

BürgerKlub Tirol im
Tiroler Landtag
Eduard Wallnöfer Platz 3
A-6020 Innsbruck

Tel: 0043-512-508-3122 (09:00-12:00 Uhr)
Fax: 0043-512-508-3125
Mail: fritz.gurgiser@buergerklub-tirol.at
Mail: thomas.schnitzer@buergerklub-tirol.at
Web: www.buergerklub-tirol.at



A N T R A G

des **Bürgerklub-Tirol** der Abgeordneten **Fritz Gurgiser** und **Thomas Schnitzer**

betreffend: „**Tiroler Zentralraum von Innsbruck bis Kufstein muss vom Eisenbahnlärm entlastet werden**“

Der Bürgerklub Tirol und die unterzeichnenden Abgeordneten stellen den

DRINGLICHKEITSANTRAG:

Der Landtag wolle beschließen:

„Die Tiroler Landesregierung wird aufgefordert, in Zusammenarbeit und Unterstützung der betroffenen Gemeinden lt. Anlage in Verhandlungen mit den ÖBB sowie dem BMVIT sicherzustellen, dass mit Inbetriebnahme der Neuen Unterinntalbahn das Betriebsprogramm derart gestaltet wird, dass ‚laute Güterzüge‘ in den Tunnel verbannt und ‚leise Personenzüge‘ auf der Bestandsstrecke verbleiben“.

Bei Nichtzuerkennung der Dringlichkeit möge der Antrag gem. § 27 Abs 3 GeoLT dem Ausschuss für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Verkehr, dem Finanzausschuss sowie dem Ausschuss für Recht Gemeinden und Raumordnungsangelegenheiten zugewiesen werden.

Begründung:

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie hat mit Edikt vom 18. Februar 2011, GZ. BMVIT-220.150/0001-IV/SCH2/2011, eine Ergänzung der Umweltverträglichkeitsprüfung und Änderung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung für das Eisenbahnbauvorhaben „Ausbau Unterinntal“ im Bereich Kundl/Radfeld – Baumkirchen eingebracht.

Beschreibung des Vorhabens:

Der Antrag auf Ergänzung der Umweltverträglichkeitsprüfung bezieht sich im Wesentlichen auf die Änderung des Betriebsprogramms, insbesondere Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit von 200 km/h auf 220 km/h, Errichtung von drei Brunnenstuben für die Löschwasserversorgung, zusätzlicher Lärmschutzeinrichtungen, zusätzliche Eisenbahnsicherungsanlagen, Änderung der Lage von Betriebsgebäuden und Tunnelbezeichnungen.

Historie:

Am 1. März 1994 wurde im Zuge der Endverhandlungen zum Beitritt der Republik Österreich zu den Europäischen Gemeinschaften das Transitabkommen aufgegeben. Um den Tiroler Landeshauptmann Dr. Wendelin Weingartner von seiner dadurch kritischen Haltung in Bezug auf die Volksabstimmung 12. Juni 1994 abzubringen, wurde der Bau der „Neuen Unterinntalbahn“ zugestanden (das Abkommen setzen wir als bekannt voraus).

Während zahlreicher Veranstaltungen in den durch den Bau der Neuen Unterinntalbahn betroffenen Gemeinden wurde insbesondere damit argumentiert, dass ein „Flaschenhals“ zwischen Wörgl und Innsbruck beseitigt werde (in Wörgl treffen jeweils zwei Gleise aus Deutschland sowie zwei Gleise aus dem Brixental zusammen und in Baumkirchen/Innsbruck trennen sich der Nord-Süd-Verkehr über den Brenner und der Ost-West-Verkehr Richtung Vorarlberg/Schweiz). Durch die Beseitigung dieses Flaschenhalses werden ab Inbetriebnahme der Neuen Unterinntalbahn die **„lauten Güterzüge in den Tunnel verbannt“** und wird auf der Bestandsstrecke der **„leise Personenverkehr geführt und ausgebaut“** (so die Ankündigungen und ein **wesentlicher Grund für die Akzeptanz** des Bauvorhabens).

Parallel mit dem Bau der Neuen Unterinntalbahn wurden in den vergangenen Jahren Lärmschutzmaßnahmen an der Bestandsstrecke errichtet bzw. finanziert, die in einem Pilotprojekt in Vomp ihren Ausgang genommen haben (vorher war Lärmschutz an Eisenbahnen nicht möglich, da er „gesetzlich nicht vorgesehen“ war – um noch an ein besonderes Schmankerl der österreichischen Gesetzgebung zu erinnern). Dieser Lärmschutz entlang der Eisenbahnstrecke (Details setzen wir als bekannt voraus, da sie in mehreren Verkehrsberichten des Landes Tirol ausführlich beschrieben sind) hat in den **Tallagen** bei vielen direkten AnrainerInnen der Eisenbahnstrecke die durch den steigenden Eisenbahnverkehr ebenso steigenden hohen Lärmbelastungen **gemildert** (nicht überall!).

Keine Milderung konnten jedoch zahlreiche GemeindebürgerInnen erfahren, die entlang der Eisenbahnstrecke im Tiroler Unterinntal in **Hanglagen** angesiedelt sind und nun seit 1994 darauf warten, dass die **Hauptverursacher des hohen Eisenbahnlärms** – die lauten Güterzüge – von der Bestandsstrecke in die neue Unterinntaltrasse überführt werden (bspw. Wattenberg, Volderberg, Baumkirchen, Fritzens, Terfens, Vomp, Stans, Pillberg, Weerberg, Schwaz, Gallzein, Jenbach, Buch, Münster, Wiesing, Angerberg etc.).

Die Ist-Situation:

Eine aktuelle Schallpegelmessung vom 28.09.2010 bis 05.10.2010 mit insgesamt 162 Messungen in der Dr. Walter Waizerstraße in Schwaz (Tallage) hat folgendes Ergebnis gebracht (rund 200 m Entfernung zur Eisenbahnstrecke ohne Lärmschutzwand):

Der durch den Schienenverkehr erzeugte Schallpegel liegt bei **Tag um rd. 70 %** und bei **Nacht um 90 – 140 % über dem Immissionsgrenzwert**. Unter der Voraussetzung, dass mit Betriebsaufnahme der Neuen Unterinntalbahn der Güterzugsverkehr zur Gänze auf der Neubaustrecke und der Personenverkehr auf der Bestandsstrecke abgewickelt wird, wird der **Schnellzugverkehr bei Nacht** an der Messstelle aus heutiger Sicht ohne entsprechende aktive Lärmschutzmaßnahmen an der Bestandsstrecke den **Immissionsgrenzwert um mindestens 50 – 70 % überschreiten** (auf das Messobjekt bezogen). Durch die detaillierte Erfassung der verschiedenen Zugarten konnte klar ermittelt werden, dass mit Ausnahme des Talentezuges **sämtliche Züge die Immissionsgrenzwerte überschreiten**, am **deutlichsten die Güterzüge sowie die Rollenden Landstraßen**.

Der Befund:

Die Neue Unterinntalbahn soll voraussichtlich 2012 oder 2013 ihren Vollbetrieb aufnehmen. Der nun eingereichten Ergänzung der Umweltverträglichkeitsprüfung entnehmen wir die klare Strategie, mit der Neuen Unterinntalbahn eine **„Rennbahn für Züge mit Geschwindigkeiten um die 200 km/h und mehr in Betrieb nehmen zu wollen“**. Ungeachtet des Sachverhaltes, dass diese „Rennzüge“ sowohl in Baumkirchen/Volders als

auch in Wörgl wieder auf den langsamen Personen/Güter-Mischverkehr treffen. Vermutlich aber genau der Grund, warum sich die ÖBB so tapfer dagegen wehren, im dichtest besiedelten Unterinntal einen Halt für den Railjet einzuplanen – will man ihn doch nahezu mit überirdischer Geschwindigkeit durch die Neue Unterinntalbahn jagen. Motto: „**Geschwindigkeit ist geil, Halten für Personen in Schwaz, Jenbach oder Wörgl lästig**“?

Damit bliebe nach rund 18 Jahren Wartezeit für die Tirolerinnen und Tiroler, die an den genannten **Hanglagen** sowie an noch **ungeschützten Tallagen** nach wie vor massiven Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte durch den Eisenbahnlärm ausgesetzt sind, folgende gesundheitsgefährdende Situation:

Verteuerung der Unterinntalbahn für den Steuerzahler von seinerzeit 1,153 Milliarden € auf rund 2,4 Milliarden € (+ 108 %) auf der einen Seite und keine Lärminderung unter die gesetzlich vorgeschriebenen Immissionsschutzgrenzwerte auf der anderen Seite. Eine Ungeheuerlichkeit im Umgang mit dem Grundsatz von Treu und Glauben ebenso wie mit dem Umgang der Einhaltung von Immissionsgrenzwerten zum Schutz der Gesundheit und der Wirtschaft im ohnedies hochbelasteten Nordtiroler Zentralraum.

Die Herausforderung:

Daher sehen wir es als eine der **vordringlichsten Aufgaben der Tiroler Landespolitik**, nun unverzüglich tätig zu werden und dafür zu sorgen, dass mit **Inbetriebnahme der Neuen Unterinntalbahn die hohen Lärmbelastungen für die nächsten Generationen an der Bestandsstrecke durch ein Betriebsprogramm dauerhaft reduziert werden**, welches die lauten Güterzüge in der Neuen Unterinntalbahn und die leiseren Personenzüge auf der Bestandsstrecke führt. Alles andere wäre ein weiterer eklatanter Schritt zur **systematischen Verschlechterung** der bereits sehr hohen Gesundheitsbelastungen der einheimischen Bevölkerung im dichtest besiedelten Tiroler Zentralraum, die ohnedies durch politisches Versagen vor allem der Nachbarn im Norden und Süden sowie der EU seit Jahrzehnten ein Transitkreuz zu tragen hat, welches sie nicht verdient. Und welches im Widerspruch zu allen gesetzlichen Gesundheitsvorgaben auf nationaler und internationaler Ebene steht.

Die Dringlichkeit ergibt sich aus der Eröffnung der Ergänzung des UVP-Verfahrens mit Befristung allfälliger Eingaben bis **11. April 2011** und ersuchen wir daher, diesen Antrag **abseits aller parteipolitischen Ideologien** zu unterstützen und damit ein klares politisches Zeichen zu setzen: **Zuerst ist die heimische Bevölkerung vor den unzumutbaren Lärmbelastungen des Eisenbahnverkehrs zu schützen – Versprechen sind zu halten.**

Kosten dieses Antrages: Geringfügig, da die bestehenden Strukturen im Land Tirol dazu professionell genützt werden können.

Zielsetzung: Einhaltung der Immissionsgrenzwerte Lärm durch den Eisenbahnverkehr sowie Erfüllung der politischen Versprechen, mit denen die Zustimmung zahlreicher Gemeinden des Unterinntales zum Bau der „Neuen Unterinntalbahn“ erreicht wurde.

Nutznießler: Sämtliche AnrainerInnen – privat wie gewerblich etc. – an der Eisenbahnbestandsstrecke in noch ungeschützten Tal- wie vor allem an den Hanglagen von Innsbruck bis Wörgl, die Volkswirtschaft durch verminderte Krankenstände sowie die TGKK durch verminderte Ausgaben für Gesundheitsbelastungen durch Lärm

Innsbruck, 28.02.2011

LAbg. Fritz Gurgiser

LAbg. Ing. Thomas Schnitzer

Anlage

Direkt betroffene Gemeinden:

Baumkirchen, Buch, Fritzens, Kundl, Mils, Münster, Radfeld, Reith im Alpbachtal, Stans, Terfens, Wiesing sowie die Marktgemeinden Bixlegg, Jenbach und Vomp.

Weitere betroffene Gemeinden insbesondere in Hanglagen:

Ampass, Angath, Angerberg, Breitenbach, Gallzein, Kolsassberg, Pill, Schwaz, Volders, Wattenberg, Wattens, Weer etc.