

18.44

Abgeordneter Dipl.-Ing. Gerhard Deimek (FPÖ): Frau Präsidentin! Herr Bundesminister! Im Rahmen dieser Debatte über eine Obergrenze der Haftungen, vor allem – oder genau genommen – für außerbudgetäre Einheiten des Bundes, geht es mir um ein Kapitel oder um eine Firma, nämlich die ÖBB und deren Tochter, die ÖBB-Infrastruktur, die langfristig geplant hat, die Weststrecke, die Westbahn auszubauen. In diesem Zusammenhang bringe ich gleich folgenden Antrag ein:

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Christian Hafenecker, MA, Alois Stöger, diplômé, Kolleginnen und Kollegen betreffend „Umsetzung einer Einhausung und Tieferlegung der Westbahn im Bereich Leonding“

Der Nationalrat wolle beschließen:

„Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie wird ersucht, im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen, die Errichtung einer Einhausung und Tieferlegung der Westbahn im Gemeindegebiet der Stadt Leonding in den kommenden Rahmenplan für die ÖBB Infrastruktur AG aufzunehmen.“

(*Abg. Leichtfried: Das ist ein guter Antrag!*) – Danke, ich nehme dieses Lob mit Freude entgegen, es ist nämlich wirklich ein guter Antrag.

Worum handelt es sich im Detail? – Die Stadt Leonding ist eine sehr große und vor allem wachsende Stadt – die am stärksten wachsende Stadt im Zentralraum und überhaupt in Österreich. Durch diesen Zentralraum führt die Westachse, die Westbahn. Das ist nicht irgendeine eingleisige Regionalbahn, auf der alle 8 Stunden vielleicht ein Zug fährt; das ist eine viergleisige Strecke, pro Richtung fahren in etwa 20 bis 30 Züge pro Stunde. Das ist eine extreme Verkehrs- und Lärmbelastung, und das mitten in einem sehr angenehmen – noch angenehmen – Stadtgebiet. Das kann so nicht sein!

Genau dazu hat es ja auch Verhandlungen zwischen der ÖBB-Infrastruktur, dem BMVIT, dem Land Oberösterreich und der Stadtgemeinde gegeben, und man weiß sehr genau, was diese Tieferlegung und Einhausung kostet. Es geht nur mehr darum, einen guten Zustand zu schaffen, indem man das auch macht und nicht Jahr für Jahr hinausschiebt. Das heißt: Aufnahme in den Rahmenplan und Durchführung des Projekts.

Man könnte nun sagen: Na ja, es gibt ja viele Tunnels auf der Weststrecke, warum ausgerechnet dort? – Ja, viele Tunnels; gehen wir sie von Wien beginnend durch: Da haben wir einmal den Wienerwaldtunnel; dann die Tunnelkette vom Tullnerfeld bis St. Pölten; wir haben den Siebertunnel und den Sittenbergtunnel in Niederösterreich; und jetzt wollen wir noch zusätzlich in der Gegend von Salzburg den Köstendorfer Tunnel mit ungefähr 16 Kilometern Länge bauen.

Da sind die Millionen sinnvoll eingesetzt, aber – unter Anführungszeichen – „egal“. Nur wenn es um eine vierspurige Bahnstrecke mitten durch dicht bewohntes Gebiet geht, dann müssen wir auf einmal nachdenken, prüfen und nachschauen! Wer für diese Verzögerung die Verantwortung übernimmt, der soll das laut sagen und auch den Oberösterreichern klar sagen: Wir übernehmen für eine Verzögerung, fürs Krankwerden der Menschen, die an der Strecke wohnen, für all diese negativen Begleiterscheinungen die Verantwortung! (*Zwischenrufe bei der ÖVP.*)

Wir wollen, dass dieses Projekt rasch umgesetzt wird. (*Beifall bei der FPÖ.*)

18.48

Der Antrag hat folgenden Gesamtwortlaut:

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Christian Hafenecker, Alois Stöger, Gerhard Deimek, Dietmar Keck, Susanne Fürst und weiterer Abgeordneter

betreffend Umsetzung einer Einhausung und Tieferlegung der Westbahn im Bereich Leonding

eingebraucht in der 6. Sitzung des Nationalrates, XXVII. GP, am 11. Dezember 2019 im Zuge der Behandlung des Antrages 84/A der Abgeordneten Peter Haubner, Kolleginnen und Kollegen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Bundshaftungsobergrenzengesetz geändert und das EUROFIMA-Gesetz aufgehoben wird (8 d.B.)

In der gegenständlichen Vorlage wird unter anderem die Obergrenze für Haftungen außerbudgetären Einheiten des Bundes an die in der HOG – Vereinbarung vorgesehene Berechnungsmethode angepasst und werden die sonstigen damit zusammenhängenden Änderungen vorgenommen. Eine dieser außerbudgetären Einheiten des Bundes sind die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB), deren Tochter, die ÖBB Infrastruktur AG langfristige Infrastrukturmaßnahmen, wie zB den Ausbau der Westbahn zwischen Salzburg und Wien, abwickelt.

Dieser Ausbau stellt eine der wichtigsten schienengebundenen Infrastrukturmaßnahmen Österreichs dar. Auf dem Streckenabschnitt zwischen Wien und Linz Kleinmünchen ist der 4-gleisige Ausbau bereits abgeschlossen. Der nächste große Abschnitt ist der Bereich zwischen Linz und Wels. Derzeit arbeitet die ÖBB Infrastruktur AG hier am Ausbau der Westseite des Linzer Hauptbahnhofes, auf den der Streckenabschnitt zwischen Linz und Marchtrenk folgen wird. Zurzeit ausständig ist ein Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichtes zum UVP – Verfahren des gegenständlichen Streckenabschnittes, wobei nach Vorliegen desselben grundsätzlich mit der zeitnahen Errichtung des nächsten Teilabschnittes zu rechnen ist.

Dieser Streckenabschnitt umfasst einen besonders sensiblen Bereich des Oberösterreichischen Zentralraums. Es handelt sich hierbei um das Gemeindegebiet der Stadt Leonding, der viertgrößten Stadt Oberösterreichs. Die bedeutende Erweiterung des Gleisbettes und der Eisenbahnanlagen stellt einen schwerwiegenden Eingriff in das städtebauliche Gefüge und die Entwicklungsmöglichkeiten der Gemeinde dar. Zu betonen ist in diesem Zusammenhang, dass es sich bei Leonding um eine stark wachsende Gemeinde handelt, noch bis vor kurzem sogar um die am stärksten wachsende der Republik. Weiters handelt es sich um eine Stadt, die eine hohe Lebensqualität und ein lockeres ländliches Gefüge aufweist.

Das vorliegende und eingereichte Projekt der ÖBB Infrastruktur AG würde eine deutliche optische und räumliche Teilung der Gemeinde bedeuten, die weiteren städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten würden wesentlich eingeschränkt und zugleich ist mit einer deutlichen Abnahme der Lebensqualität durch entsprechend steigende Lärmemissionen zu rechnen. Es handelt sich bereits jetzt um einen der am stärksten belasteten Streckenabschnitte Österreich, auf welchem eine wesentliche weitere Ausweitung des Personen- und Güterverkehrs erwartet wird.

Während in anderen Regionen Österreichs bedeutende Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Emissionen bzw. auch vor einer Teilungswirkung getroffen werden, man denke nur an entsprechende Tunnel- und Brückenprojekte der ÖBB rund um St. Pölten oder den geplanten 16,5 Kilometer langen ÖBB-Bahntunnel bei Köstendorf, sind vergleichbare Maßnahmen in Leonding nicht vorgesehen.

Daher stellen die unterzeichnenden Abgeordneten folgenden

Entschließungsantrag

Der Nationalrat wolle beschließen:

„Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie wird ersucht, im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen, die Errichtung einer Einhausung und Tieferlegung der Westbahn im Gemeindegebiet der Stadt Leonding in den kommenden Rahmenplan für die ÖBB Infrastruktur AG aufzunehmen.“

Präsidentin Doris Bures: Der Entschließungsantrag wurde ordnungsgemäß eingebracht und wird dann auch abgestimmt.

Nächster Redner: Herr Abgeordneter Hermann Weratschnig. – Bitte.