

Stellungnahme der Gemeinde zur vorgeschlagenen Netzveränderung und zum Umweltbericht der ÖBB-Infrastruktur AG

Seitens der Initiatorin ÖBB Infrastruktur AG wird vorgeschlagen, die Eisenbahnstrecke „Wien (Zentralverschiebungsbahnhof mit terminal 1.435-/1.520-mm-Spurnetz) – Staatsgrenze bei Kittsee“ im Wege einer Verordnung der Bundesregierung zur Eisenbahn-Hochleistungsstrecke zu erklären.

STELLUNGNAHME DER GEMEINDE zur vorgeschlagenen Netzveränderung und zum Umweltbericht (Beschluss des Gemeinderates vom 06. November 2019)

Die Initiatorin ÖBB-Infrastruktur AG hat vorgeschlagen, die Eisenbahnstrecke „Wien (Zentralverschiebungsbahnhof mit Terminal 1.435-/1.520-mm-Spurnetz) – Staatsgrenze bei Kittsee“ im Wege einer Verordnung der Bundesregierung zur Eisenbahn-Hochleistungsstrecke zu erklären. Die Gemeinde bleibt bei der in der politischen Diskussion verwendeten Bezeichnung „Projekt Breitspureisenbahnverlängerung“ (in der Folge kurz Breitspur) und erstattet zum Vorschlag für diese Netzveränderung und zum Umweltbericht innerhalb der bis 12.11.2019 gewährten Frist folgende

Stellungnahme:

Verbindliche Koordinierung zwischen Bund, Ländern und Gemeinden ... in Fragen der Raumordnung und Infrastrukturplanung:

Der Umweltbericht zitiert zur Begründung der Netzveränderung an erster Stelle das Regierungsprogramm der Österreichischen Bundesregierung 2017 – 2022 (Seite 33 des Umweltberichts).

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 hat dazu ausdrücklich festgehalten:

- „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.“ (Regierungsprogramm 2017 bis 2022, Seite 148)

Die Gemeinde hält dazu an dieser Stelle bereits jetzt fest, dass eine solche verbindliche Koordinierung mit den Gemeinden bis heute nicht stattgefunden hat. Auch die gegenständliche strategische Prüfung samt Umweltbericht erfüllt nicht diese berechnigte politische Forderung nach verbindlicher Koordinierung.

Das Vorgehen der Initiatorin steht im Widerspruch zum politischen Willen des Verkehrsministers und des Bundesministeriums für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort. In einem gemeinsamen Vortrag 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 ...“. Dieser Mangel zeigt sich auch unmittelbar im Umweltbericht, der offen bekennt, dass

- angeblich mangels eines relevanten Bezugs zum bundesweit hochrangigen Verkehrswegenetz
- „Dokumente auf Gemeindeebene aus diesem Grund nicht herangezogen“ wurden (Seite 17).

Da somit die – auch aus Sicht der Gemeinde – zwingend erforderliche Koordinierung zu Fragen der Raumordnung bis heute nicht stattgefunden hat, kann der gegenständliche Umweltbericht keine ausreichende Grundlage für die von der Initiatorin angestrebte Netzänderung darstellen.

Das Projekt Breitspur:

Im Gegensatz zur Sicht des Umweltberichts (Seite 13) besteht das Projekt Breitspur nicht nur

- aus einer Strecke des 1.520 mm Spurnetzes in Österreich und
- dem Terminal.

Als damit unmittelbar verbundener Bestandteil sieht das Projekt auch

- ein Logistikzentrum

vor. Die zwingende Verknüpfung des Projekts Breitspur mit dem geplanten 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).

Dem folgt die Darstellung des Umweltberichts betreffend Aufkommen und Verteilung von Gütermengen. Der Umweltbericht spricht hier von einem „Logistik-Hub im Herzen Europas“ (Seite 13) und davon, dass das Logistikzentrum in etwa die gleiche Größe wie der Terminal, also rund 150 ha aufweisen wird.

Die Gemeinde kritisiert entschieden den Prüfraum des Umweltberichts, wonach

- ausschließlicher Gegenstand der Prüfung im Rahmen der Strategischen Prüfung Verkehr die Eisenbahnanlage wäre und
- die Umsetzung des Logistikzentrums „in der Kompetenz der Bundesländer bzw. Gemeinden“ liegen würde (vgl. Seite 15).

Auch wenn der Umweltbericht einräumt, dass die Auswirkungen des Logistikzentrums mitberücksichtigt worden wären, verlangen die Gemeinden, dass

- die Errichtung des Logistikzentrums und seine Auswirkungen auf das Straßennetz und damit auf die Umwelt

zentraler Bestandteil der Netzveränderung sind. Der Umweltbericht ist daher unvollständig, da er das Logistikzentrum nicht als Teil der Netzveränderung prüft.

Betrachtung des Projekts Breitspur ausschließlich als Bahnprojekt:

Wie bereits oben zitiert, hat die Bundesregierung in ihrem Regierungsprogramm 2017 bis 2022 das Projekt Breitspur als großes überregionales und geostrategisches Infrastrukturvorhaben gesehen, an dem Österreich

- „als Hub ein Teil davon“ wäre und sie daher
- eine „Verknüpfung der Verkehrsträger Straße, Schiene, Wasser und Luft“

verlangen würde. Dieser Einschätzung der (seinerzeitigen) Bundesregierung hat auch die Gemeinde nichts hinzuzufügen.

Für den gegenständlichen Umweltbericht bedeutet dies aus Sicht der Gemeinde, dass

- die untersuchte Netzveränderung nur eines der zu prüfenden „Pläne und Programme“ im Sinne der Richtlinie 2001/42/EG (SUP-Richtlinie) ist.

Vielmehr stellt das Projekt Breitspur

- eine relevante Änderung der künftigen Flächennutzung im Bereich östlich von Wien – Staatsgrenze dar, die
- eine neue Planung für die Entwicklung dieser Gebiete

sowohl auf überregionaler, als auch auf regionaler Ebene zwingend erforderlich macht.

Um Wiederholungen zu vermeiden, wird auf die oben zitierte Forderung der Bundesregierung nach einer „verbindlichen Koordinierung zwischen Bund, Ländern und Gemeinden ... in Fragen der Raumordnung und Infrastrukturplanung“ verwiesen.

Wenn der Umweltbericht zu dieser Frage darauf hinweist, dass beispielsweise die Frage der Prüfung der Ansiedlung von Logistikbetrieben, die erhebliche Auswirkungen haben wird, „die rechtlich geforderten Inhalte“ der strategischen Prüfung Verkehr überschreiten würde, ist dem klar entgegenzuhalten, dass aus Sicht der Gemeinde

- nicht nur das von der Initiatorin vorgeschlagene Bahnprojekt einer Prüfung zu unterziehen ist, sondern
- im Sinne der europäischen Vorgaben auch die mit der Umsetzung des Projekts Breitspur verbundenen Pläne zur Änderung der Flächennutzung.

Lediglich am Rande wird darauf verwiesen, dass die Leitlinie zur Umsetzung der Richtlinie 2001/42/EG ausdrücklich auf die notwendige Kombination von Art. 4 Abs. 3 und Art. 5 Abs. 2 und 3 der Richtlinie hinweist, die sicherstellen soll, dass Mehrfachprüfungen vermieden werden. Eine strategische Prüfung, die ausschließlich die Änderung der Bahninfrastruktur im Auge hat – und die massiven Auswirkungen

für die Änderung der Flächennutzung nicht prüft – steht im Widerspruch zu diesen europäischen Vorgaben.

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).

Die Gemeinde räumt ein, dass solche „grenzüberschreitende Gesamtvorhaben“, wie die Breitspur (Seite 41) tatsächlich nur im übernationalen Kontext geprüft werden können. Der Umweltbericht liefert für eine solche Prüfung – insbesondere hinsichtlich der angeblichen zwingenden Vorgaben vonseiten der Slowakischen Republik – keinerlei Unterlagen. Das hochrangige Bahnnetz in der Slowakischen Republik sieht eine „Breitspur“ bis Kittsee nicht vor. Der Umweltbericht beruft sich hier darauf, dass auf slowakischer Seite die „Screening Phase“ zur Vorbereitung einer der Umweltverträglichkeitsprüfung vergleichbaren Prüfung durchgeführt wurde. Aus Sicht der Gemeinde determiniert dies nicht den Grenzübergabepunkt zu Österreich bei Kittsee, sodass im Rahmen der alternativen Prüfung – bei einem Projekt von geopolitischer Bedeutung – auch zum Grenzübergabepunkt Alternativen zu prüfen sind.

Lediglich am Rande wird darauf hingewiesen, dass der Bundesminister in seiner Zusammenfassung der vorgeschlagenen Netzveränderung selbst einräumt, dass die Breitspur in Österreich „natürlich nur dann errichtet werde, wenn die Strecke in der Slowakei ... errichtet wird“.

Es steht damit fest, dass es sich hier um ein grenzüberschreitendes Projekt handelt, das grenzüberschreitende Konsultationen (im Sinne der europäischen Vorgaben – Art. 7 der Richtlinie 2001/42/EG) erforderlich macht – wobei die bloße Prüfung von grenzüberschreitenden Umweltauswirkungen im Sinne des § 7 SP-V-Gesetz nicht ausreichend ist.

Mensch und Gesundheit:

Der Umweltbericht hält zutreffend fest, dass der gesamte Untersuchungsraum

- durch Fluglärm,
- Straßenlärm, aber auch
- Schienenlärm

stark belastet ist (Seite 134 ff).

Der gesamte Untersuchungsraum ist als PM10-Sanierungsgebiet IG-Luft (Sanierungsgebiet Wiener Umland) ausgewiesen. Um Wiederholungen zu vermeiden, wird auf die Angaben zur Feinstaubbelastung im Umweltbericht (Seite 138) verwiesen.

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) ein hohes Maß an Verantwortung zum Schutz der Region und ihrer Bevölkerung wahrgenommen.

Der derzeit 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 Gemeinde.