

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: 2022-0.827.467

. Jänner 2023

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Mag. Ragger und weitere Abgeordnete haben am 17. November 2022 unter der **Nr. 13092/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Güter-Bahntrasse Kärnten gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Liegen irgendwelche Pläne zu dem Kärntner Güterzugverkehr vor, die Lärmbelästigung im Raum Klagenfurt, Wörthersee-Nordufer und Villach zu reduzieren?*
- a. *Wenn ja, welche?*
 - b. *Wenn nein, warum nicht?*

Der Schutz der Bevölkerung vor Bahnlärm wird seitens meines Ressorts und der ÖBB-Infrastruktur AG sehr ernst genommen. Diesbezüglich wurden in den vergangenen Jahren bereits umfangreiche Maßnahmen gesetzt, wie im Folgenden näher ausgeführt wird:

- Als besonders wichtiger Meilenstein wurde die Wörthersee-Strecke in die EU Quieter Routes aufgenommen, was bedeutet, dass ab Ende 2024 nur mehr leise Güterzüge auf der Strecke 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 Frühjahr 2022 am Wörthersee wurde der Bevölkerung

eindrücklich gezeigt, wie dadurch der subjektive Lärmpegel um die Hälfte reduziert wurde.

- Um die Wirkung dieser Maßnahme aufzeigen zu können, wurde dazu bereits eine Messstation in Velden errichtet. Diese ist im Oktober 2020 in Betrieb gegangen und misst 24 Stunden am Tag direkt an der Strecke die Schallemissionen der Züge. Damit können Veränderungen im Bereich Schallemissionen und Schallimmissionen in den nächsten Jahren genau festgehalten und die Entwicklung analysiert werden. Damit wird eine fachliche Grundlage geschaffen, die bislang noch gefehlt hat. Zwei Messberichte sind bereits auf der Webseite der ÖBB Infrastruktur einzusehen (letzter Bericht: [woerthersee-schallemissionen-bericht-2021-oebb.pdf](#))
- 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.
- Um kurzfristig Verbesserungen in Bezug auf Lärmschutz für die Bevölkerung zu erzielen, wurde - wie im Memorandum of Understanding im Jahr 2017 vereinbart - allen Wörtherseegemeinden die Möglichkeit des Ausbaus des Lärmschutzes angeboten. 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).

Zu Frage 2:

- *Wie viel Dezibel fasst das BMK als zuständiges Ressort für den Bahnverkehr als gesundheitsschädlich auf?*

Auf Basis der WHO-Leitlinien für die Bewertung von Umgebungslärm startete auf europäischer Ebene ein Diskussionsprozess, dessen Ergebnis die Richtlinie (EU) 2020/367 der Kommission zur Änderung des Anhangs III der Richtlinie 2002/49/EG in Hinblick auf die Festlegung von Methoden zur Bewertung der gesundheitsschädlichen Auswirkungen von Umgebungslärm vom 4. März 2020 darstellt.

Festgestellt wird, dass im Zuge einer Umweltverträglichkeitsprüfung im Zuge vieler UVP-Verfahren von Bahninfrastrukturprojekten die Lärmbelastung eine zentrale Rolle spielt, bei der strenge Genehmigungskriterien gelten. Im 3. Abschnitt des UVP-G 2000, Bereich Schiene gelten als besondere Immissionsschutzvorschriften gemäß § 24f Abs. 2 UVP-G 2000 die Bestimmungen der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung - SchIV, BGBl. Nr. 415/1993 idF BGBl. II Nr. 362/2013. Im Sinne der aktuellen Judikatur, wonach es sich bei den Grenzwerten einer besonderen Immissionsschutzvorschrift um Mindeststandards handle, deren Unterschreitung im Einzelfall geboten sein könne, erfolgt in jedem Verfahren eine Auseinandersetzung des:der behördlich herangezogenen UVP-Sachverständigen für Humanmedizin mit der Frage, ob die Heranziehung der Grenzwerte der SchIV für ausreichend erachtet werden oder im Rahmen der Einzelfallprüfung strengere Grenzwerte heranzuziehen sind.

Zu Frage 3:

- *Welche Regelungen und Bestimmungen zum höchstzulässigen Bahnlärm liegen Ihrem Ressort betreffend Errichtung, Betriebsführung von Güterzugstrassen vor?*

Generell kann festgehalten werden, dass die Grundlage aller Regelungen und Bestimmungen für Lärmimmissionen der verursachten Emissionen durch den Bau und Betrieb der Bahn in Abhängigkeit der Entfernungen zur betroffenen Bevölkerung/Widmung sind. Regelungen und

Bestimmungen zum höchstzulässigen Bahnlärm betreffend Errichtung, Betriebsführung von Güterzugstrassen gibt es national nicht und sind auch international nicht bekannt.

In meinem Ressort gibt es für die jeweiligen besonderen gesetzlichen Anwendungsfälle ausreichende Regelungen und Bestimmungen:

- Für die EU-Umgebungslärmkartierungen ist die rechtliche Grundlage die Umgebungs-lärmverordnung.
- Verfahren für neue Projekte/Bauvorhaben nach UVP-Gesetz bzw. Eisenbahngesetz fallen in den Anwendungsbereich der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV).
- Bei der Genehmigung von Eisenbahnfahrzeugen: Einhaltung der europäischen technischen Spezifikation (insbes. TSI Noise) bzw. der Schienenfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung (SchLV).
- Für Eisenbahn-Bestandsstrecken wird von meinem Ministerium das Programm „Schalltechnische Sanierung der Eisenbahn-Bestandsstrecken“ auf Basis einer „bmvit Richtlinie für die Bestandslärmsanierung“ umgesetzt.

Bei neuen Eisenbahnbauprojekten wird versucht, durch die Trassenführung abseits von Wohnbebauungen bzw. mit hohen Tunnelanteilen sowie durch die ergänzenden Lärmschutzmaßnahmen projektkausale Verkehrslärmwirkungen bei der Bevölkerung so gering wie möglich zu halten.

Im Zuge einer Umweltverträglichkeitsprüfung bzw. vieler UVP-Verfahren von Bahninfrastrukturprojekten spielt die Lärmbelastung eine zentrale Rolle, bei der strenge Genehmigungskriterien gelten. Im 3. Abschnitt des UVP-G 2000, Bereich Schiene gelten als besondere Immissionsschutzvorschriften gemäß § 24f Abs. 2 UVP-G 2000 die Bestimmungen der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung – SchIV (BGBl. Nr. 415/1993 idF BGBl. II Nr. 362/2013). Im Sinne der aktuellen Judikatur, wonach es sich bei den Grenzwerten einer besonderen Immissionsschutzvorschrift um Mindeststandards handle, deren Unterschreitung im Einzelfall geboten sein könne, erfolgt in jedem Verfahren eine Auseinandersetzung des:der behördlich herangezogenen UVP-Sachverständigen für Humanmedizin mit der Frage, ob die Heranziehung der Grenzwerte der SchIV für ausreichend erachtet werden oder im Rahmen der Einzelfallprüfung strengere Grenzwerte heranzuziehen sind.

Im Rahmen der Mobilitätsstrategie für den Bereich Bahn werden zur Reduktion der Emissionen durch den Bau und Betrieb der Bahn nachstehende "Lärmschutzmaßnahmen" bereits beschlossen und umgesetzt:

- Vorgaben der Europäischen Kommission „Quieter Routes“,
- verbessertes Wagenmaterial mit lärmarmen Bremsbelägen bei Güterwaggons.

Gemäß den Vorgaben der Europäischen Kommission ist mit Fahrplanwechsel 2024 der Einsatz von lauten Güterwaggons auf den sogenannten „Quieter Routes“ nicht mehr zulässig. Leise Güterwagen weisen gegenüber dem alten Wagenmaterial eine bis zu 10 dB geringere Emission auf, das ist eine Halbierung des empfundenen Lärms. Dies wird für die Anrainer:innen an den Bahn-Güterverkehrsachsen in Österreich eine deutliche Verbesserung bringen.

Durch verbessertes Wagenmaterial und eine zügige Umrüstung der Wagenflotte auf leise Bremstechnologien wird eine deutliche Entlastung der Bevölkerung vom Schienenlärm erzielt werden. Die Umrüstung der Flotten bei den wesentlichen österreichischen Eisenbahnverkehrsunternehmen ist voll im Laufen und bereits weit fortgeschritten. Mittel- bis längerfristig ist somit durch die Modernisierung des Wagenmaterials bzw. durch strengere Emissionsvorschriften bei Güterwaggons eine zusätzliche Reduktion der Schallemissionen im Schienenbereich zu erzielen.

Zu den Fragen 4 und 5:

- *Werden diese Regelungen und Bestimmungen im Bundesland Kärnten auf bestimmten Streckenabschnitten missachtet?*
 - a. *Wenn ja, auf welchen Streckenabschnitten wird der höchstzulässige Bahnlärm überschritten?*
- *Welche Maßnahmen setzen Sie daher?*

Bezüglich der Errichtung von Lärmschutzmaßnahmen handelt es sich beim hier betroffenen Streckenabschnitt um keine Neubaustrecke, sondern um eine sogenannte bestehende Eisenbahnstrecke. Gesetzliche Lärmgrenzwerte liegen in diesem Fall nicht vor.

Stattdessen wurde von meinem Ressort das Programm „Schalltechnische Sanierung der Eisenbahn-Bestandsstrecken der Österreichischen Bundesbahnen“ ins Leben gerufen. Auf Grundlage dieses Programmes wurden generelle Übereinkommen mit den Ländern über die Planung, Durchführung, Erhaltung und Finanzierung von Lärmschutzmaßnahmen an Eisenbahn-Bestandsstrecken geschlossen und konkrete Maßnahmen geplant und realisiert. Die Kostentragung erfolgt dabei zu 50 % durch das betroffene Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die restlichen 50 % der Kosten werden vom jeweiligen Bundesland und von der jeweiligen Gemeinde übernommen.

In diesem Sinne erfolgte auch die Realisierung der Lärmschutzmaßnahmen an der Wörtherseestrecke. Auf der Wörtherseestrecke wurden dafür seit 1996 unter anderem 32 km lange Schallschutzwände errichtet sowie 1128 Schallschutzfenster gefördert.

Im Sinne des Memorandum of Understanding aus dem Jahr 2017 wurde allen Wörtherseegegenden die Möglichkeit des Ausbaus des Lärmschutzes angeboten. Für alle von den Gemeinden neu eingemeldeten Projekte ist die Ko-Finanzierung also seitens des Bundes gesichert.

Zu Frage 6:

- *Werden auf den Streckenabschnitten in Kärnten dazu regelmäßig Messungen durchgeführt?*
 - a. *Wenn ja, in welchen Intervallen, wann, und durch wen?*
 - b. *Wenn nein, warum nicht?*

Bereits im Oktober 2020 ist die neue Messstation in Velden in Betrieb gegangen. Sie misst 24 Stunden am Tag direkt an der Strecke die Schallemissionen der Züge. Damit können Veränderungen im Bereich Schallemissionen und Schallimmissionen in den nächsten Jahren genau festgehalten und die Entwicklung analysiert werden. Damit wird eine fachliche Grundlage geschaffen, die bislang noch gefehlt hat. Zwei Messberichte sind bereits auf der Webseite der ÖBB Infrastruktur einzusehen. (letzter Bericht: woerthersee-schallemissionen-bericht-2021-oebb.pdf)

Zu den Fragen 7 bis 9 und 14:

- *Welche Stellungnahme geben Sie zur im Artikel genannten Lärmbelästigung ab?*
- *Leitet sich durch diesen für Sie ein Handlungsbedarf ab?*
 - a. *Wenn ja, welcher?*
 - b. *Wenn nein, warum nicht?*
- *Ist diese Lärmbelästigung hinnehmbar?*
- *Inwiefern trifft das auf die Wörtherseenordtrasse zu?*

Um die Lärmbelästigung so gut wie möglich einzugrenzen, werden laufend konkrete Maßnahmen zur Reduktion der Schallemissionen und Schallimmissionen an der Wörtherseestrecke evaluiert und umgesetzt. Die in den folgenden Absätzen beschriebenen Maßnahmen leisten einen wichtigen Beitrag, um die dringend notwendige Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene in einer verträglichen Art und Weise für alle Betroffenen zu gestalten.

Grundsätzlich ist wichtig anzumerken, dass die im Artikel angeführten dB-Werte die maximal gemessenen Schallemissionen direkt am Gleis darstellen. In den meisten Fällen und entlang der Wörtherseestrecke sind die Anrainer:innen in Wohngebieten allerdings sowohl durch fast durchgehende Schallschutzwände als auch durch eine bestimmte Entfernung zum Gleisbereich geschützt, wodurch sich die Schallintensität deutlich reduziert.

Ein großes Maßnahmenpaket zu Schallemissionen und Schallimmissionen wurde auch bereits vor Inbetriebnahme der Koralmbahn umgesetzt und wird laufend ergänzt. Dies inkludiert den Bau von zusätzlichen Schallschutzwänden, häufiges Schienenschleifen, verstärkte Investitionen in die Gleisanlagen zur Reduktion von Schallemissionen am Gleis sowie die Umstellung auf leiseres Wagenmaterial. Ab Dezember 2024 dürfen dann grundsätzlich nur mehr leise Güterwagen auf der Wörtherseestrecke fahren, die den hörbaren Schall um die Hälfte reduzieren.

Zusätzlich hier noch eine kurze Anmerkung zu der im Artikel erwähnte Anzahl von 200.000 Kärntner:innen, die zwischen Klagenfurt und Villach vom Bahnschall als betroffen angeführt werden: Laut Untersuchungen aus dem Umgebungslärmschutzgesetz sind rund 15.000 Personen an der Wörtherseestrecke mittel bis stärker von Zuggeräuschen betroffen. Die Anzahl von 200.000 Kärntner:innen umfasst pauschal alle Bewohner:innen aus allen Gemeinden von Villach bis Klagenfurt.

Im Nahbereich von hochrangigen Infrastrukturanlagen wie Autobahnen, Hauptverkehrsstraßen und Bahnstrecken ist leider – trotz massiver Bemühungen – eine gewisse Schallbelastung nicht vermeidbar. Die ÖBB setzt alles daran, sämtliche Auswirkungen auf die Menschen in der Umgebung so gering wie möglich zu halten.

Ein Vorteil, den der Bahnverkehr für die Anrainer:innen auf jeden Fall hat, ist die Vermeidung von Abgasen und die Entwicklung von langen Staubbildungen auf der Strecke – ganz im Gegensatz zum Straßen(güter)verkehr. Das ist nur ein Grund unter vielen, der für die Abwicklung von Gütertransporten auf der Schiene spricht.

Zu den Fragen 10 und 11:

- *Inwiefern liegt es in der Verantwortung des BMK, lärmschonenden Güterzugverkehr in bewohntem Gebiet zu vermeiden?*
- *Werden daher Maßnahmen eingeleitet?*

a. Wenn ja, welche?

Bei dem vorliegenden Streckenabschnitt handelt es sich um eine sogenannte Eisenbahn-Bestandsstrecke. Bei neuen Eisenbahnbauprojekten wird versucht, durch die Trassenführung abseits von Wohnbebauungen bzw. mit hohen Tunnelanteilen sowie durch die ergänzenden Lärmschutzmaßnahmen projektkausale Verkehrslärmwirkungen bei der Bevölkerung so gering wie möglich zu halten.

Die Bedenken Kärntens bzgl. Bahnlärm in der Wörtherseeregion sind bekannt und es wurden dazu bereits eine Vielzahl an unterschiedlichen Maßnahmen gesetzt.

Zu Frage 12:

- *Welche Eisenbahnstrecken befinden sich derzeit in Kärnten in (Aus-)Bau oder sind geplant?*

In Kärnten steht derzeit der Abschluss des Baus der Koralmbahn bevor. Anderweitige Neubausrecken sind derzeit nicht geplant.

Aktuelle Projekte in dem Gebiet sind unter anderem die Elektrifizierung (und somit auch die Attraktivierung) der Strecke zwischen Klagenfurt und Weizelsdorf, die mit Dezember 2022 in Betrieb ging – auch damit wird in Zukunft ein schallreduzierter und CO₂-neutraler Bahnbetrieb sichergestellt.

Zu Frage 13:

- *Wird bei all diesen Eisenbahnstrecken die Lärmentwicklung berücksichtigt und eine Umfahrung bewohnten Gebiets größtmöglich realisiert?*

Bei Neubaustrecken wie der Koralmbahn wird die Streckenführung grundsätzlich so gewählt, dass entweder kein stark bewohntes Gebiet betroffen ist oder entsprechende Schallschutzmaßnahmen unmittelbar mit dem Projekt umgesetzt werden. Da in Österreich Bahnstrecken im Mischverkehr von Personen- und Güterverkehr betrieben werden, ist es allerdings unumgänglich, dass sie auch urbane Bereiche erreichen und durchqueren, da sonst die Erreichbarkeit von Städten mit der Bahn nur eingeschränkt möglich wäre.

Zu den Fragen 15 bis 17 und 19 bis 23:

- *Werden andere, mögliche Trassenführungen berücksichtigt?*
 - a. Wenn nein, warum nicht?*
 - b. Wenn ja, welche sind das?*
- *Warum wird an keine Ostumfahrung um Klagenfurt gedacht?*
- *Welche Überlegungen, Pläne diesbezüglich einer Ostumfahrung liegen vor?*
- *Inwiefern garantieren Sie eine reduzierte Lärmbelästigung durch die Wörtherseenordtrasse?*
- *Inwiefern werden bei der Planung und Realisierung der Trassenführung Positionen der Kärntner Landespolitik berücksichtigt?*
- *Werden bei der Planung und Realisierung der Trassenführung Resolutionen des Kärntner Landtags berücksichtigt?*
- *Mit welchen Kärntner Landespolitikern stehen Sie hierzu im Austausch?*
- *Welche Positionen wurden mit diesen ausgetauscht?*

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 und wird von der Bundesregierung beschlossen. Im aktuell gültigen Zielnetz 2025+ aus dem Jahr 2011 wurde kein Bedarf für eine Neubaustrecke im Kärntner Zentralraum festgestellt, da auf der bestehenden Strecke ausreichend Kapazität für die prognostizierten Züge besteht. Infolgedessen besteht auch derzeit keine Grundlage, ein konkretes Projekt in den ÖBB-Rahmenplan aufzunehmen.

Im Jahr 2020 wurde für den Zentralraum Kärnten eine „Korridorevaluierung“ als eine gemeinsame Untersuchung zwischen meinem Ressort, der ÖBB und dem Land Kärnten finalisiert – im Sinne einer Vorarbeit für noch bundesseitig zu treffende Entscheidungen zur Weiterführung des langfristigen Bahnausbaus. Im Zuge der Korridorevaluierung wurden unterschiedliche Korridore, sowohl nördlich als auch südlich des Wörthersees inkl. Umfahrungen für die Städte Klagenfurt und Villach, analysiert und unter anderem ein Plausibilitäts-Check (Raumwiderstandsanalyse) durchgeführt.

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 18:

- *Werden mögliche Schnellbahnerweiterungen in bestehende Überlegungen eingearbeitet?*

Der Ausbau des S-Bahn-Systems (als getakteter Personennahverkehr) ist ein wichtiges verkehrspolitisches Ziel von Bund und Land. In diesem Bereich wurde insbesondere in jüngerer Vergangenheit bereits viel erreicht, wie zum Beispiel:

- die Elektrifizierung und Attraktivierung der Bahnstrecke Arnoldstein-Hermagor mit Dezember 2019
- die Elektrifizierung und Attraktivierung der Bahnstrecke Klagenfurt-Weizelsdorf mit Dezember 2022
- die Einführung des S-Bahn-Halbstundentaktes zwischen Villach und Spittal-Millstätter See mit Dezember 2022

Mit der Inbetriebnahme der Koralmbahn wird es zu weiteren umfangreichen Verbesserungen im Fahrplanangebot in weiten Teilen Kärntens kommen.

Zu Frage 24:

- *Werden Sie die Kärntner Anliegen zur Vermeidung von Güterzuglärm berücksichtigen?*
a. Wenn ja, inwiefern?

Die Bedenken Kärntens bzgl. Bahnlärm in der Wörtherseeregion sind bekannt und mein Ministerium nimmt die Anliegen hinsichtlich der Lärmbelastung im Kärntner Zentralraum sehr ernst. Deshalb wurde auch zwischen dem Land Kärnten und meinem Ressort ein Maßnah-

menplan 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.

Leonore Gewessler, BA

