

Gemeinde 7092 WINDEN AM SEE

7092 Winden am See, Hauptstraße 8
Telefon : 02160/8275; Fax: 7464, E-mail: post@winden.bgld.gv.at

Herrn
Mag. Andreas Reichhardt
Bundesminister für Verkehr, Innovation
und Technologie
Radetzkystraße 2
1031 Wien

**Terminal und Breitspurbahn;
Eisenbahn-Hochleistungsstrecke Wien-
Kittsee**

Winden am See, am 12. November 2019

Einschreiter:

Gemeinde Winden am See
Hauptstraße 8, 7092 Winden am See

Betreff: Eisenbahn-Hochleistungsstrecke „Raum östlich von Wien – Staats-
grenze bei Kittsee (Strecke und Güterterminal)“

Strategische Umweltprüfung

Stellungnahme nach § 8 SPVG

Die ÖBB-Infrastruktur AG („ÖBB“) hat als Initiatorin gemäß § 2 Abs 6 SP-V-Gesetz vorgeschlagen, die Eisenbahnstrecke „Raum östlich von Wien – Staatsgrenze bei Kittssee (Strecke und Güterterminal)“ im Wege einer Verordnung der Bundesregierung zur Eisenbahn-Hochleistungsstrecke zu erklären.

Zu dem von der Initiatorin gemäß § 6 SP-V-Gesetz erstellten Umweltbericht („UB“) sowie zur vorgeschlagenen Netzveränderung erstatten die umseits genannten Gemeinden gemäß § 8 SP-V-Gesetz folgende

Stellungnahme:

1. Politische Rahmenbedingungen

Der Umweltbericht zitiert zur Begründung der Netzveränderung an erster Stelle das Regierungsprogramm der Österreichischen Bundesregierung 2017 – 2022 (Seite 33). Aus diesem Regierungsprogramm geht hervor, dass die (seinerzeitige) Bundesregierung sicherstellen wollte,

„dass große überregionale und geostrategische Infrastrukturvorhaben, wie ... die Breitspur, nicht an Österreich vorbeilaufen, sondern wir als Hub ein Teil davon sind.“

Das zitierte Regierungsprogramm hält dazu ausdrücklich fest (Seite 148):

„Das verlangt eine stärkere Verknüpfung der Verkehrsträger Straße, Schiene, Wasser und Luft durch eine verbindliche Koordinierung zwischen Bund, Ländern und Gemeinden, sowie auch innerhalb der Europäischen Union in Fragen der Raumordnung und Infrastrukturplanung.“

Eine solche verbindliche Koordinierung mit den Gemeinden hat bis heute nicht stattgefunden. Die gegenständliche strategische Prüfung samt Umweltbericht ersetzt nicht diese berechtigte politische Forderung nach einer verbindlicher Koordinierung mit den betroffenen Ländern und Gemeinden.

In einem gemeinsamen Vortrag des BMVIT und des BMDW an den Ministerrat vom 16.02.2018 heißt es zum Projekt Breitspur:

„Aus Sicht des BMVIT kann eine Verwirklichung des Projektes jedenfalls nur im Konsens mit den betroffenen Bundesländern stattfinden ...“.

Der Bericht hält demgegenüber einschränkend fest, dass Dokumente auf regionaler Ebene nur in Einzelfällen berücksichtigt werden, „weil sie in der Regel keinen Bezug zum bundesweit hochrangigen Verkehrswegenetz aufweisen (UB Seite 17). In der Folge beschreibt der Bericht zwar die für die betroffenen Bundesländer Burgenland, Niederösterreich und Wien relevanten Entwicklungsprogramme, Strategiekonzepte etc, vermeidet aber eine klare Aussage, ob das Projekt mit diesen Dokumenten im Einklang steht oder nicht. Eine Abstimmung des Projekts mit den regionalen Raumordnungsprogrammen und Flächenwidmungsplänen ist jedenfalls nicht erfolgt.

Die Nicht-Berücksichtigung der regionalen und örtlichen Raumplanung wird mit dem Hinweis auf die bundesweiten Vorgaben zur Verkehrsplanung begründet (Gesamtverkehrsplan etc, Seite 35ff). Damit widerspricht sich der Bericht aber selbst, weil er mehrfach betont, dass sich neben dem geplanten Terminal zahlreiche logistikaffine Betriebe in Form eines Logistik-Centers ansiedeln werden. Dieser Widerspruch ist umso schwerwiegender, als gerade das (potenzielle) Logistik-Hub als Begründung für die wirtschaftlichen Vorteile des Projekts genannt wird. Im Ergebnis wollen die ÖBB daher das Projekt mit einem wirtschaftlichen Nutzen legitimieren, dessen Übereinstimmung mit den regionalen und lokalen Rahmenbedingungen überhaupt nicht geprüft wird.

Damit ist der Umweltbericht nicht nur unvollständig, sondern steht auch im Widerspruch zum politischen Willen der seinerzeitigen Bundesregierung und den damals zuständigen Bundesministern. Das ergibt sich unmittelbar aus dem Bericht, wo es heißt: „*Dokumente auf Gemeindeebene aus diesem Grund nicht herangezogen*“ wurden (UB Seite 17). Begründet wird diese damit, dass Gemeindedokumente keinen relevanten Bezug zum bundesweit hochrangigen Verkehrswegenetz hätten. Das ist zwar formal richtig, stimmt aber eben nicht für lokalen Auswirkungen des Projekts durch Ansiedlung von Logistik-Unternehmen. Es entsteht daher der Eindruck, die ÖBB wollen die Gemeinden vor vollendete Tatsachen stellen, anstatt sie in die Planungen rechtzeitig einzubeziehen.

Da somit die – aus Sicht der Gemeinden – zwingend erforderliche Koordinierung zu Fragen der Raumordnung bis heute nicht stattgefunden hat, stellt der gegenständliche Umweltbericht keine ausreichende Grundlage für die von den ÖBB angestrebte Netzänderung dar.

2. Grundsätzlich Kritik am Umweltbericht

2.1. Fehlende Berücksichtigung des Logistik-Zentrums

Der Umweltbericht beschränkt den Untersuchungsrahmen auf Netzveränderungen des bundesweiten hochrangigen Verkehrswegenetzes. Dementsprechend werden als Verkehrsträger vorrangig Schiene und Straße betrachtet (Seite 68). Die Gemeinde kritisiert entschieden diesen Prüfraum des Umweltberichts, der auf die Eisenbahnanlage als solche beschränkt wird, während die Umsetzung des Logistikzentrums „in der Kompetenz der Bundesländer bzw. Gemeinden“ liegen würde (vgl. Seite 15).

Neben der geplanten Eisenbahnstrecke wird auch das Umladeterminaleinbezogen, aber nur sehr allgemein beschrieben. Es soll aus dem Terminal selbst, sowie aus einem Rangierbereich und einem Manipulationsbereich bestehen. Weiters sind 6 Lagerplätze mit einer Gesamtkapazität von 6.120 Containern vorgesehen. Für das Jahr 2050 wird ein Umschlag von bis zu 5.400 Container pro Tag geschätzt (Seite 14). Die Gesamtfläche soll rund 150 ha groß sein.

Der Bericht verweist darauf, dass das geplante Terminal logistik-affine Betriebe anziehen wird. Der Umweltbericht spricht auch von einem „Logistik-Hub im Herzen Europas“ (Seite 13). Die zwingende Verknüpfung des Projekts „Breitspur“ mit dem Logistikzentrum ergibt sich bereits aus der Darstellung des Projekts, die zur Begründung des Wachstumspotenzials darauf hinweist, dass derzeit Verknüpfungsstellen der Netze (1.520 mm/1.435 mm) abseits der europäischen Wirtschafts- und Logistikzentren liegen und „somit unnötig oft und aufwendig zwischen Sender und Empfänger verladen [...]“ werden müsste (Seite 1).

Im Rahmen der Auswirkungsbeurteilung wird davon ausgegangen, dass das Logistikzentrum in etwa die gleiche Größe wie das Terminal, dh rund 150 ha haben wird. Die Beschäftigtenzahl wird mit rund 2.000 Personen angegeben. Nach Aussage des Berichts werden die Annahmen zum Logistikzentrum bei der Beurteilung des Flächenverbrauchs und bei den Wirkungen auf das Straßennetz berücksichtigt (Seite 15).

Die ÖBB beschreiben somit das Logistik-Zentrum bzw die Ansiedlung von Logistik-Betrieben als wesentliches Element des Projekts, beziehen sogar die Umweltauswirkungen dieser Unternehmen (angeblich) in die Folgenabschätzung ein, bestreiten aber, dass diese Unternehmensansiedlungen auch in Bezug auf die Pläne und Programme gemäß § 6 Abs 2 Z 1 SPV-G zu berücksichtigen sind.

Der Umweltbericht behauptet zwar, dass die Auswirkungen des Logistikzentrums „mitberücksichtigt“ worden wären, das ersetzt aber nicht eine umfassende Prüfung der Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen und damit auf die Umwelt. Der Umweltbericht ist daher unvollständig, da er das Logistikzentrum nicht als integralen Teil des Projekts betrachtet und die Folgen transparent in die Beurteilung einbezieht.

2.2. *Fehlende Berücksichtigung von Raumordnung und Flächenwidmung*

Mit der von den ÖBB angeregten Erklärung der gegenständlichen Bahnstrecke zur Hochleistungsstrecke wird von allen einschlägigen „Pläne und Programmen“ im Sinne § 6 Abs 2 Z 1 SPV-G und der Richtlinie 2001/42/EG (SUP-Richtlinie) nur das Hochleistungsstrecken-Netz betrachtet. Das Projekt „Breitspur“ hat aber massive Auswirkungen auf die künftige Flächennutzung im Bereich östlich von Wien bis zur Staatsgrenze. Eine neue Raumplanung für die Entwicklung dieser Gebiete wäre sowohl auf überregionaler als auch auf regionaler Ebene zwingend erforderlich.

Der Umweltbericht weist zu dieser Frage darauf hin, dass die Prüfung der Ansiedlung von Logistikbetrieben „die rechtlich geforderten Inhalte“ der strategischen Prüfung Verkehr überschreiten würde. Die Leitlinie zur Umsetzung der Richtlinie 2001/42/EG weist jedoch ausdrücklich darauf hin, dass Mehrfachprüfungen durch Berücksichtigung der verschiedenen Stufen einer Planhierarchie vermieden werden sollen (RL Art 4 Abs 3). Dies ist auch durch entsprechende Angaben im Umweltbe-

richt umzusetzen (RL Art 5 Abs 2 und 3). Eine strategische Prüfung, die ausschließlich die Änderung der Bahninfrastruktur im Auge hat und die massiven Auswirkungen für die Änderung der Flächennutzung nicht prüft – steht daher im Widerspruch zu § 6 Abs 2 Z 1 SPV-G sowie den europarechtlichen Vorgaben.

2.3. *Grenzübergabepunkt zu Österreich bei Kittsee*

Aufgabe der strategischen Prüfung ist insbesondere die Prüfung von Alternativen. Der Umweltbericht prüft ausschließlich Alternativen im Bereich zwischen dem angeblichen Zwangspunkt Kittsee und dem Raum Wien und verweist darauf, dass dies „Ergebnis einer gemeinsamen, internationalen Planungsüberlegung“ wäre (Seite 11).

Es wird nicht bestritten, dass solche „grenzüberschreitende Gesamtvorhaben“, wie die Anbindung Österreichs an die Breitspurbahn (Seite 41) nur im übernationalen Kontext geprüft werden können. Der Umweltbericht liefert aber für eine solche Prüfung – insbesondere hinsichtlich der angeblichen zwingenden Vorgaben von Seiten der Slowakischen Republik – keinerlei konkreten Angaben.

Das hochrangige Bahnnetz in der Slowakischen Republik sieht eine „Breitspur“ bis Kittsee jedenfalls nicht vor. Der Umweltbericht beruft sich hier darauf, dass auf slowakischer Seite die „Screening Phase“ zur Vorbereitung einer der Umweltverträglichkeitsprüfung vergleichbaren Prüfung durchgeführt wurde. Der Bundesminister räumt in seiner Zusammenfassung der vorgeschlagenen Netzveränderung selbst ein, dass die Breitspur in Österreich „*natürlich nur dann errichtet werde, wenn die Strecke in der Slowakei [...] errichtet wird*“. Ein konkreter Grenzübergabepunkt zu Österreich bei Kittsee steht daher noch nicht fest.

Dazu kommt, dass die Hochleistungsstreckenverordnung die endgültige Trasse der Bahnverbindung gar nicht verbindlich festlegt, sondern nur die Bebauung oder anderweitige Nutzung verbietet (§ 5 HIG).

Im Rahmen der Alternativenprüfung müssten daher – bei einem Projekt von derartiger geopolitischer Bedeutung – auch zum Grenzübergabepunkt Alternativen geprüft und gemeinsam mit der multinationalen Planung in die SUP einbezogen werden.

2.4. *Grenzüberschreitende Konsultationen*

Es handelt sich zweifellos um ein grenzüberschreitendes Projekt, das daher grenzüberschreitende Konsultationen im Sinne von Art 7 RL 2001/42/EG erforderlich macht. Die bloße Prüfung von grenzüberschreitenden Umweltauswirkungen im Sinne des § 7 SP-V-Gesetz ist nicht ausreichend.

Im Rahmen dieser Konsultationen müssten von österreichischer Seite Alternativen zur Grenzübergabe bei Kittsee eingebracht werden, was natürlich deren vorhergehende Prüfung voraussetzt.

3. Fehlende Kosten-Nutzen-Rechnung

3.1. Bewertungsrahmen ist nicht gesetzeskonform

Der Bewertungsrahmen für die Beurteilung der fünf zur Diskussion gestellten Standardvarianten sowie der Nullvariante (Tab. 22) wird tabellarisch in Beziehung zu den gesetzlichen Zielvorgaben gemäß § 5 Z 4 SPV-G gestellt (Tab. 23). Diese Vorgangsweise ist grundsätzlich zu begrüßen, es wird dabei aber deutlich, dass die schematische qualitative Bewertung nicht die gesetzlichen Anforderungen erfüllt.

§ 5 Z 4 lit i SPV-G fordert die

„Erzielung eines möglichst hohen gesamtwirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Verhältnisses“.

Diese rechtliche Vorgabe wird im Bewertungsrahmen mit dem Oberziel W3: „effizienter Einsatz öffentlicher Mittel“ identifiziert. Von den drei zu W3 angeführten Unterzielen kommt nur lit c annähernd als Maßstab in Frage, der lautet

„Optimierung des finanziellen Gesamtaufwands“.

Es ist evident, dass die „Optimierung des Gesamtaufwands“ die Nutzenseite ausblendet. Selbst wenn man unter dem vagen Begriff der „Optimierung“ auch die Nutzenaspekte berücksichtigen würde, entspricht der von den ÖBB gewählte Bewertungsrahmen nicht dem Gesetz, weil ein gesamtwirtschaftliches Kosten-Nutzen-Verhältnis eine klare wirtschaftswissenschaftliche Begrifflichkeit ist, die nicht durch eine vage „Optimierung“ ersetzt werden kann.

Davon abgesehen wird in den verbalen Beschreibung der einzelnen Projektvarianten nicht einmal im Ansatz versucht, einen objektiven Nutzen (für wen ?) den Kosten gegenüberzustellen.

3.2. Wachstumspotential des Güterverkehrs nicht belegt

Ohne Nachweis wird im Bericht behauptet, der Schienengüterverkehr hätte ein „hohes Wachstumspotenzial“. Der Güterverkehr würde aktuell über große Distanzen der Seerouten abgewickelt werden. Bei entsprechender Durchgängigkeit der Verkehrsinfrastruktur könnten diese Transporte auf den Schienenverkehr verlagert werden. Zur Motivation des Projekts wird insbesondere ausgeführt, dass der Gütertausch zwischen Ostasien und Russland einerseits und der EU andererseits eine hohe Bahnaffinität aufweise. Als Beispiele werden genannt: Erze, Chemikalien, Maschinen und Fahrzeuge sowie Konsumgüter. Der Bericht bleibt aber jeden Nachweis dafür schuldig, dass

- eine weitere Förderung des internationalen Warenaustausches über extrem lange Distanzen wünschenswert ist und dass
- die Verlagerung dieses Verkehrs von den Seerouten auf die Schiene ökologische und gesamtwirtschaftliche Vorteile brächte.

So stünde zB für die Ermittlung des gesamtwirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Verhältnisses (§ 5 Abs. 4 lit. i SPV-G) ein komplexes wirtschaftswissenschaftliches Instrumentarium zur Verfügung, das nicht durch eine 7-stellige Skala auf Basis von kursorisch beschriebenen „Softfacts“ ersetzt werden kann.

4. Irreführende Verkehrsprognosen

Laut Bericht wird davon ausgegangen, dass bei Errichtung des Endterminals in Koice (dh bei der Null-Variante) 29 % der Güter auf der Schiene und 71 % auf der Straße weitertransportiert werden (Seite 200). Die 71 % Lkw-Transport entsprechen rund 12.000.000 t, die über die A6 und 2.000.000 t die über die S8 transportiert werden. Diese Daten wurden für das Jahr 2050 hochgerechnet und sind daher extrem spekulativ bis willkürlich.

Als weitere Aussage zu Nullvariante wird angegeben, dass das österreichische Straßennetz bis zum Jahr 2050 mit rund 5.030 zusätzlichen Lkw-Fahrten pro 24 Stunden belastet wird (Bericht Seite 203, Tab 25, dort offenbar irrtümlich für das Jahr 2040 angegeben). Dies wird als im Verhältnis zur aktuellen Situation als „nicht unverhältnismäßig hoch“ bezeichnet.

Das zusätzliche Verkehrsaufkommen durch Realisierung des Terminals in Österreich wird für das Jahr 2050 mit rund 5.900 Fahrzeugen pro Tag geschätzt (Seite 209, Tab. 28). Im Vergleich zur Nullvariante welche den zusätzlichen LKW-Verkehr durch Realisierung des Terminals in der Slowakei als Ausgangsbasis nimmt, liegt daher eine Differenz von rund 600 Fahrten vor (Seite 203). Auch diese Prognose – für einen Zeitraum von 30 Jahren (!) – ist rein spekulativ. Es gibt keine rational nachvollziehbaren Verfahren, mit denen Wirtschaftsprognosen über einen so langen Zeitraum erstellt werden können. Wenn ein Konfidenzintervall für diese Prognose angegeben wäre, würde man dies auch zahlenmäßig erkennen.

Der Bericht setzte nun die prognostizierten zusätzlichen 5.900 Fahrten mit den aktuell über 100.000 Fahrzeugen in Relation, die täglich auf der A4 beim Knoten Schwechat gezählt werden. Von diesen sind aber „nur“ rund 12.000 LKWs über 3,5 t. Die Aussage des Berichts, die zusätzliche Belastung von 5.900 LKWs pro Tag sei „nicht unverhältnismäßig hoch“ ist daher grob manipulativ und auch aus folgenden Gründen zurückzuweisen:

- Wenn ein Vergleich gezogen wird, dann dürfen nur die LKW-Fahrten miteinander verglichen werden und PKW-Fahrten müssen außer Betracht blei-

ben. Die Zahl von insgesamt 100.000 Fahrten wird offensichtlich nur deshalb angeführt, damit die zusätzlichen 5.900 LKW-Fahrten vergleichsweise geringfügig erscheinen. Tatsächlich würden aber zusätzliche 5.900 Lkw-Fahrten pro Tag eine Steigerung des Schwerverkehrs auf der A4 um rund 50 % (!) bedeuten.

- Dazu kommt das der Vergleich mit den Fahrzeugzahlen auf der A4 schon an sich irreführend ist. Das zusätzliche Verkehrsaufkommen durch den Terminal und das Logistikzentrum belastet – wie der Bericht in weiterer Folge zugesteht – das untergeordnete Straßennetz und die Routen der Weiterverteilung, wo die Erhöhung der Belastung gegenüber der IST-Situation noch weit höher wäre als an der A4.

5. Mensch und Gesundheit

5.1. Vorbemerkung

Der Umweltbericht hält zutreffend fest, dass der gesamte Untersuchungsraum durch Fluglärm, Straßenlärm, aber auch Schienenlärm schon jetzt stark belastet ist (Seite 134 ff). Der gesamte Untersuchungsraum ist als PM10-Sanierungsgebiet IG-Luft (Sanierungsgebiet Wiener Umland) ausgewiesen (Seite 138). Dem sehr niedrigen Waldanteil in diesem Gebiet (Seite 163) steht ein hohes Maß an Flächeninanspruchnahme und Bodenversiegelung gegenüber (Seite 161).

Die Gemeinden haben im Zusammenhang mit aktuell anstehenden Infrastrukturprojekten (Flughafen Wien 3. Piste, Flughafenspange, Ausbau der A4) bereits ein sehr hohes Maß an Verantwortung zum Schutz der Region und ihrer Bevölkerung wahrgenommen.

Der vorliegende Umweltbericht und die dort getroffenen Feststellungen stellen aus Sicht der Gemeinde keine ausreichende Grundlage dar, um die mit der vorgeschlagenen Netzveränderung verbundenen Umweltauswirkungen zu beurteilen. Vielmehr steht das Projekt „Breitspur“ vor dem Hintergrund der bereits bestehenden Belastung des Gebiets durch Flug, Bahn und Straße im Widerspruch zu den Umweltschutzzielen der Region und der Gemeinden.

Hinzu kommt, dass die negativen sozialen und ökologischen Folgen einer Zerschneidung der Landschaft durch eine Hochleistungsstrecke mit über 40 km Länge ignoriert werden.

5.2. Problematik rein qualitativer Beurteilung

Im Punkt 5.3. wird der methodische Zugang für die Auswirkungsbeurteilung beschrieben. In Kombination mit Tab. 22 (Punkt 9.1 Bewertungsrahmen) ist ersichtlich, dass die Auswirkungen auf Basis der Nachhaltigkeit-Dimensionen

- Ökologie
- Wirtschaft
- Gesellschaft

mit jeweils 3 Oberzielen und insgesamt 24 Unterzielen beschrieben werden. Für jedes Unterziel erfolgt eine Bewertung anhand einer 7-teiligen Skala von

- überwiegend zielkonform
- bis
- überwiegend Ziel konträr.

Derartige Skalen sind im hohen Maße willkürlich und intersubjektiv nicht nachvollziehbar. Eine derartig simple, schematische Beurteilung der projektbezogenen Auswirkungen entspricht weder dem § 5 Z 4 SPV-G noch den europarechtlichen Vorgaben.

Vor allem kann mangels einer quantitativen wissenschaftlichen Analyse der Betracht gezogenen Standardalternativen keine sachliche Abwägung positiver wirtschaftlicher Ziele mit negativen Auswirkungen im Bereich der Ökologie und der Gesellschaft erfolgen. Bezeichnend ist in diesem Zusammenhang auch, dass bei der Gegenüberstellung der Standardalternativen (Tabelle 43) die Nullvariante nicht dargestellt wird. Die Einseitigkeit des Berichts wird aber gerade bei der Beschreibung der Nullvariante besonders deutlich:

Bei der Beurteilung der Auswirkungen wird das Nicht-Realisieren des Logistikzentrums als nachteilig für die Wertschöpfung in Österreich dargestellt (Seite 204), das Realisieren hingegen positiv für die regionalwirtschaftliche Entwicklung, insbesondere durch Schaffung neuer Arbeitsplätze (Seite 213). Aufgrund der nur qualitativen Beschreibung der Auswirkungen auf einem sehr oberflächlichen Niveau ist aber nicht überprüfbar, ob diese Auswirkungen auch die Folgen der Errichtung eines Logistik-Zentrums bzw zahlreicher logistik-affiner Betriebe nur in Bezug auf die wirtschaftlichen Ziele berücksichtigen oder ob die Logistik-Betriebe und der durch diese induzierte Verkehr auch in Bezug auf die Dimensionen „Ökologie“ und „Gesellschaft“ berücksichtigt werden.

Der Bericht begründet an mehreren Stellen, warum die Auswirkungsbetrachtung primär mit qualitativen Bewertungsmethoden erfolgt, und beruft sich diesbezüglich auf das „Handbuch strategische Umweltprüfung“ des Instituts für Technikfolgen-Abschätzung der österreichischen Akademie für Wissenschaften. Weiters wird erklärt, dass eine gesamtwirtschaftliche Überprüfung der Zweckmäßigkeit „nicht vollständig möglich“ sei, was durch Verweis auf den SP-V-Leitfaden des BMVIT 2018

gerechtfertigt wird. Auf gewisse volkswirtschaftliche Voruntersuchungen werde Bezug genommen, die selektiv wiedergegeben werden (Seite 69).

Diese Argumentation ist nicht akzeptabel. Der Bericht übersieht nämlich, dass das zitierte „Handbuch“ quantitative Berechnungsmodelle nicht einfach ablehnt, sondern nur vor einer möglichen Scheingenauigkeit aufgrund von Prognoseunsicherheiten warnt. Keinesfalls kann aus dem „Handbuch“ abgeleitet werden, dass quantitative Methoden - insbesondere eine volkswirtschaftliche Kosten-Nutzen-Rechnung - gar nicht eingesetzt werden sollen.

Der völlige Verzicht auf Prognoserechnungen im Bereich Verkehr, Wirtschaftlichkeit und umweltschädlichen Immissionen führt letztlich dazu, dass keine Möglichkeit besteht, die angeblich positiven wirtschaftlichen Auswirkungen zu den negativen Auswirkungen für die Ökologie und für die Gesellschaft sinnvoll in Beziehung zu setzen.

5.3. *Fehlende Aussagen zur Höhe der Zusatzbelastung durch Luftschadstoffe*

Ebenso cursorisch wie die wirtschaftlichen Auswirkungen wird der Schutz des menschlichen Wohlbefindens (Unterziele G1-a „Schutz vor Lärmbelastung“ und G1 - B „Schutz vor Luftschadstoffen“) behandelt. So wird behauptet, ein Großteil der Güter werde auf das österreichische Spurnetz verladen und in weiterer Folge über die Ostbahn im Eisenbahnnetz verteilt (Bericht Seite 228). Mit einer lokalen Erhöhung des LKW-Verkehrs sowie des Berufspendelverkehrs sei zu rechnen. Dadurch sei auch mit einer lokalen Erhöhung der mobilitätsbedingten Lärm- und Luftschadstoffbelastung zu rechnen.

Auf Seite 209 des Berichts wird angegeben, dass die Wirkungen auf das untergeordnete Straßennetz in Kapitel 9.2.3 in Abhängigkeit von der Standortvariante behandelt werden (Seite 209). Diese Aussage ist ebenfalls irreführend. Im Kapitel 9.2.3. werden die einzelnen Standortvarianten erörtert, unter dem Oberziel G1 – „Schutz des menschlichen Wohlbefindens“ werden aber – so wie in der allgemeinen Darstellung der Auswirkungen im Kapitel 9.2.2. wiederum keinerlei quantitative Aussagen über die lokale zusätzliche Verkehrsbelastung getroffen. Auch bei den einzelnen Standortvarianten findet sich nur pauschale Aussage, dass es zu „mobilitätsbedingten Lärmimmissionen und Luftschadstoffbelastungen kommen kann“ (ST-1, Seite 219). Zu der von den ÖBB bevorzugten Variante 2 heißt es unter dem Oberziel G1 (Seite 228):

„mit dem Terminal und einer erwarteten Ansiedlung zusätzlicher Logistikbetriebe ist auch mit einer lokalen Erhöhung des Lkw Verkehrs sowie des Berufspendlerverkehrs zu rechnen. Dadurch ist auch eine lokale Erhöhung der mobilitätsbedingten Lärm- und Luftschadstoffbelastung zu rechnen.“

Die entscheidende Frage, wie hoch die aktuelle Vorbelastung an den am stärksten belasteten Gebieten ist und ob überhaupt noch irgendwelche Zusatzbelastungen möglich sind, ohne die Grenzwerte des IG-L zu überschreiten, wird weder gestellt, noch beantwortet.

Zwar wird für alle Varianten positiv beurteilt, dass durch eine Verlagerung des Gütertransports von der Straße auf die Schiene ein Beitrag zur Luftreinhaltung und den Klimaschutz geleistet wird (Seite 222). Eine Quantifizierung dieses Beitrags ist dem Bericht aber nicht zu entnehmen, obwohl es möglich sein müsste, diesen Effekt anhand anderer Eisenbahnprojekte zu schätzen.

6. Variantenempfehlung der ÖBB

Auf Basis der durchgeführten Untersuchungen empfehlen die ÖBB die Standort-Alternative 2, weil diese die stärksten positiven Effekte bei vergleichsweise geringeren negativen Umweltauswirkungen aufweise. Die negativen Umweltauswirkungen sollen durch bestimmte Maßnahmen verringert werden (Seite 265 ff). Wie der Bericht einräumt, sind die Maßnahmen nur allgemeiner Natur, da auch die Wirkungsbeschreibungen noch nicht ausreichend konkret sind.

Zwar ist zB die Forderung nach einer attraktiven Anbindung des Terminals an öffentliche Verkehrsmittel (Seite 268) zu begrüßen, die meisten Maßnahmen sind aber derartig plakativ und unverbindlich beschrieben, dass sie überhaupt keine sinnvolle Aussage mehr enthalten. ZB werden Maßnahmen wie folgt formuliert:

„Die Vermeidung der direkten Beanspruchung von Siedlungsräumen zum Schutz des menschlichen Lebensraums ist anzustreben“

„Negative Auswirkungen auf Siedlungsgebiete wie zB Lärm sind durch entsprechende Maßnahmen zu mindern.“

Mit derartigen Floskeln wird suggeriert, dass die – unbestrittenen - negativen Auswirkungen des Projekts auf die Lebensqualität der betroffenen Bevölkerung weitgehend beseitigt oder zumindest abgemildert werden können. In Wahrheit beschreibt der Bericht aber weder das Ausmaß dieser Auswirkungen noch die Wirksamkeit der Maßnahmen.

Die ÖBB betonen die besonders großen wirtschaftlichen Vorteile der Variante 2 gegenüber den anderen Varianten, bei vergleichsweise geringen Nachteilen in den anderen Wirkungsdimensionen (Seite 270). Hier wird die Schwäche des rein qualitativen Beurteilungsansatzes besonders deutlich:

Es gibt nämlich keine rational nachvollziehbare Begründung, warum die überwiegend negative Bewertung im Bereich Ökologie mit

1 x teilweise zielkonform

6 x teilweise zielkonträr

1 x zielneutral

durch die überwiegend positive Bewertung im Bereich Wirtschaft mit

4 x mal überwiegend zielkonform

3 x teilweise zielkonform

1 x tendenziell zielkonträr

1 x teilweise zielkonträr

aufgewogen oder ausgeglichen werden kann.

Angesichts einer drohenden weltweiten Klimakatastrophe müsste dem Schutz der Umwelt und der Menschen vor schädlichen Umwelteinflüssen ein weit höherer Stellenwert eingeräumt werden als dies durch diese Bewertungsskala zum Ausdruck kommt.

7. Schlussfolgerungen

Der von den ÖBB vorgelegte Umweltbericht ist unvollständig und europarechtswidrig. Er stellt das geplante Vorhaben unvollständig als „Netzveränderung“ dar, obwohl in Wahrheit Auswirkungen weit über das Eisenbahnnetz hinaus zu erwarten sind. Der Bericht berücksichtigt daher nicht alle Planungsebenen, auf denen das Vorhaben umzusetzen wäre, insbesondere fehlt eine Auseinandersetzung mit der örtlichen und überörtlichen Raumplanung.

Die Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens mit einem simplen 7-stufigen Bewertungsmodell wird der Komplexität des Projekts nicht gerecht und führt zu einer Überbewertung der wirtschaftlichen Vorteile im Vergleich zu den ökologischen gesellschaftlichen Nachteilen.

Weder auf internationaler Ebene im Verhältnis zu Ungarn noch auf nationaler Ebene im Verhältnis Bund-Länder-Gemeinden wurden ausreichende Konsultationen durchgeführt, es war daher bisher nicht möglich, die Vor- und Nachteile des Vorhabens aus allen gemeinderelevanten Perspektiven zu prüfen.

Die Gemeinde Winden am See spricht sich daher aus obig genannten Gründen gegen die Erlassung der von den ÖBB empfohlenen Verordnung betreffend die Erklärung der Eisenbahn „Raum östlich von Wien – Staatsgrenze bei Kittssee (Strecke und Güterterminal)“ zu einer Hochleistungsstrecke nach § 1 Abs 1 HL-G aus.

Der Gemeinderat ist daher der Überzeugung, dass das Projekt in der derzeit eingebrachten Form nicht genehmigungsfähig ist und begründet dies auch mit folgenden **Einwendungen:**

- Massive Verschlechterung der Lebensqualität unserer BürgerInnen durch eine verkehrsmäßige Sondersituation (A4, A6, Flughafenspange, 3. Piste Flughafen Wien-Schwechat) – und dazu sollen jetzt auch noch Schienenstränge im Hochleistungsbereich, sowie ein Güterterminal in der Region projektiert werden.

- Konkret geht es um eine weitere Erhöhung der Faktoren Lärm, Feinstaub und Verkehrsfrequenz.
- Eine „Schiene-zu-Schiene-Situation“ ist nicht zu 100% gegeben, da 24 Breitspurzüge pro Tag um 7.200 Meter mehr Container liefern, als die Normalspurbahn wegtransportieren kann. Es wird daher eine Verlagerung dieses Drittels an Containern auf LKW und dadurch auf die Straße erfolgen.
- Eine Zerschneidung des Raumes quer durch den Bezirk Neusiedl am See durch die Breitspurbahn steht im Raum. Auf örtliche Entwicklungskonzepte, Flächenwidmungspläne, Landwirtschaft, Weinbau etc. wird keine Rücksicht genommen.
- In unmittelbarer Nähe des Projektes befinden sich Natura 2000- Gebiete, Europaschutzgebiete und das Welt- und Naturerbe Neusiedler See. Durch o.a. negative Einflüsse ist mit Konfliktpotenzial im Bereich der Natur und im Tourismus in der Region zu rechnen.



Gemeinde Winden am See


Bgm. Erwin Preiner

