

15.27

Abgeordneter Erwin Angerer (FPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Herr Minister! Frau Minister! Geschätzte Damen und Herren! Es geht jetzt um das Thema Infrastruktur in Österreich, unter anderem auch um den ÖBB-Rahmenplan, der heute beschlossen wird. Es gibt eine Strecke im Zentralraum Kärnten, die da leider sträflich vernachlässigt wird.

Frau Minister, ich habe bei Ihrem Agieren in den letzten Wochen immer mehr das Gefühl, Sie leben immer noch bei Global 2000 und sind noch nicht im Infrastrukturministerium angekommen. Schön langsam sollten Sie darüber nachdenken, wofür Sie Ihr Geld bekommen und wen Sie zu vertreten haben, nämlich die österreichische Wirtschaft und nicht NGOs. *(Beifall bei der FPÖ.)*

Zum Bahnprojekt Koralmbahn und zu der Baltisch-Adriatischen Achse: Es gibt mittlerweile einen EU-Korridor, der eben im Baltikum beziehungsweise im derzeitigen Ausbaustadium in Polen beginnt und über den Semmering und die Koralmbahn die Ostsee mit der Adria verbinden soll, im Zentralraum von Kärnten haben wir jedoch einen infrastrukturellen Herzinfarkt. Das heißt, dort verengt sich die Bahntrasse zwischen Klagenfurt und Villach auf eine Eisenbahninfrastruktur, die 100 Jahre alt ist, und es gibt 200 000 Menschen, die direkt davon betroffen sind. Es gibt eine massive Belastung aufgrund der steigenden Zahl von Zügen, die natürlich kommen wird, und wir haben bis jetzt keine Lösung dafür. Wir brauchen im Zentralraum auf jeden Fall einen Bypass. Das heißt, es braucht zumindest für den Güterbahnbereich einen eigenen Korridor, und es braucht Lärmschutz für die betroffenen Bürger, die dort leben.

Daher bringe ich folgenden Antrag ein:

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Erwin Angerer, Kolleginnen und Kollegen betreffend „Planung und Errichtung einer Güterbahntrasse sowie Ergreifen von Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung im Kärntner Zentralraum vor dem Bahnlärm“

Der Nationalrat wolle beschließen:

„Die Bundesregierung und insbesondere die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie werden aufgefordert, ein Bekenntnis zum Neubau einer Güterverkehrseisenbahnstrecke zwischen Klagenfurt und Villach, durch die Aufnahme in den nächsten Rahmenplan, zur entsprechenden Sicherung der Finanzierung der weitergehenden Planungen im Korridor Wörthersee-

Nord, abzugeben. Ergänzend sind sofortige umfassende Lärmschutzmaßnahmen auf Bestandsstrecken nach WHO-Standards umzusetzen, inklusive Planung und Umsetzung der Knoten und Umfahrung von Klagenfurt und Villach auf Basis der bereits vorliegenden Varianten-Untersuchungen.“

Dann gibt es ein zweites wesentliches Infrastrukturprojekt, das Sie, Frau Minister, einfach gestoppt haben, und das ist aus verkehrstechnischer Sicht für uns alle – und auch für den ÖAMTC – ein Wahnsinn, nämlich die Verbindung zwischen der S 36 in der Steiermark und der S 37 im Klagenfurter Zentralraum.

Allein vom Jahr 2015 bis heute sind dort 17 Menschen zu Tode gekommen und es gab 283 Unfälle – und Sie stoppen dieses Projekt. Sie stoppen dort den Sicherheitsausbau, Sie stoppen den Ausbau einer Strecke, die schon lange geplant war und zu der der Auftrag zur Umsetzung auch schon bei der Asfinag ist – und das auch noch per Weisung.

Wir haben schon unseren zuständigen Landesrat, Herrn ÖVP-Landesrat Gruber, aufgefordert, gegen Sie rechtliche Schritte einzuleiten. Er hat ja eigentlich schon angekündigt, dass er das prüfen wird, und er hat eine Onlinepetition – das ist das Übliche, das die ÖVP macht; Sie machen dann immer eine Petition und lassen die Leute einmal unterschreiben, statt dass Sie selber handeln – gestartet, dass das auszubauen ist. Übrigens hat Frau Voglauer, die Abgeordnete von den Grünen, Folgendes gesagt: „Online-Petition der ÖVP zu Sicherheitsausbau ist ein schlechter Scherz“. Sie vergleicht das, was von der Ministerin gestoppt wurde und von Landesrat Gruber gefordert wird, also mit einem Faschingsscherz.

Deshalb bringe ich auch dazu einen entsprechenden Antrag ein:

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Erwin Angerer, Kolleginnen und Kollegen betreffend „Umsetzung der S 37 Klagenfurter Schnellstraße“

Der Nationalrat wolle beschließen:

„Die Bundesregierung und insbesondere die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie werden aufgefordert

- mit der Umsetzung des Sicherheitsausbaues der S 37 sofort zu beginnen und“
- die an die ASFINAG gerichtete Weisung, keine weitere Ausschreibung für etwaige Bauphasen oder sonstige bauliche Vorbereitungsmaßnahmen bei der S 37

Klagenfurter Schnellstraße vorzunehmen, unmittelbar zu widerrufen und dafür Sorge zu tragen, dass es zu keinen weiteren – von der Bundesregierung verursachten – Bauverzögerungen bei der Fertigstellung der S 37 Klagenfurter Schnellstraße kommt.

Ich hoffe, Frau Ministerin und auch Herr Finanzminister, Sie agieren im Sinne der Bevölkerung und bedenken, dass Menschen auf dieser Strecke auch in Zukunft Unfälle haben werden und vielleicht sogar zu Tode kommen werden. – Danke. *(Beifall bei der FPÖ.)*

15.32

Die Anträge haben folgenden Gesamtwortlaut:

Entschließungsantrag

des Abgeordneten Erwin Angerer

und weiterer Abgeordneter

betreffend Planung und Errichtung einer Güterbahntrasse sowie Ergreifen von Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung im Kärntner Zentralraum vor dem Bahnlärm eingebracht in der 137. Sitzung des Nationalrates, XXVII. GP, am 16. Dezember 2021 im Zuge der Debatte zu TOP 25, Bericht des Verkehrsausschusses über den Bericht der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie betreffend ÖBB-Rahmenplan 2022-2027 (III-477/1193 d.B.)

Im aktuellen ÖBB-Rahmenplan 2022-2027 wird zwar die Finanzierung der Fertigstellung der Koralmbahn fixiert, jedoch fehlen begleitende Maßnahmen.

Die Hochleistungsstrecke Wörtherseebahn und die zukünftige Koralmbahn führen mitten durch die Städte Klagenfurt am Wörthersee und Villach sowie die Wörtherseeregion und den Großraum Villach. Durch die geplante Inbetriebnahme der Koralmbahn Ende 2025 wird eine Zunahme des Güterverkehrs um 136 Prozent erwartet. Dementsprechend wird sich auch der Bahnlärm erhöhen. Die Belastung für die Anrainer von Klagenfurt bis Villach wird ein unerträgliches Ausmaß annehmen. Betroffen sind 200.000 Kärntnerinnen und Kärntner sowie die für Kärnten wichtige Tourismuswirtschaft. Es bedarf daher dringend umfassender Lärmschutzmaßnahmen und Sofortmaßnahmen für das Bahnlärmproblem.

Folgend Maßnahmen sind umzusetzen:

- Planung und Errichtung einer Güterbahntrasse im Kärntner Zentralraum und Aufnahme dieser in den ÖBB-Rahmenplan.

- Tempo 50-Beschränkung für Güterzüge im Ortsgebiet und Nachtfahrverbot für laute Güterzüge in der Schutzzone.
- Anpassung von bestehendem Lärmschutz und Errichtung neuer Hochleistungs-Lärmschutzwände.
- Einhaltung der Lärmgrenzwerte von 44 dB in der Nacht und 54 dB am Tag in der Schutzzone entsprechend der WHO-Bahnlärm-Richtlinie 2018.
- Einhaltung eines Fahrzeug-Spitzenlärmpegels von 80 dB für alle Loks und Waggon, wie beim LKW.
- Errichtung von Lärm-Messstationen.

Laut den WHO Environmental Noise Guidelines 2018¹ „wird für die durch Schienenverkehr bedingten Lärmbelastungen ein Richtwert von 54 dB L_{den} empfohlen, da Schienenverkehrslärm oberhalb dieses Wertes mit schädlichen gesundheitlichen Auswirkungen verbunden ist. Für die nächtliche Lärmbelastung wird ein L_{night} von 44 dB empfohlen, da nächtlicher Schienenverkehrslärm oberhalb dieses Wertes mit negativen Auswirkungen auf den Schlaf verbunden ist.“

Die Grenzwerte nach der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) liegen derzeit bei 65 dB am Tag (06.00-22.00 Uhr) und 55 dB in der Nacht (22.00-06.00 Uhr). Eine Pegeländerung um -10 dB wird vom menschlichen Ohr als Halbierung der Lautstärke empfunden.²

Das Ausmaß der Zunahme des Güterverkehrs und der damit verbundenen Lärmbelastung ist derzeit bereits konkret abschätzbar. Die Ergebnisse der Verkehrsprognose 2040 und des Zielnetzes 2040 abzuwarten, die frühestens in der 2. Jahreshälfte 2022 vorliegen werden, um erst dann nach einer Kosten-Nutzen-Analyse an vertiefende Planungen zu denken, ist daher aus verkehrsplanerischer Sicht weder erforderlich noch zielführend.

Jetzt zu handeln, die Lärmbelastung der betroffenen Bürgerinnen und Bürger ernst zu nehmen und umgehend Maßnahmen gegen diese zu ergreifen, ist nun oberstes Gebot der Stunde.

In diesem Zusammenhang stellen die unterfertigten Abgeordneten daher nachstehenden

Entschließungsantrag

Der Nationalrat wolle beschließen:

„Die Bundesregierung und insbesondere die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie werden aufgefordert, ein

Bekanntnis zum Neubau einer Güterverkehrseisenbahnstrecke zwischen Klagenfurt und Villach, durch die Aufnahme in den nächsten Rahmenplan, zur entsprechenden Sicherung der Finanzierung der weitergehenden Planungen im Korridor Wörthersee-Nord, abzugeben. Ergänzend sind sofortige umfassende Lärmschutzmaßnahmen auf Bestandsstrecken nach WHO-Standards umzusetzen, inklusive Planung und Umsetzung der Knoten und Umfahrung von Klagenfurt und Villach auf Basis der bereits vorliegenden Varianten-Untersuchungen.“

- ¹ *vgl. WHO Environmental Noise Guidelines 2018, Herausgeber: Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK), Dez. 2020*
- ² *<https://infrastruktur.oebb.at/de/projekte-fuer-oesterreich/bahnstrecken/grossraum-wien/ataktivierung-verbindungsbahn/rund-um-die-planung/printproduktionen-ataktivierung-verbindungsbahn/dokument?datei=04d+VBB+Infomappe+-+Schall+Stand+Oktober+2020.pdf>*

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Erwin Angerer

und weiterer Abgeordneter

betreffend Umsetzung der S 37 Klagenfurter Schnellstraße

eingbracht in der 137. Sitzung des Nationalrates, XXVII. GP, am 16. Dezember 2021 im Zuge der Debatte zu TOP 25, Bericht des Verkehrsausschusses über den Bericht der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie betreffend ÖBB-Rahmenplan 2022-2027 (III-477/1193 d.B.)

Im zur Debatte stehenden Verhandlungsgegenstand werden zwar Milliarden für den Ausbau der Bahninfrastruktur verplant, jedoch fehlen Alternativen zum geplanten Infrastrukturprojekt „S 37 Klagenfurter Schnellstraße.“

Bereits im Juni stoppte die Verkehrsministerin mit einem eigenartigen Schreiben vom 25.6.2021 des BMK an die ASFINAG jegliche weiteren baulichen Vorbereitungsmaßnahmen zur Fertigstellung der „S 37 Klagenfurter Schnellstraße“.

Der notwendige Sicherheitsausbau der St. Veiter Schnellstraße (S 37) bzw. der Friesacher Bundesstraße (B 317) insbesondere von St. Veit an der Glan bis hin zur

steirischen Landesgrenze ist ein wichtiges Infrastrukturprojekt zur Weiterentwicklung Kärntens.

Der Ausbau war laut Internetseite des BMK unter anderem „zur Erhöhung der Verkehrssicherheit der S 37 Klagenfurter Schnellstraße im Bereich von St. Veit Nord bis Maria Saal geplant.“

(<https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/strasse/infrastruktur/projekte/schnellstrassen/s37.html>).

Weiters stand dort:

Der Verwaltungsgerichtshof hat am 29. November 2018 den Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes aufgehoben. Nach neuerlicher Prüfung hat das Bundesverwaltungsgericht mit Erkenntnis vom 27. März 2019 die Beschwerden gegen den Feststellungsbescheid abgewiesen und festgestellt, dass keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist.

Von der ASFINAG werden nun für den Abschnitt St. Veit Nord – St. Veit Süd die weiteren Verfahrens- und Planungsschritte auf Grundlage des eingereichten Projektes fortgeführt. Der Baubeginn wird derzeit im Herbst 2022 angestrebt.

Für den Sicherheitsausbau des südlich weiterführenden Abschnittes St. Veit Süd – Maria Saal der S37 Klagenfurter Schnellstraße werden derzeit Vorprojektsplanungen durchgeführt. Die Umsetzung dieses Abschnittes soll im Anschluss des Abschnittes St. Veit Nord – St. Veit Süd erfolgen.

Für den noch in den Zuständigkeitsbereich des Landes Kärnten fallenden nördlichen Abschnitt Friesach – St. Veit Nord der B 317 Friesacher Straße werden derzeit vom Land Kärnten und der ASFINAG Untersuchungen für einen raschen Sicherheitsausbau durchgeführt.

Das gesamte Projekt „S 37 Klagenfurter Schnellstraße“ mit der Strecke von Scheifling bis Knoten Klagenfurt/Nord wurde mit einem Beschluss des Nationalrates vom 29.3.2006 in das Bundesstraßengesetz 1971 aufgenommen.

Bereits im Jahr 2005 hat das Land Kärnten mit der ASFINAG und dem Bund vertraglich vereinbart, dass die S 37 und die B 317 von Klagenfurt über St. Veit bis hin zur steirischen Landesgrenze zu einer leistungsfähigen und sicheren „Schnellstraße“ ausgebaut werden sollen.

Am 1.12.2021 verkündete die Verkehrsministerin das aus ihrer Sicht endgültige Aus der Fertigstellung der „S 37 Klagenfurter Schnellstraße“.

In den schriftlich vorliegenden Schlussfolgerungen der „Evaluierung des Bauprogramms“ steht als Conclusio für die Fertigstellung:

Auf Basis der – auch bereits in der Evaluierung 2010 – vorliegenden Ergebnisse hinsichtlich Kosten, technischer Umsetzungsprobleme, Baudauer bzw. in Hinblick auf die Klima- und Ressourcenschonung ist auch weiterhin keine zweite hochrangige Straßenachse zweckmäßig. Die Planungen wären ruhend zu stellen.

Bezüglich des Sicherheitsausbaues des bestehenden Teils der S 37, dessen Baubeginn im Herbst 2022 hätte sein sollen, steht lapidar:

Der Sicherheitsausbau der S 37 auf Kärntner Seite ist nicht Gegenstand der Projektevaluierung.

Diese unzulässige Streichung des Ausbaues der B 317 durch die Bundesministerin bedeutet somit sowohl in Bezug auf die vertragliche Vereinbarung von 2005 als auch auf das Bundesstraßengesetz 2006 einen klaren Rechtsbruch.

Daher stellen die unterzeichnenden Abgeordneten folgenden

Entschließungsantrag

Der Nationalrat wolle beschließen:

„Die Bundesregierung und insbesondere die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie werden aufgefordert

- mit der Umsetzung des Sicherheitsausbaues der S 37 sofort zu beginnen und*
- die „S 37 Klagenfurter Schnellstraße“ wieder in das ASFINAG-Bauprogramm aufzunehmen, und dafür Sorge zu tragen, dass es zu keinen weiteren - von der Bundesregierung verursachten - Bauverzögerungen bei der „S 37 Klagenfurter Schnellstraße“ kommt.“*

Präsident Mag. Wolfgang Sobotka: Die beiden Entschließungsanträge sind ausreichend unterstützt, ordnungsgemäß eingebracht und stehen mit in Verhandlung.

Zu Wort gemeldet ist Frau Abgeordnete Pfurtscheller. – Bitte.