

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 Waggons, 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 Schienenerkehrslärm oberhalb dieses Wertes mit schädlichen gesundheitlichen Auswir-

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/attraktivierung-verbindungsbahn/rund-um-die-planung/printproduktionen-attraktivierung-verbindungsbahn/dokument?datei=04d+VBB+Infomappe+-+Schall+Stand+Oktober+2020.pdf>

kungen 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 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.“


(ANNA MARIA ARZBERGER)


(GERNOT MARTIN)


(WALTER RAUCH)


(OLIVER DORNIK)


(CHRISTIAN HARGREAVES)

