



Volksanwalt
Werner Amon, MBA
Singerstraße 17
1015 Wien

elektronisch per Email an: werner.amon@volksanwaltschaft.gv.at

St. Pölten, 30. Juni 2022

Unterlagen für Prüfung Auflassungsverfahren Donauuferbahn

Sehr geehrter Herr Volksanwalt Werner Amon,

wir bedanken uns nochmals für das konstruktive Gespräch am 20. Juni 2022 und für Ihre Bereitschaft, eine Prüfung zu veranlassen, ob der Bedarf für die Donauuferbahn korrekt erhoben wurde bzw. ob das Auflassungsverfahren korrekt abgewickelt wurde.

Laut diversen Medienberichten¹ stand mit der Übernahme durch das Land NÖ im Jahre 2010 offenbar bereits a priori fest, dass die Donauuferbahn und weitere Regionalbahnen aufgelassen werden sollen – ohne damals den Bedarf überhaupt erhoben zu haben, was eindeutig dem Eisenbahngesetz widerspricht.

Einige aus unserer Sicht wesentliche Gründe, die Gültigkeit der Auflassung² grundlegend hinterfragen zu müssen, fassen wir wie folgt zusammen:

Gefährdung der Gesundheit und des Wohlbefindens der Bevölkerung

Mit dem vom Land Niederösterreich vorangetriebenen Herunterwirtschaften sowie zufolge der Einstellung und Auflassung des Streckenteils der Donauuferbahn werden Menschen in grob fahrlässiger Weise vom überbordenden Verkehr entlang von Siedlungsgebieten in ihrer Gesundheit und in ihrem Wohlbefinden (Straßenlärm, Schadstoffe, Trennwirkung, Fahrverbot für Fahrräder, ...) geschädigt.

¹ z.B. <https://www.derstandard.at/story/1276043558722/noe-nebenbahnen-thayatalbahn-wird-eingestellt>

² der Auflassungsbescheid zur Teilstrecke km 40.210 bis km 59,300 ist in Anhang A angeschlossen, jener des weiteren, ebenfalls aufgelassenen westlichen Streckenteils, liegt uns nicht vor.



Darüber hinaus spitzen sich auch die seit Jahrhunderten bekannten Hochwasserszenarien entlang der Donau klimawandelbedingt immer mehr zu: Selbst die ausgeklügeltsten und besten Hochwasserschutzmaßnahmen ersetzen in den exponierten Gebieten keine zügige Notversorgungs- und Evakuierungsmöglichkeit; diese ist allerdings untrennbar mit der hochwassersicher trassierten Donauuferbahn verknüpft.

Zu jedem Zeitpunkt bestehender Bedarf der Loja, ab Werk den Güterverkehr über die Bahn zu führen

Die Loja betrieb zu jeder Zeit Bergbau entlang der Strecke, und zwar mit der bereits vor der Auflassung offen erklärten Ambition, das Abbauvolumen sukzessive auszubauen.

Es war auch der Loja gemäß einer von ihr selbst beauftragten Untersuchung (Anhang B, Zusammenfassung auf Seite 4) bewusst, dass derartige Kapazitätssteigerungen ohne Bahn zu einer unzumutbaren Verkehrsbelastung auf der Straße führen würden:

„Die Hartsteinwerk Loja Betriebs GmbH plant bei gegebener wirtschaftlicher Darstellbarkeit eine Ausweitung der Bahntransporte auf 80.000 t Jahrestonnen, wobei ein Produktionszeitraum von rund 8 Monaten pro Jahr in Aussicht genommen ist. Hierbei stellt sich die Frage, ob diese Transporte über die zu reaktivierende Verladestelle Loja und über die Donauuferbahn nach Weins-Isperdorf, sodann weiter über Sarmingstein Richtung St. Valentin/Enns zur Westbahnstrecke geführt werden können, zumal die Stadt Ybbs schon derzeit beklagt, dass die Lärm- und Staubbelastung auf der Landesstraße B 25 durch die häufigen Schotterfuhrwerke verstärkt wird.“

Aus demselben Dokument geht auch hervor, dass aus volkswirtschaftlichen Gründen heraus die Reaktivierung der Bahnstrecke angezeigt gewesen wäre, keinesfalls jedoch eine endgültige Auflassung derselben.

Insbesondere ist aufgrund der von Knoll dargelegten Kostenstruktur bereits alleine anhand der Zahlen für den Güterverkehr völlig auszuschließen, dass nach §28 EISBG die rechtlich maßgebliche Frage nach der Unzumutbarkeit der Betriebsweiterführung jemals mit „Ja“ zu beantworten gewesen wäre.

Ein Schreiben der NÖVOG an den damaligen Marbacher Bürgermeister Anton Gruber (Anhang C) beweist, dass die NÖVOG das Auflassungsverfahren die Einleitung des Auflassungsverfahrens eindeutig damit begründete, dass die Hartsteinwerk Loja Betriebs GmbH (HLB) dem Projekt Anschlussbahn Loja aus rein wirtschaftlichen Gründen nicht nähergetreten war.

Es ist nun ein legitimes Recht und auch die Pflicht einer auf unternehmerischen Erfolg ausgerichteten Betriebsführung, bestimmte Kosten für eine auch dem Gemeinwohl dienende Bahninfrastruktur nicht in



einem überbordenden Ausmaß zu übernehmen, die das Land Niederösterreich offenbar alleine diesem Betrieb umhängen wollte.

Das Land musste sich aber (ebenso wie die Loja sich dessen nachweislich bewusst war) völlig im Klaren darüber gewesen sein, dass den Menschen der Region der vorsätzlichen Zerstörung der Bahninfrastruktur ein Schwerlastverkehr auf der Straße in einem kontinuierlich zunehmenden Ausmaß zugemutet wurde, der der Gesundheit und der Lebensqualität der dort lebenden Menschen einen massiven Schaden zufügt.

Das Land hätte hier die Aufgabe gehabt, die mit dem Gütertransport über die Straße einhergehende massive Schädigung der regionalen Bevölkerung zu unterbinden, und zwar mittels angemessener Kostenaufteilung zwischen Loja und öffentlicher Hand.

Der Loja hat es zu keinem Zeitpunkt am Willen gefehlt, ihren angemessenen Beitrag zur Ermöglichung des Fortbestehens der Donauuferbahn zu leisten. Das beweist nicht zuletzt die angeschlossene Knoll-Studie von 2014 samt der darin enthaltenen Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen.

Das Land Niederösterreich wäre zum Schutz der Bevölkerung und hinsichtlich eines sorgsamem Umgangs in der entlang des Donauufers kapazitätsmäßig besonders limitierten "Ressource Straße" damals schon in der Pflicht gestanden, durch dauerhafte Sicherstellung einer Transportmöglichkeit per Bahn ein nachhaltiges Verkehrskonzept für die Region zu gewährleisten und die Finanzierung nicht einem einzelnen Betrieb aufzuhalsen.

Eine der Vernunft und Sorgfaltspflicht folgende Berücksichtigung der zugespitzten Verkehrssituation hätte die Verantwortlichen zu der Schlussfolgerung führen müssen, dass die Donauuferbahn erhalten und ausgebaut werden muss und unter keinen Umständen aufgelassen werden darf.

Überlebenswichtige Hochwasser-Versorgungsstrecke und Evakuierungsmöglichkeit im Katastrophenfall

Spätestens mit dem Hochwasser im Juni 2013 (also innerhalb der gesetzlich vorgeschriebenen Phase zwischen erfolgter Einstellung und Einleitung eines Auflassungsverfahrens) musste allen Verantwortlichen ganz zweifellos klar sein, dass die hochwassersichere Donauuferbahn einen essenziellen Bestandteil des Katastrophenschutzes für die am Donauufer lebenden Menschen darstellt. Die Orte westlich von Emmersdorf waren zu diesem Zeitpunkt einzig und allein aufgrund der offenbar willentlich unter Außerachtlassung des Katastrophenfalles willkürlich vorangetriebenen Auflassungsbestrebungen des Landes Niederösterreichs per Bahn nicht mehr erreichbar. Mangels entsprechender technischer Instandhaltungsmaßnahmen war dieser für die Sicherheit der betroffenen Anwohner essenzielle Streckenabschnitt nicht mehr Teil des Hochwasser-Sonderbetriebs, für den damals



nachweislich Bedarf bestand, der aber nurmehr bis Emmersdorf durchführbar war (vgl. beiliegenden Sonderfahrplan in Anhang D).

Jeder noch so ausgeklügelte Hochwasserschutz entlang des Donaufers birgt die Gefahr einer ganz verheerenden Katastrophe: Einerseits wenn irgendein technisches Gebrechen (Dammbruch etc.) vorliegt, und andererseits, wenn die über die kommenden Jahre prognostizierte Zunahme von Extremwetterlagen dazu führen, dass die mittels Hochwasserschutz beherrschbaren Pegelstände schließlich doch überschritten werden. In beiden Fällen ist es wichtig die Vorsorge zu treffen, eine große Anzahl von Menschen binnen kürzester Zeit evakuieren zu können.

Spätestens Galtür hat es in Österreich nämlich vorgezeigt, was es bedeutet, in einer katastrophalen Lage von der Welt abgeschnitten zu sein. Niederösterreich hat mit der vorsätzlichen Zerstörung der Erreichbarkeit von Orten entlang des Donaufers grob fahrlässig gehandelt und hat es zu verantworten, dass das Leben einer größeren Anzahl von Menschen am nördlichen Donauufer im Fall einer sintflutartigen Hochwasserlage jederzeit ernsthaft bedroht ist.

Hochwasserschutz verhindert Erreichbarkeit über die Straße

Mit der Errichtung des Hochwasserschutzes in Marbach 2019 wurde das Problem nicht generell gelöst, sondern in gewisser Hinsicht sogar verschärft: Bei aufgebautem Hochwasserschutz³ ist die B3 künftig unabhängig vom Pegelstand der Donau jedenfalls abgeschnitten, der Schutz ist demnach nur für die Anwohner innerorts von Marbach gegeben und die Gefährdungslage für außerhalb befindliche Menschen verschärft: Häuser und Menschen außerhalb dieses abgetrennten Bereichs sind nämlich dem Hochwasserschutz ausgeliefert und sind aufgrund der vorsätzlichen Auflassung der hochwassersicheren Donauuferbahn in ihrer Sicherheit und in ihrem Leben bedroht.

Not-Ersatzverbindung für Westbahn zerstört

Zu jedem Zeitpunkt bestand und besteht der Bedarf an einer Not-Ersatzverbindung zur Westbahnstrecke zwischen Wien und Linz bei technischen Problemen, im Brandfalle oder eben bei Hochwasser. Beispielhaft ist hier abermals das Hochwasser von 2013 anzuführen⁴.

3 siehe <https://www.bfk-melk.at/12/index.php/news/ausbildung/4644-ff-marbach-donau-probeaufbau-hochwasserschutz>

4 vgl. <https://orf.at/v2/stories/2185394/2185377/>



Herr Volksanwalt Amon, wir gratulieren Ihnen abschließend ganz herzlich zu Ihrem Wechsel in die steirische Landesregierung. Aus gegebenem Anlass ersuchen wir gleichzeitig um Ihre Kontaktherstellung mit Herrn Volksanwalt Mag. Bernhard Achitz, sofern es bei der vorige Woche besprochenen Kompetenzverteilung bleibt.

Mit vorzüglicher Hochachtung

DI Dr. Dieter Schmidradler, Obmann

Dr. Christa Kranzl, Kompetenzteam Bahn,
Initiativensprecherin Donauuferbahn Jetzt

Anlagen

- Anlage A: Auflassungsbescheid vom Amt der NÖ Landesregierung vom 24. Mai 2017*
- Anlage B: Endbericht zur Untersuchung zur Wiederinbetriebnahme der Donauuferbahn vom Hartsteinwerk Loja bis Weins-Isperdorf (km 52,0 – 59,3) vom 12.2.2014, Knoll TTS*
- Anlage C: Auflassungsverfahren und Grundstücksverkäufe, Schreiben von Dr. Gerhard Stindl (GF NÖVOG) an Bgm. Anton Gruber vom 5. Juni 2014*
- Anlage D: Sonderfahrplan Hochwasserverkehr ab 2. Juni 2013*

Kontakt und Rückfragen

DI Dr. Dieter Schmidradler
Verkehrswende.at
3100 St. Pölten, Saarstraße 1
Email: info@verkehrswende.at
Mobil: +43 664 855 92 81

