

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

[kurz: BMK - IV/IVVS4 {UVP-Verfahren Landverkehr}]

Radetzkystrasse 2, 1030 Wien

Ergänzende Stellungnahme

des Klimt Vereins zu seiner Stellungnahme vom Freitag, 9. April 2021, an das [kurz:] BMK betreffend die GZ: 2021-0.117.157 vom 2. März 2021, kundgemacht am 9. März 2021 zu drei ÖBB-Strecken unter dem Titel "Attraktivierung der Verbindungsbahn".

Wien, am ¹⁹April 2021 PER POST (Einschreiben!)

EINWENDUNGEN

1)

Laut beider Übereinkommen zwischen der Stadt Wien und der ÖBB-Infrastruktur AG, einstimmig am 29. Juni 2016 im Wiener Gemeinderat beschlossen (zu 01698-2016/0001-GFW; MA5, P 30), ist dies die Basis für die ÖBB Infrastruktur AG-Planungen. Doch im Inhalt gibt es absolut keinen Hinweis, keinerlei Erwähnung über das Aufrüsten der Strecke für den GÜTER-SCHWER-VERKEHR zu lesen.

Zitiert aus einem Dokument der Stadt Wien (GZ: MA 5-38915-2016-37 vom 23.05.2016, S. 3, 3. Abs.)
"Die dargestellten Maßnahmen stellen eine Grundvoraussetzung für die durchgängige Etablierung eines 15-Minutentaktes zwischen Hütteldorf und Meidling dar und sind somit wesentlicher Mosaikstein der im Rahmen des >Fachkonzepts Mobilität< priorisierten S-Bahn Verbindung Hütteldorf - Stadlau (West-Ost-Tangente), welche sich durch besonders attraktive Umsteigeknotenpunkte mit den Wiener Linien auszeichnet." Und es handelt sich um einen "... nahverkehrsgerechten Ausbau der Verbindungsbahn..."

Jetzt handelt es sich nicht um eine „Attraktivierung der Verbindungsbahn“ sondern um einen Plan für einen Ausbau für eine Güterverkehrsstrecke.

2)

Es ist jetzt konkret auf die beiden Tabellen (Nr. 11 und Nr. 12) in der "Umwelt-Verträglichkeits-Erklärung" der ÖBB Infrastruktur AG (erstellt vom Ingenieurbüro Pistecky), Seiten 41 bis 45, zu verweisen.

Die Überschrift zu diesem Punkt "1.2.1." lautet "BETRIEBSPROGRAMM".

Die beiden Tabellen haben 8 Zeilen (entsprechend den Strecken-Abschnitten bzw. Abzweigungen) und 6 Spalten ("Schnellzüge", "Eil- u. Regionalz.", "Ferngüterzüge", "Nahgüterzüge", "Dienstzüge" und dann "Gesamtsumme"), wobei die 6 Spalten jeweils in TAG (06:00 - 19:00 Uhr) - ABEND (19:00 - 22:00 Uhr) - NACHT (22:00 - 06:00 Uhr) gegliedert sind.

Auf S. 42 lautet die Tabelle 11 : "Betriebsprogramm Bestand Fahrplan **2018**";

auf S. 44, Tabelle 12 : "Betriebsprogramm **2025+** inkl. Bemessungsgrundlage für Lärm- und Erschütterungsschutz". [Hervorhebung: GB]

In der 6. Zeile (*Abzw Hf1 - Maxing*) sind für **2018** neun (9) "Ferngüterzüge" angegeben, für **2025+** sind es 55 (fünfundfünfzig !) pro Tag.

Geteilt auf die 24 Stunden pro Tag : 2018 : Tag: 3, Abend: 1, Nacht: 5; 2025+ : Tag: 26, Abend: 12, Nacht: 17.

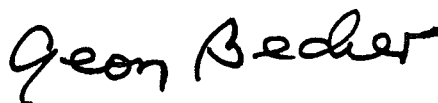
Bei den örtlich zulässigen Geschwindigkeiten (Höchstgeschwindigkeiten für die unterschiedlichen Zuggattungen, für "Ferngüterzüge": max. 100 km/h), Zuglängen und geplanten Stationen ist ein "**15 Minuten-Takt**" **der Schnellbahn nicht möglich**. [Auf S. 63 gibt die Tabelle 30 die "*Durchschnittliche Zuglänge in [m]*" für Ferngüterzüge mit **550** an.]

Es ist zu hoffen, dass die Basiswissenschaft >Festkörper-PHYSIK< das verschieden begründete bzw. begründbare Wunschdenken quasi "einbremst" !

Oder anders formuliert : ..., dass diese Recherche Ihre, sehr geehrte Damen und Herren, handlungsleitende AUFMERKSAMKEIT erhält !

Mit den besten Empfehlungen,

Dr.jur. Georg Becker, Schriftführer



im Namen des Vereinsvorstands