

An
ARGE – BAHN Trautmannsdorf/L.

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

E-Mail: argebahn@gmail.com

Geschäftszahl: 2024-0.116.043

14 . Mai 2024

Sehr geehrte Damen und Herren der ARGE – BAHN!

Danke für Ihren 3. Offenen Brief zur „Hochleistungsstrecke Flughafenspange Wien“, in dem Sie vor allem auch den Klimaschutz im Flugverkehr thematisieren.

Klimaschutzmaßnahmen sind natürlich gerade in der Luftfahrt dringend notwendig. Mit der Luftfahrtstrategie 2040+ haben wir den entsprechenden Rahmen für künftige Maßnahmen gesetzt, die nun Schritt für Schritt umgesetzt werden. Klar ist: Es wird auch in Zukunft geflogen werden, aber wo möglich soll die Devise lauten "Zug statt Flug" oder "Zug zum Flug". Ausschlaggebend für die Nutzung von alternativen Verkehrsträgern ist dabei aus unserer Sicht vor allem Verfügbarkeit, Effizienz, Gesamtreisedauer und Preis dieser Verkehrsträger. Es ist nicht zu erwarten, dass eine klimafreundliche Anreise zum Flughafen die Nachfrage nach Flügen verstärkt.

- Vor allem Nachtzugverbindungen als attraktive Alternative zu Kurzstreckenflügen müssen in Europa weiter ausgebaut werden. Die ÖBB sind hier Vorreiter.
- Daneben braucht es eine faire Besteuerung der Luftfahrt auf EU Ebene. In der EU konnten im Rahmen des „Fit for 55“ bereits wichtige Beschlüsse erzielt werden, wie z.B. das Ende der Gratis-Zuteilung von Emissionszertifikaten im Rahmen des Emissionshandelssystems und die von Ihnen angesprochene Beimischverpflichtung für SAF. 2050 sollen es übrigens bereits 70% sein. Die 63% in der Luftfahrtstrategie stammen noch aus dem ursprünglichen Vorschlag der Kommission.
- Die Luftfahrt ist international organisiert und angesichts des Bevölkerungs- und Wohlstandswachstums in großen Schwellenländern und der damit zu erwartenden steigenden Nachfrage wird es auch vermehrt globale Anstrengungen brauchen, um die Treibhausgasemissionen des Sektors zu begrenzen. Österreich setzt sich daher auch auf Ebene der internationalen Zivilluftfahrtorganisation für größtmögliche Ambition ein. Erste wichtige Erfolge sind die Einführung eines globalen Offsetting-Systems (CORSIA) und die Verabschiedung des „long-term aspirational goals (LTAG)“ von Netto-Null Emissionen bis 2050; zuletzt konnte auch ein globales Ziel zur CO2 Reduktion durch die Nutzung von alternativen Flugkraftstoffen (SAF) vereinbart werden.

Es freut mich weiter, dass Sie die intensive Auseinandersetzung mit den verkehrs- und umweltpolitischen Planungs- und Zieldokumenten zum **Umweltbericht** würdigen.

- Ja, Ziele aus den Bereichen Klima- und Umweltschutz können auch in Konflikt miteinander stehen. Dann gilt es eine saubere und sachliche Abwägung zu treffen. Für die Abwägung auf hoher strategischer Planungsebene im Umweltbericht war die Einordnung des Raumwiderstands in Bezug auf die **Bodeninanspruchnahme** zutreffend.
- Der Einsatz von **E-(Schnell)-Bussen** im Personenverkehr im Zielgebiet – in Verbindung mit der Systemalternative S-1 – könnte zwar die Bewertung der Zielerreichung einzelner Bereiche im Oberziel D „Sparsame Nutzung und Schonung natürlicher Ressourcen“ des Umweltberichts hinsichtlich der kurzfristigen Treibhausgasemissionen und Bodeninanspruchnahme geringfügig verbessern. Allerdings würden weiterhin starke negative systemträgerspezifische Eigenschaften dieser Alternative, wie Belastungen durch ein höheres Verkehrsaufkommen auf der Straße sowie die umweltpolitisch angestrebte Verlagerung von Personen- und Güterverkehrsströmen von der Straße auf umweltfreundlichere Verkehrsträger (Mobilitätsmasterplan 2030) entgegenstehen. In Summe würde dies keine bessere gesamtheitliche Bewertung zulassen, und damit auch keine zweckmäßige Alternative zur Erfüllung der Ziele der vorgeschlagenen Netzveränderung begründen.
- Zum Vollzug des SP-V Gesetzes erlauben Sie mir auf das BMK Antwortschreiben vom 7. Februar 2024 zu Ihrer Beschwerdesache an die Volksanwaltschaft zu verweisen.
- Die von Ihnen thematisierten – und auch tatsächlich bestehenden – Kapazitätsengpässe auf der Ostbahn (ÖBB-Strecke 191.01, Wien Rennweg – Wolfsthal) sowie bauliche und betriebliche Erfordernisse und weitere Fragen, werden im noch zu führenden UVP-Verfahren zu behandeln und in juristischer und fachlicher Weise zu überprüfen sein.
- Mehrjährige Zeitläufe zur gesetzeskonformen Planung und Umsetzung derartiger Infrastrukturprojekte sind nichts Ungewöhnliches und per se sogar erforderlich, um die Einhaltung aller Vorgaben, Fristen und Auflagen sowie Wahrung der Beteiligtenrechte in den Verfahren sicherzustellen.

Das Projekt „Hochleistungsstrecke Flughafenspanne Wien“ wird von Seiten der ÖBB-Infrastruktur AG entsprechend der übergeordneten Zielsetzungen dimensioniert, geplant, und den entsprechenden Genehmigungsverfahren unterzogen. Dazu gehören neben den Aspekten des Bau- und Eisenbahnwesens selbstverständlich auch der Umwelt- und Naturschutz, weshalb ein Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren durchgeführt wird. Anschließend ist ein naturschutzrechtliches Bewilligungsverfahren notwendig. Alle genehmigungsrelevanten Fragen werden im dafür vorgesehenen UVP-Verfahren behandelt werden. Dass dies in Österreich sehr gut funktioniert und den Belangen von Umwelt und Anrainer:innen viel Raum gegeben wird, hat sich in der Vergangenheit mehrfach gezeigt.

Es darf abschließend um etwas Geduld gebeten werden. Die nächsten Verfahrensschritte, etwa die öffentliche Auflage des Antrages und der Unterlagen, werden fristgerecht der breiten Öffentlichkeit (durch Schaltung von Edikten in überregionalen Zeitungen und auf der Internetseite der Behörde unter <https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/eisenbahn/verfahren.html>) bekanntgegeben.

Mit freundlichen Grüßen

Leonore Gewessler, BA