ist die Finanzierung seitens des Bundes gesichert (Finanzierungsschlüssel 50% Bund/50% Land und Gemeinde).

Leonore Gewessler, BA

