

Leonore Gewessler, BA
Bundesministerin

An den
Präsident des Nationalrates
Mag. Wolfgang Sobotka
Parlament
1017 Wien

leonore.gewessler@bmk.gv.at
+43 1 711 62-658000
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Österreich

Geschäftszahl: 2021-0.488.559

2. September 2021

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Mag. Gerstl, Kolleginnen und Kollegen haben am 08. Juli 2021 unter der **Nr. 7293/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Modernisierung der Verbindungsbahn Hietzing gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Wie wurde die Bestellung der Sachverständigen seitens des BMK im gegenständlichen UVP-Verfahren durchgeführt?*

Die Behörde hatte aus den jeweils benötigten Fachbereichen Sachverständige zu wählen. Die Auswahl der nichtamtlichen Sachverständigen erfolgte aufgrund des Officialprinzips durch die Behörde und die Bestellung durch Bescheid. Die Beziehung der Amtssachverständigen erfolgte formlos.

Zu den Fragen 2 und 3:

- *War ihnen bei Bestellung der Sachverständigen bekannt, dass bei einem Sachverständigen noch vor wenigen Monaten ein Dienstverhältnis zu den ÖBB bestand?*
 - a. *Wenn ja, wie wurde dies seitens des BMK bewertet?*
 - b. *Wenn nein, warum nicht?*
- *Kann eine Befangenheit des in Frage 2 beschriebenen Sachverständigen seitens des BMK ausgeschlossen werden?*
 - a. *Wenn ja, wie hat sich das BMK der Objektivität des Sachverständigen vergewissert?*
 - b. *Wenn nein, wieso wurde der betroffene Sachverständige dennoch bestellt?*

Hinsichtlich der Befangenheit der Behördenvertreter:innen bzw. der Sachverständigen im Zuge des Verfahrens handelt es sich um eine Rechtsfrage, welche im Zuge der abschließenden Entscheidung von der Behörde zu beantwortet sein wird. Eine konkrete Beantwortung würde daher einen unzulässigen Vorgriff auf die Entscheidung bedeuten.

Grundsätzlich ist jedoch festzuhalten, dass Gutachtertätigkeiten für die ÖBB-Infrastruktur AG als Werkverträge nach den Bestimmungen des Bundesvergabegesetzes vergeben werden. Die Aussage, dass bei einem der Sachverständigen noch vor wenigen Monaten ein Dienstverhältnis zu den ÖBB bestanden hätte, ist eine amtsbekannt unrichtige Behauptung.

Zu Frage 4:

- *In welchem Austausch steht das BMK mit den Bürgerinitiativen, die mit Sorgen über die Lebensqualität ihrer Heimatregion an Ihr Ressort herangetreten sind?*
- a. *Wurden/werden die Anliegen der Bürgerinitiativen vom BMK mit Vertretern der ÖBB behandelt?*

Die Anliegen der Bürger:inneninitiativen werden im BMK und bei den ÖBB sehr ernst genommen, wodurch es zu einem stetigen Austausch zwischen BMK und ÖBB kommt. Neben schriftlichen Anfragebeantwortungen gab es auch Videokonferenzen, beispielsweise einen Termin zwischen meinem Ressort und Kabinett, der ÖBB-Infrastruktur AG (GBL AM, Projektleitung Verbindungsbahn) und mehreren Bürger:inneninitiativen („Verbindungsbahn besser“, „Lebenswertes Unter St. Veit – Hietzing“, „Attraktivierung der Verbindungsbahn - Ohne Hochtrasse und Querungsverlust“) am 24. Juni 2021.

Zu Frage 5:

- *Wurde im aktuellen UVP-Verfahren die Corona-Krise wie in vielen anderen Verfahren durch diverse Fristverlängerungen berücksichtigt?*

Die Bürger:innen bzw. Bürger:inneninitiativen hatten Möglichkeiten, sich am Verfahren zu beteiligen, in welchem auch Fristverlängerungen berücksichtigt wurden:

- Zum gegenständlichen UVP-Verfahren konnte jede:r innerhalb der Auflage- und Einwendungsfrist von Dienstag, den 9. März 2021 bis einschließlich Freitag, den 23. April 2021 zum Vorhaben und zur Umweltverträglichkeitserklärung eine schriftliche Stellungnahme an die Behörde abgeben.
- Auf Ersuchen zweier Bürger:inneninitiativen wurde seitens der UVP-Behörde im Hinblick auf die im Auflagezeitraum verordneten Ausgangsbeschränkungen im Zuge der COVID-19-Maßnahmen die Frist zur Vorlage einer dem UVP-G 2000 entsprechenden Unterschriftenliste bis zum 31. Mai 2021 verlängert. Erforderlichenfalls wäre eine weitere Verlängerung bis zum Beginn der Verhandlung gewährt worden.
- Die eingelangten Stellungnahmen und Einwendungen wurden von der Behörde in Behandlung genommen und in einem ersten Schritt zur Bearbeitung bzw. Abhandlung in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen an die UVP-Sachverständigen weitergeleitet.
- Die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen war vom Dienstag, den 8. Juni 2021 bis einschließlich Montag, den 28. Juni 2021 zur öffentlichen Einsicht aufgelegt.
- Zudem hat vom Dienstag, 29. Juni 2021 mit Fortsetzung bis einschließlich Freitag, 2. Juli 2021 in der Messe Wien die öffentliche mündliche Verhandlung stattgefunden.

Sämtliche Unterlagen und Verfahrensschritte sind im Internet jederzeit offen zugänglich:
<https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/eisenbahn/verfahren/verbindungsbahn.html>

Zu Frage 6:

- *In der Umweltverträglichkeitserklärung der ÖBB wird sich unter Punkt 1.2.1.2 Betriebsprogramm 2025+ (Seite 43) auf die Verkehrsprognose Österreich 2025+, welche aus dem Jahr 2009 stammt, berufen. Warum wurden hier keine aktuelleren Studien eingebracht?*
 - a. *Wurden vonseiten des BMK weitere Studien in Auftrag gegeben?*
 - i. *Wenn nein, warum nicht?*
 - ii. *Wann ja, welche?*
 - b. *Wurden von den ÖBB im Zuge des UVP- Verfahrens aktuellere Studien verlangt?*
 - i. *Wenn nein, warum nicht?*
 - ii. *Wenn ja, welche?*
 - c. *Wie unterscheidet sich die aktuelle Verkehrsprognose von der Verkehrsprognose 2009?*

Die aktuell vorliegenden Planungen zu den Verkehrsdiensteverträgen für die Verbindungsbahn sehen nach der Fertigstellung des Projekts eine Ausweitung des Angebots im Personenverkehr gemäß den Mengen des Betriebsprogramms vor. Im Jahr 2009 wurde überdies vom Institut für Höhere Studien eine Beurteilung der Verkehrsprognose Österreich 2025+ durchgeführt, in der mögliche Wirkungen des Konjunkturerinbruchs auf die Prognosen untersucht wurden. Die Analyse bestätigt ebenfalls das voraussichtliche Eintreffen des prognostizierten Schienenpersonenverkehrs im Prognosejahr. Für den Schienengüterverkehr wird ein gegenüber der Verkehrsprognose Österreich 2025+ verspätetes Eintreten der Prognosemengen um mindestens 8 bis 11 Jahre erwartet.

Somit kann die Verkehrsprognose Österreich 2025+ als Berechnungsgrundlage des Betriebsprogramms 2025+ auch für den Prognosezeitpunkt 2035 herangezogen werden.

Zu Frage 7:

- *Gibt es Bestrebungen seitens des BMK die massiven Umwelteingriffe (Rodungen und Umwandlung von 3.000m² Grünflächen mit 100 Bäumen in Beton und Asphalt) durch die Modernisierung der Verbindungsbahn zu kompensieren?*
 - a. *Wenn ja, welche?*
 - b. *Wenn nein, warum nicht?*

Für die gesamte Projektstrecke gibt es eine umfassende landschaftspflegerische Begleitplanung. Insgesamt werden etwa 8 Hektar an Grünflächen entlang der Bahn neu angelegt. Die möglichste Schonung bestehender Grünflächen war auch eine grundsätzliche Vorgabe der Planung. Auch im Gestaltungswettbewerb wird die Minimierung des UHI-Effekts (Hitzeinseln in der Stadt) durch die Integration möglichst umfassender Grünflächen eine Vorgabe sein. Grünflächen, welche als Baustelleneinrichtungsflächen benötigt werden, werden nach Projektabschluss rekultiviert. Leider ist es nicht möglich, sämtliche Bäume und Grünflächen im Originalzustand zu erhalten. Die notwendigen ökologischen Ausgleichsmaßnahmen müssen aufgrund fehlender Flächen in Hietzing in anderen Bezirken ausgeführt werden. Zusätzlich hat der UVP-Sachverständige für Luft und Klima eine zwingende Maßnahme vorgeschrieben und darüber hinaus noch weitere Maßnahmen empfohlen, welche der Entlastung der Bevölkerung dienen.

Zu Frage 8:

- *Wird durch den Wegfall der Querungen und den damit entstehenden Umwegen für den Autoverkehr nicht eine Maßnahme gesetzt, welche direkt zu einer höheren Schadstoffbelastung führt?*

Das vorliegende Projekt ermöglicht hinkünftig einen 15-Minuten-S-Bahn Takt. Ein Beibehalten der Eisenbahnkreuzungen würde bei einem 15-Minuten-S-Bahn Takt für Fußgänger:innen, Radfahrer:innen und Autofahrer:innen zukünftig Wartezeiten von 30-40 Minuten pro Stunde vor geschlossenen Schranken bedeuten und daher ist die Auflassung der sechs beschränkten Eisenbahnkreuzungen auch im Sinne der „Erhöhung der Verkehrssicherheit“ notwendig und zweckmäßig.

Dass sich Individualverkehr durch projektbegleitende Maßnahmen verlagert, bedeutet für gewisse Straßen immer nachteilige Auswirkungen, während für andere wiederum Verbesserungen entstehen. Insgesamt – langfristig und gesamthaft betrachtet – überwiegen klar positive Auswirkungen durch das vorliegende Projekt, wie dies von den behördlich bestellten UVP-Sachverständigen auch in der Umweltverträglichkeitsprüfung und den Beantwortungen der Einwendungen und Stellungnahmen ausführlich dargelegt wurde.

Zu Frage 9:

- *Wie erklärt sich die Notwendigkeit des Ausbaus einer Bahnstrecke mit erheblicher Güterverkehrsbelastung sowie der Bahngleiserhöhung im Wiener Stadtgebiet, vor allem auch in Hinblick auf den erst 2012 eröffneten Lainzer Tunnel?*

Bis zur Inbetriebnahme des Lainzer Tunnels war die Verbindungsbahn die einzige West-Ost-Verbindung durch Wien. Auf dieser Strecke verkehrten Fernreisezüge, Güterzüge und Dienstzüge sowie seit 1989 wieder Nahverkehrszüge in geringem Umfang. Aus den in den Einreichunterlagen enthaltenen Betriebsprogrammen (insbesondere Einlage 411-2, Streckenplanung, 8. Anhang, Betriebsdaten für das Projekt Verbindungsbahn) ergibt sich, dass der Großteil der Güterzüge seit der Inbetriebnahme des Lainzer Tunnels durch diesen geführt wird und nicht mehr über die Verbindungsbahn verkehrt.

Gemäß dem Betriebsprogramm Bestand 2018 wurden in diesem Jahr 102 Güter- und 7 Dienstzüge durch den Lainzer Tunnel geführt. Auf der Verbindungsbahn verkehrten in diesem Jahr 18 Güter- und 59 Dienstzüge.

Gemäß dem Betriebsprogramm Prognose 2025+ werden zukünftig 173 Güterzüge durch den Lainzer Tunnel geführt werden. Die Prognose 2025+ für die Verbindungsbahn beträgt 31 Güterzüge und 35 Dienstzüge. Im Regelfall nimmt somit die Anzahl der nicht dem Nahverkehr dienenden Züge ab.

Da über den Lainzer Tunnel gewisse Verkehrsrelationen (Bahnhöfe Hütteldorf und Penzing, Schleife Oswaldgasse) nicht erreicht werden können, ist die Führung von Güterzügen auf der Verbindungsbahn notwendig. Die Anzahl dieser Güterzüge beträgt derzeit und zukünftig etwa 15 % des gesamten Güterverkehrsaufkommens auf dem viergleisigen System Lainzer Tunnel/Verbindungsbahn.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit für alle Züge beträgt auf der Verbindungsbahn im Abschnitt Hütteldorf – Maxing derzeit 50 - 100 km/h und wird nach Projektumsetzung 60 - 80 km/h betragen.

Ferner müssen bei gewissen Betriebszuständen (Verspätungen, Wartungsarbeiten etc.) Züge über die Verbindungsbahn umgeleitet werden. In der Bemessungsgrundlage für den Lärm-

und Erschütterungsschutz ist daher eine höhere Anzahl an Güterzügen ausgewiesen als im Regelfall auf der Verbindungsbahn verkehrt, um auch für diese Betriebszustände die Einhaltung der Grenzwerte für den Lärm- und Erschütterungsschutz zu gewährleisten.

Aus den Zugzahlen für die Nullvariante ist ersichtlich, dass die prognostizierten Güter- und Dienstzüge auch bei Nichtrealisierung des Projektes die Verbindungsbahn benutzen werden. Da ihre Anzahl im Vergleich zum Bestand 2017 zukünftig etwas abnehmen wird, sind für diese Güter- und Dienstzugsverkehre weder Ausbaumaßnahmen auf der Verbindungsbahn notwendig, noch ist ein durchgehender zweigleisiger Ausbau erforderlich.

In Summe werden gemäß der Prognose 2025+ auf der Verbindungsbahn unter Berücksichtigung von temporären Umleitungsverkehren maximal 277 Züge mit Geschwindigkeiten von 60 - 80 km/h verkehren. Ein solches Verkehrsaufkommen kann auf einer zweigleisigen Strecke unter den gegebenen Betriebsbedingungen bewältigt werden.

Die Notwendigkeit der Umsetzung des gegenständlichen Projekts (Bau von Haltestellen, Zweigleisigkeit) ergibt sich daher ausschließlich aus der Intensivierung des Nahverkehrs. Für die Bemessung der Umweltschutzmaßnahmen wird jedoch der Güter- und Dienstzugsverkehr unter Berücksichtigung von Umleitungsverkehren berücksichtigt.

Zu Frage 10:

- *Ist eine Beurteilung des Projekts in Bezug auf die Nachhaltigkeitskriterien erfolgt?*

In einer konkreten Umweltverträglichkeitserklärung zu einem konkreten Projekt umfasst die im UVP-G 2000 gebotene Betrachtung der Nutzung einer Ressource jedenfalls auch den Aspekt der nachhaltigen Verfügbarkeit einer Ressource (siehe § 6 Abs. 1 Z 4 lit. b UVP-G 2000): Beschreibung der voraussichtlichen erheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt, infolge

- a) des Baus und des Betriebes des Vorhabens (u.a. unter Berücksichtigung der eingesetzten Techniken und Stoffe sowie der Flächeninanspruchnahme),
- b) der Nutzung der natürlichen Ressourcen, (...).

Insbesondere wird gemäß § 24c Abs. 3 Z 5 UVP-G 2000 die UVP-Behörde dazu verpflichtet, im Umweltverträglichkeitsgutachten unter anderem fachliche Aussagen zu den zu erwartenden Auswirkungen des Vorhabens im Hinblick auf eine nachhaltige Nutzung von Ressourcen vorzulegen.

Seitens der im gegenständlichen UVP-Verfahren „Attraktivierung der Verbindungsbahn“ behördlich bestellten UVP-Sachverständigen wurden fachliche Aussagen zu den zu erwartenden Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher Konzepte und Pläne und im Hinblick auf eine nachhaltige Nutzung von Ressourcen getroffen. Diese sind im „Fragenbereich 3“ der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 31. Mai 2021 festgehalten.

Leonore Gewessler, BA

