

An das Bundesministerium für Klimaschutz,
Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und
Technologie
Persönlich überreicht



Winner of an
EU Prize for
Cultural
Heritage /
Europa
Nostra
Awards 2014

Wien, 9. April 2021

Betr.: EDIKT des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (kurz: BMK - IV/IVVS4 [UVP-Verfahren Landverkehr]; GZ: 2021-0.117.157 vom 2. März 2021), kundgemacht am 9. März 2021 zu drei ÖBB-Strecken unter dem Titel "Attraktivierung der Verbindungsbahn".

Im Sinne der Zielsetzungen des Vereins Gedenkstätte Gustav Klimt ("Sicherung, Förderung und Entwicklung des ideellen und materiellen Kulturerbes Gustav Klimt Atelier Feldmühlgasse") sind wir statutengemäß verantwortlich, hier klar zu formulieren wie folgt:

EINWENDUNGEN

1) UVP: Termini Hochfrequenzstrecke versus Hochleistungsstrecke

Hier wird das Bundesgesetz über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V-G aus 2005) NICHT angewendet, weil der Antrag - wie auch aus den PR- und Öffentlichkeitsarbeiten der ÖBB Infrastruktur AG deutlich hervorgeht - NICHT auf eine "**Hochleistungsstrecke**" im eisenbahnrechtlichen Sinne hinzielt. DOCH ist das, was jetzt in der "öffentlichen Auflage" an technischen Vorhaben zu finden ist, sehr wohl dafür hochgerüstet und soll offensichtlich die spätere Nachrüstung zur Hochleistungsstrecke ermöglichen. Im Hinblick darauf muss die gesamte Prüfung mit besonders kritischer Sensibilität erfolgen, um nicht dem Schaffen irreversibler Tatsachen Vorschub zu leisten.

Das ggstl. Vorhaben ist keines nach dem Standort-Entwicklungsgesetz (StEntG, BGBl. I 2018/110), wonach bei Vorliegen von Kriterien (gem. § 2 Abs. 3 Z. 8 oder 9) die Erteilung einer Bestätigung des "*besonderen öffentlichen Interesses der Republik Österreich*" per Verordnung erfolgt (§ 7, § 8). Doch selbst dann wäre das UVP-G 2000 anzuwenden.

2) „Attraktivierung der Verbindungsbahn“ ist tatsächlich eine Attraktivierung für den Güter-Schwer-Verkehr

Die Ankündigung und Planung hat einen irreführenden Titel ! Laut Bestätigung vom BMK (GZ: 2020-0.501.745 vom 8. September 2020, Mag. Cornelia Breuß) handelt es sich um "*die Änderung einer Hochfrequenzstrecke, weshalb die Maßnahmen dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000 unterliegen*."

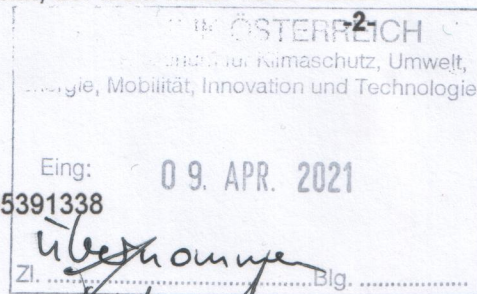
Insbesondere handelt es sich hier um die Änderung einer Fernverkehrsstrecke auf einer durchgehenden Länge von weniger als 10 km." (Zitat aus BMK Brief). Laut mündlicher Bestätigung seitens ÖBB Infrastruktur AG beim Treffen in der Klimt Villa (mit Ing. Peter ULLRICH, am 26. Mai 2020) wird der Güterverkehr intensiviert !

Unterlassung von Information, Irreführung

In der "*öffentlichen Auflage*" befindet sich die "*Allgemein verständliche Zusammenfassung*", ÖBB, Teil 1-Übersichten, ONr.104, S. 20. Dort wird nur einmal ein "*Regelbetrieb*" erwähnt, der nicht näher nach Dauer und Art spezifiziert wird.

Feldmühlgasse 11 – A 1130 Wien
Telefon : +43 (0)676 725 70 94
Mail: office@klimt.at www.klimt.at ZVR 395391338

Eing: 09. APR. 2021



-2- an BMK

Chronologie betr. Verbesserung für Bahn-Personenverkehr: - Am 13. April **1998** hat der damalige Wiener Landeshauptmann und Bürgermeister Dr. M. Häupl in einer Anfragebeantwortung im Landtag positive Auswirkungen durch die Errichtung des Lainzer Tunnels konstatiert, z.B. dass *"eine beträchtliche Intervallverdichtung des S-Bahn-Verkehrs auf der Verbindungsbahn ermöglicht wird. Auf der Verbindungsbahn von Meidling nach Hütteldorf könnte dieser Intervall mit zusätzlichen Haltepunkten bei der Hietzinger Hauptstrasse, Stranzenbergbrücke und Altmannsdorfer Strasse auf einen 15-Minuten-Takt gebracht werden."* - Am 19. Juni **2019** hat die Bezirksvertretung des 13. Wr. Gemeindebezirks einen Beschluss **"Betreff: Güterumfahrung Nord"** einstimmig gefasst (S-493279/19). Die Begründung dazu ist nach wie vor gültig.

„Der Lainzer Tunnel dient dem Güterverkehr“ hat nicht zur Folge, dass die Trasse der Verbindungsbahn jetzt nachhaltig und primär dem Personenverkehr dient. Wir sehen jetzt eine Revision der Zielvorgabe und Versprechungen !

Der Bevölkerung ist nicht (!) bewusst, welche einbetonierten Tatsachen für Personen- und Güterbahnverkehr sowie PKW-Verkehr lt. ggstl. Plan im Genehmigungs- und Finanzierungsfall geschaffen werden. Die Schließung der Querungen Veitinger- und Jagdschlossgasse für PKWs (nachteilig für Erreichbarkeit von Schulen, Kindergarten, Lainzer Kardinal König-Platz) wurde nicht klar kommuniziert.

3) Forderung nach einem unabhängigen, neutralen Gutachten betr. Hochlage versus (offene) Tieflage

Die einzig machbare Lösung sei die Hochlage in geplanter Form. Wer ist der Autor dieser Aussage ? Wodurch kann sie glaubwürdig und aus fachlicher, neutraler Sicht bestätigt werden ?

Es ergeben sich erhebliche Zweifel, dass das stimmt, es gibt keinerlei schriftliche, einsehbare Beweise für diese Wahl. Wir wiederholen die beim Treffen in der Klimt Villa (mit Vertretern des Grundeigentümers [BMDW, BHÖ: drei Anwesende]; des 13. Wr. Gemeindebezirks; der 'Gustav Klimt Atelier I Kultur, Kunst & Event GmbH' und der ÖBB Infrastruktur AG [drei Anwesende] am 26. Mai 2020) mündlich gestellte Forderung :

Wir fordern ein unabhängiges Gutachten, d.h. eine neutrale, faire Stellungnahme eines Sachverständigen, der - nicht im Interesse oder Auftrag der ÖBB - wirklich sachliche, faktenbezogene Daten (zu Machbarkeit und Kosten) betr. Alternative, (offene) Tieflage, ermittelt. Fairerweise müssten deutschsprachige Experten aus einem anderen Land beigezogen werden.

Dazu gilt auch unser Punkt 2), Unterlassung von Information, Irreführung.

4) Kulturerbe „Klimt Villa“ sowie Waldorf Behindertenbetreuung, Adresse Feldmühlgasse 11

Schwerste Beeinträchtigung durch Bahnlärm, Luft- und Staubbelastung: Die Betriebsgesellschaft m.b.H. ("Gustav Klimt Atelier I Kultur, Kunst & Event GmbH", FN: 464582 i) hat einen Sub-Vertrag mit dem 'Kuratorium für künstlerische und heilende Pädagogik' - dieses wiederum einen Fruchtgenuss-Vertrag mit der Republik Österreich, vertreten durch das Bundesministerium für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort bzw. die Burghauptmannschaft Österreich. Danach hat diese GmbH ihren Sach- und Personalaufwand und den Anteil am Fruchtgenussentgelt selbst - ohne jegliche Subvention seitens der öffentlichen Hand o. a. - zu tragen. Dafür sind die Vermietung des Salons im Obergeschoß - neben den Einnahmen aus Eintrittskarten und Shop-Verkäufen - wesentlich. Oft sind es auch Abendveranstaltungen wie Konzerte, Lesungen u.v.a., die vom Lärm massiv gestört würden. Da würde auch ein "Nachtfahrverbot" zwischen 22:00 und 6:00 Uhr nicht hilfreich sein. Der Kurvenverlauf dort - zwischen Feldmühlgasse 11 und Bossigasse 16 - verursacht zusätzlichen Lärm.

-3-

-3- an BMK

Außerdem würde die Westseite von der sog. Klimt Villa samt Garten von der Hochtrasse (mit oder ohne Schallschutzmauer) deutlich - und nicht nur geringfügig - beeinträchtigt werden.

Es handelt sich um das Schutzgut "*Menschen*" gemäß § 1 Abs. 1 Ziffer 1 lit. a) UVP-G 2000, wobei es sich auf der Liegenschaft Feldmühlgasse 11 beim Flachbau - auch - um behinderte Menschen handelt, die von einer Einrichtung des Kuratoriums für künstlerische und heilende Pädagogik betreut werden. Die Behindertenwerkstatt heißt "Waldorf Behindertenbetreuung GmbH, vormals Comenius Institut".

Und es handelt sich um das Schutzgut "*Kulturgüter*" gemäß lit. d) des zitierten Paragraphen. Daher muss das ggstl. Vorhaben abgelehnt werden.

5) Unvereinbarkeit: Auftraggeber an ÖBB ist gleichzeitig UVP-Kontrollbehörde

Der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie kommt eine Doppelrolle als "Oberste Eisenbahnbehörde" und als "UVP-verfahrensleitende Behörde" zu. Wir sehen dies als strukturelle Befangenheit, als unrichtige Anwendung des auf einer EU-Richtlinie basierenden Gesetzes an.

Wir ersuchen um die Herstellung des verfassungsrechtlich gebotenen Zustandes, um die Unparteilichkeit der Vollziehung der gesetzlichen Grundlagen zu garantieren.

Fazit

Die Unterzeichneten befürworten das Anliegen, einen attraktiven Schnellbahnverkehr zu etablieren und die Güter von der Straße auf die Schiene zu bringen. Dies muss unter Bedingungen erfolgen, die nicht auf Kosten der Bevölkerung in Wohngebieten gehen und die daher von den Betroffenen akzeptiert werden können. Unser aller gemeinsames Interesse wird nur durch absolute gegenseitige Transparenz erreicht.

„Brutale Verschandelung des Ortsbildes“ heißt es, angesichts der Bau-Kubatur von Schienenhochlage, Größe und Höhe der neuen Bahnhöfe und der Fußgängerbrücken mit Aufzügen. Hingegen, viel trefflicher die Argumentation: Das gegenständliche Vorhaben ist ein Budgetkostenpunkt für ein Projekt aus 2016, (auf Personenverkehr bezogen, nicht auf Güterverkehr), das aus heutiger Sicht so nicht mehr zeitgemäß ist.

Die Antragstellerin, ÖBB Infrastruktur AG, hat eine Aussage zur verbindlichen Begrenzung der Güterzügefrequenz verweigert. Tolerabel wäre die Beanspruchung der Strecke bei Wartungsarbeiten im Lainzer Tunnel oder bei außerplanmäßigen Ereignissen.

Wir im Klimt Verein kennen die Argumente der beiden in Bildung begriffenen "Bürgerinitiativen" gemäß § 19 Abs. 4 UVP-G 2000 mit Namen "*Attraktivierung der Verbindungsbahn - Ohne Hochtrasse und Querungsverlust (MIV)*" [Kurz: Gegen VB-Neu; Zustellungsbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. Stephan Messner] und mit Namen "*Initiative Lebenswertes Unter St. Veit*" [Zustellungsbevollmächtigter: Matthias Schönauer] und unterstützen diese.

Mit besten Empfehlungen,

Dr.phil. Felizitas Schreier, Präsidentin

Dr.jur. Georg Becker, Schriftführer