

Besprechung „ÖBB-Ausbau Westbahn“

Montag, 09.11.2020

Beginn: 14:51 Uhr **Ende:** 16:15 Uhr

Teilnehmer/innen:

BGMin (mittels Videokonferenz), LR GR Steinkellner (von 15:00 – 15:20 Uhr entschuldigt), DI Gerald Eigl (Büro LR Steinkellner), Vzbgm. Neidl, Vzbgm. Täubel, StR Kronsteiner (Moderation), StR Brunner, SR Schwerer, Dr. Nußbaumer (SCWP Rechtsanwälte), Bmstr. Ring, Hr. Abgottspon (Fahrgrund AG, mittels Videokonferenz), Mag. Siegl, 2 Vertreter der ÖBB, 2 VertreterInnen des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

Protokoll:

Probst-Knoll

SR Kronsteiner

Ich darf sehr herzlich bei uns begrüßen. Es ist ja in diesen Zeiten nicht so einfach, dass man einen Termin zusammenbringt, wo wirklich alle Personen physisch anwesend sind. Auch dafür nochmals danke, dass das von Ihnen aus geht, doch den Weg nach Linz auf sich zu nehmen, noch dazu in so einer Situation.

Ich darf vor allem auch den Landesrat Steinkellner sehr herzlich in unserer Mitte begrüßen und darf noch einmal sagen, warum ich hier sitze: Weil unsere Frau Bürgermeister leider erkrankt ist und der erste Vizebürgermeister, der Herr Rainer, bei dem weiß man es nicht, aber er war stark in Kontakt mit Personen, die erkrankt sind und aus Sicherheitsgründen haben wir gesagt, er macht das nicht und deswegen darf ich das heute übernehmen. Ich führe praktisch durch die Diskussionsrunde. Wie machen wir es mit der Vorstellung? Es ist vielleicht leichter, wenn sich jeder ganz kurz selbst vorstellt, bevor ich das durchgehe. Bitte!

LR Steinkellner

Darf ich nur anmerken, ich möchte den Herrn Landeshauptmann oder einen Vertreter seines Büros entschuldigen, die ja fachlich nicht wirklich dabei sind. Die Antwort war eine klare, dass nachdem ich sowieso dabei bin und ich fachlich in der Materie drinnen bin, es zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht notwendig ist, dass der Landeshauptmann einen Vertreter schickt, weil wir hier abgestimmt sind.

SR Kronsteiner

Also du bist heute „zwei Öltanks“.

Gut, dann fangen wir vielleicht die Eröffnung ganz kurz an:

Mein Name ist Harald Kronsteiner, bin Stadtrat für Finanzen der Stadt Leonding.

Gehen wir in der Reihenfolge bitte weiter.

Uwe Deutschbauer

Mein Name ist Deutschbauer Uwe, ich bin der Stadtdirektor.

VertreterIn des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie: Ich bin die xxxxx, ich arbeite im Bundesministerium im Büro von der Frau Bundesministerin.

VertreterIn des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie: Ich arbeite auch im Bundesministerium.

Vertreter ÖBB

xxxxx, ÖBB Infrastruktur, Leiter der Projektumsetzung.

Vertreter ÖBB

xxxxx, ÖBB Infrastruktur, zuständiger Projektleiter

Günter Steinkellner

Gemeinderat

Gerald Eigl

Büro Steinkellner, zuständig für öffentlichen Verkehr

Armin Brunner

Stadtrat in Leonding für Raumplanung und Verkehr

Marlene Siegl

Öffentlichkeitsarbeit der Stadt Leonding

Markus Nussbaumer

SCWP Rechtsanwälte, wir vertreten unter anderem die Stadtgemeinde Leonding

Michael Täubel

Vizebürgermeister

Sven Schwerer

Stadtrat für Umweltangelegenheiten und gewissermaßen Vertretung für Nationalrätin Agnes Prammer.

Thomas Neidl

Vizebürgermeister, Ressort Infrastruktur

Norbert Ring

Ich bin für die Gemeinde Leonding beschäftigt mit Projektsteuerung und Projektkoordination.

SR Kronsteiner

Dankeschön. Dann dürfen wir schon ins Thema reingehen. Es war ja auch der Wunsch, heute Vorstellungen oder Ideen von der ÖBB hier näher zu bringen. Wem darf ich das Wort erteilen? So wurde es uns zumindest kommuniziert, dass es auch von Ihrer Seite neue Vorschläge geben soll.

VertreterIn des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

Wir könnten entweder damit beginnen, was für uns denkbar ist oder umgekehrt, dass Sie erzählen, wie Sie sozusagen den Hintergrund haben. Wir hatten ja schon die Gelegenheit vorhin, ganz oben in

luftigen Höhen kurz von oben uns die Stadt anzuschauen. Der Herr Brunner hat mir die Viertel erklärt und sozusagen die Dimensionen, von denen wir reden

SR Kronsteiner

Vielleicht wenn Sie anfangen, solange der Herr Landesrat noch da ist, dass der das ein bisschen mit-hört. Unsere Position kennt er, dass er das vielleicht in den ersten paar Minuten noch ein bisschen mitkriegt.

VertreterIn des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

Dann würde ich bitten, dass der xxxxx (ÖBB) uns sozusagen...

Vertreter ÖBB

Ja, danke. Im Endeffekt darf ich mir erlauben, einmal kurz die Ausgangslage noch einmal für uns fest-zuhalten. Es gibt eine Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichtes, mit dem quasi der Bescheid, der UVP-Bescheid, bestätigt wurde, wo ja auch das Thema Einhausung, Tunnel etc. zwar diskutiert wurde, was aber im UVP-Bescheid so nicht enthalten ist. Es hat dann den Bericht zum Entschlie-ßungsantrag im Nationalrat gegeben vom 11.12.2019. Dieser Bericht zum Entschließungsantrag wurde im Verkehrsausschuss erörtert und der Bericht dazu wurde an sich einstimmig zur Kenntnis genommen, der auch zum Ergebnis kommt, dass also an der derzeitigen Planung festgehalten wird, jedoch für spätere Einhausungen bei Vorliegen eines städtebaulichen Konzeptes das möglich gehalten werden soll. Was also auch in diesem Bericht drinnen steht, dass von Seiten des BMK bzw. auch der ÖBB das Angebot steht, mit ergänzenden Maßnahmen zur Strukturverbesserung der örtlichen Situation in Leonding beizutragen, vorausgesetzt eine gemeinsame Kostentragung dieser Maßnah-mendurch Bund, Land und Gemeinde. Vielleicht noch in Erinnerung zu rufen ist, dass über das Pro-jekt, das ja damals schon den UVP-Bescheid erhalten hatte, zusätzliche Erweiterungen der Lärm-schutzmaßnahmen in das Projekt aufgenommen wurden. Das heißt, da ist schon die ÖBB, sprich der Bund, schon einen Schritt entgegengekommen und großo modo muss man sagen, es können natür-lich Maßnahmen angedacht werden, die zu keiner weiteren Projektverzögerung führen und sollten eigentlich unabhängig vom ÖBB-Projekt, das also jetzt zur Genehmigung ansteht, realisiert werden können. Das heißt da geht's um zusätzliche Querungen für Bahn, Fußgänger, Radfahrer etc., wobei aus unserer Sicht da ganz wesentlich ist, welche Vorstellungen aufgrund des örtlichen Raumord-nungskonzeptes seitens der Stadt Leonding für solche zusätzlichen Querungen da sind. Sie wissen, dass glaub ich im Jahr 2016 hat es schon mal von uns - oder von der Projektleitung muss man sagen - entsprechende Vorschläge dazu gegeben, wo man sagt, ja, da könnte man etwas tun. Diese Vor-schläge wurden aber nicht weiter diskutiert, weil halt mehr oder weniger immer sag ich mal auf diese Einhausung bestanden wurde und damit eine gewisse Patt-Situation. Wir würden es wirklich sehr be-grüßen, wenn das heute auch ein Startschuss dazu sein könnte, dass man diesen Abstimmungspro-zess wieder intensiviert für diese Strukturverbesserungsmaßnahmen etc., wie gesagt natürlich unter der Maßgabe, dass die Realisierung des Projektes zeitlich nicht aufgehalten wird, weil Sie wissen, dass natürlich aus Klimaschutzgründen, aber auch aus Gründen des öffentlichen Verkehrs natürlich das ganz ein wichtiges Teilstück ist zwischen Linz und Wels. Soweit einmal vielleicht aus unserer Sicht. Ich weiß nicht, Wolfgang, kannst du da noch etwas ergänzen oder erweitern?

Vertreter ÖBB

xxxx hat es eh schon ausgeführt. Wir haben also schon im Jahr 2016 und in den Folgejahren schon einige Male sozusagen das Angebot unterbreitet, über strukturverbessernde Maßnahmen, sprich zu-sätzliche Querungsmöglichkeiten im stadtnahen Bereich von Leonding, darüber zu sprechen, aber leider Gottes ist es bislang nicht zu einer vertieften Diskussion über solch ergänzende Maßnahmen gekommen. Der Herr xxx hat schon ausgeführt, aufgrund des Projektfortschrittes und des dringenden

Baubeginns für die Verbesserung der Kapazität an der Weststrecke zwischen Linz und Wels ist eben ein ehester Baubeginn erforderlich, um auch die kapazitätssteigernden Maßnahmen relativ rasch zu sichern. Davon hängt auch ab, wie stark der Nahverkehr in OÖ auch verdichtet werden kann am Ende des Tages, weil nur wenn das dritte und vierte Westbahngleis durchgängig zur Verfügung stehen, kann auch der Nahverkehr dementsprechend ausgebaut werden. Darum noch einmal das ausgesprochene Angebot, eben zu strukturverbessernden Maßnahmen im stadtnahen Bereich mit der Bitte um eine wirklich ehrliche Diskussion, wo das sein kann, wo das stattfinden kann, wo aufgrund der örtlichen Entwicklungskonzepte ergänzende Verbindungsachsen aus Ihrer Sicht einen Sinn machen.

Kronsteiner

Das waren praktisch die Themen, die Sie heute mitgenommen haben? Quasi, die alten Themen neu zu diskutieren? Also irgendwelche anderen Vorschläge gibt es in der Form nicht? Nur, damit ich es richtig verstehe.

Vertreter ÖBB

Wir haben zahlreiche Vorschläge schon gemacht, da gibt es natürlich relativ wenig, um aus dieser Sicht sozusagen noch ergänzende Unterlagen zu machen, sondern, wie es der Kollege xxx schon gesagt hat, wir hätten das auch digital, man kann sich das anschauen. Sie kennen aber Ihre eigene örtliche Raumordnung, sie kennen natürlich auch die Vorschläge für örtliche Querungen etc., die natürlich auch erst geplant gehörten, nur, man muss es, wenn, gemeinsam beplanen, dh, es muss auch die Vorstellung der Stadt Leonding mit einfließen und genau das ist ja das Thema, was also bisher in dieser Form nicht stattgefunden hat. Es gibt die Möglichkeit, Gestaltungsmaßnahmen im Projekt umzusetzen etc. Also dh, es gibt eine Fülle an Maßnahmen, die aber nicht einseitig von uns sozusagen bestimmt werden können, sondern da ist natürlich der Response von der Stadt, von euch mehr oder weniger, erforderlich und das würden wir gerne tun. Aber das muss man gemeinsam machen. Sie können, wenn Sie jetzt erwartet hätten, wir kommen mit neuen Plänen etc., dann muss ich sagen, haben wir eine andere Erwartungshaltung gehabt von dieser Besprechung heute, sondern grundsätzlich war ja das Anliegen der Stadt Leonding, dem BMK die Sichtweise darzulegen und wie die weitere Vorgehensweise sein soll, dass man das bestimmt. Pläne in dem Sinn haben wir keine neuen gemacht.

SR Kronsteiner

Gut, danke. Vorschläge hat es ja auch von unserer Seite schon seit vielen Jahren gegeben. Ich darf an den Herrn Stadtrat Brunner weitergeben.

SR Brunner

Danke sehr. Das heißt noch einmal zusammengefasst, die Maßnahmen, die Sie jetzt primär ansprechen, sind also zusätzliche Querungen, die es entlang der Strecke geben soll. Wie sieht es im Bereich der Gestaltung der Lärmschutzwände, des Areals um die Lärmschutzwände aus? Sind Ihrerseits hier auch Punkte angedacht?

Vertreter ÖBB

Natürlich hat man durch Landschaftsmäßig gestalterische Maßnahmen gerade im stadtnahen Bereich, die Möglichkeit, Lärmschutzmaßnahmen bestmöglich ins Landschaftsbild oder ins Ortsbild mit einzubinden. Diese Maßnahmen sind auch grundsätzlich als Maßnahmen im Projekt vorgesehen, aber genau darum geht es uns natürlich auch, dass wir da um Ihre Mitarbeit bitten wollen, wo und in welcher Form besonderes Augenmerk vielleicht gelegt werden soll. Da hat man ein sage ich einmal einen Spielraum der Zusammenarbeit, wie wir dort den Nahbereich der Lärmschutzwände eben dann

gestalten können. Aber grundsätzlich sind diese Maßnahmen vorgesehen, sie sind auch in den Einreichunterlagen umfangreich beschrieben, sind Querungsdarstellungen, Querprofile enthalten, sind aber nur symbolhafte Darstellungen und es wird sich dann ja dann im Bereich zwischen der WIBAU-Unterführung und der Überfahrtsbrücke bzw. dem Haltestellenbereich ein neuer Stadtteilpark ergeben können aufgrund der freiwerdenden Fläche und der gehört dann auch ordentlich gestaltet und da wäre es schön, wenn wir in einen Dialog eintreten könnten, um hier gemeinsamen einen gestalterischen Prozess aufzunehmen und dort diesen neuen Bereich zu gestalten.

Aber noch einmal zusammengefasst: Die Gestaltung an den Lärmschutzmaßnahmen ist natürlich ein Thema, das man gemeinsam angehen kann.

VertreterIn des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

Haben Sie da schon Ideen, was Ihnen vorschwebt? Denken Sie vielleicht an PV-Anlagen oder geht's Ihnen mehr um Grünelemente oder ist das noch zu... Besprechen wir dies in einem weiteren Schritt?

SR Brunner

Ja, ich würde darum ersuchen. Es ist ja so, dass wir die Detailplanung, obwohl sie bereits Ende 2017 ja vorgelegen ist, leider erst Ende Juni 2020 erhalten haben und dann innerhalb von 6 Wochen hier die entsprechenden Stellungnahmen während der Urlaubszeit durchführen mussten. Dies hat Herr Ring voran getrieben gemeinsam mit den Kolleginnen und Kollegen des Stadtamts. Das heißt, es war das Zeitfenster, um sich hier einmal intensiv damit zu beschäftigen, ein sehr kurzes. Der Herr Ring hat mir mitgeteilt, dass es ja eh mit Ihnen, Herr xxx, jetzt sozusagen ein Agreement bereits gibt, dass sich Leonding – wie in der Vergangenheit auch schon – natürlich konstruktiv einbringen wird und vor allem die Bereiche, dh, von Linz bis zur WIBAU bzw. nach der Firma Rosenbauer, die ja – ich sag einmal – nicht so sehr von unterschiedlicher Anschauung geprägt sind, dass man die jetzt gemeinsam entwickelt und dass hier in die entsprechenden Arbeitsgruppen an diesen Streckenabschnitten weitergearbeitet wird. Und da werden wir sicher unsere Inputs entsprechend einbringen.

Für den Abschnitt, der jetzt wirklich der Knackpunkt ist, wo wir nach wie vor pochen und beharren, dass eine Einhausung und Tieferlegung aus unserer Sicht die einzig vernünftige Variante ist, ja, da werden wir schauen, was jetzt die politischen Gespräche auch bringen. Aber dieser Streckenabschnitt, das ist noch ein sehr diffiziler, bei den anderen sind wir sehr gerne bereit, hier gemeinsam etwas zu entwickeln.

SR Kronsteiner

Ich habe vorher noch vergessen, die Frau Bürgermeisterin zu begrüßen, die mittels Teams auch zugeschaltet ist genauso wie der Herr Abgottsporn, unser Berater in technischen Fragen aus der Schweiz. Nur der Vollständigkeit halber. Entschuldigung, ich habe vorher vergessen, Sie zu begrüßen.

Ja zu diesem einen Thema, ich möchte aber gern, dass uns der Herr Stadtrat Brunner vorstellt, trotzdem, wie wir die Dinge sehen, was wir für ein Projekt haben möchten, dass Sie aus dem Ministerium direkt das von unserer Seite nochmal hören. Wahrscheinlich haben Sie, Frau xxx, schon ein bisschen was mitbekommen vom Herrn Brunner, aber vielleicht, dass du bitte noch einmal wiederholst, was ihr vielleicht oben schon besprochen habt bzw. wie wir unsere Themen generell sehen. Das auch in Verbindung bitte oder kommt das nachträglich dann von dir – wir haben Ihnen auch Unterlagen mitgebracht, einerseits die Stellungnahme der Stadt Leonding zum Bericht vor dem Nationalrat, da haben wir ein paar Klarstellungen bzw. Berichtigungen mit drinnen und auch dann noch ein Rechtsgutachten, dass man auch ein Aufsetzprojekt durchaus noch in das laufende Verfahren hier reinbringen kann und da noch nicht das Ende aller Tage ist, dass man da wieder von vorne anfangen müsste.

SR Brunner

Danke sehr. Es ist uns, Frau xxx, wichtig, dass auch in Originalton gehört wird, wo uns der Schuh drückt oder wo wir auch mit der Vorgehensweise vielleicht nicht einverstanden sind und deshalb danke für den Termin, dass Sie das eben hier direkt von uns aufnehmen können, dass Sie das auch der Frau Ministerin so weitergeben können, damit hier glaube ich schon ein rundes Bild für die Entscheidungsträger auch entsteht.

Vorweg möchte ich ganz klar sagen:

Leonding steht hinter dem viergleisigen Ausbau der Westbahn. Leonding möchte den Ausbau weder verhindern noch verzögern. Leonding geht es darum, dass unsere Sorgen, unsere Bedenken ernst genommen werden und dass man sich mit der Situation, die Leonding durch diesen Ausbau hat, bitte besonders auseinandersetzt.

Es ist auch nicht unsere Intention, hier jetzt irgendwelche Luftschlösser oder Phantasiegebilde zu fordern, sondern es gibt konkrete, abgestimmte, gemeinsam mit der ÖBB erarbeitete Planungen, wie man unseren Vorschlag, diese Tieferlegung und die Einhausung entsprechend umsetzen kann.

Wir wollen auch nichts verzögern, ich komm später noch einmal darauf zu sprechen, ganz im Gegenteil: Wir arbeiten hier konstruktiv seit 2012 mit und Leonding hat sicher nichts verzögert. Und wir sind auch nicht eine Gemeinde, die nur schreit und sagt: „Wünsch dir was!“. Nein, wir bringen hier sehr, sehr viele Eigenleistung, schon in der Planung, wir haben seit 2012 wie gesagt ein eigenes Planungsbüro beschäftigt, der Herr Abgottspon von der Firma Fahrgrund AG, die sich intensiv hier mit dieser Thematik auseinandergesetzt haben und die gemeinsam mit der ÖBB jetzt auch diese letztgültige, letztmögliche Variante ausgearbeitet haben. Das heißt, wir haben uns an den Planungskosten jetzt schon massiv beteiligt und es gibt einstimmige Gemeinderatsbeschlüsse seit 2017, dass sich Leonding mit einem Drittel an der Finanzierung beteiligen wird. Es gibt die Aussagen des Altlandeshauptmanns Pühringer von 2015, die auch sein Nachfolger, der jetzige Landeshauptmann und Finanzreferent Mag. Thomas Stelzer wiederholt hat, dass das Land OÖ ebenfalls bereit ist, ein Drittel der Kosten zu tragen. Das heißt, es würden von diesen ganzen Kosten, die jetzt im Raum stehen, ein Drittel sozusagen auf Bundesanteile entfallen.

Aber warum wollen wir diese Einhausung, warum wollen wir diese Tieferlegung?
Präsentation wird gezeigt

Folie 1

Das ist jetzt eine Visualisierung ähnlich dem, wie wir es jetzt eben unten mit der Lärmschutzbahn, mit der Schalltafel gesehen haben. Eben nachdem das Naturgelände Richtung Bach hinunterfällt, Richtung Lilo hinunterfällt, die Schienenunterkante der neuen Strecke jedoch gleich sein soll wie die der alten, muss das gesamte Gelände aufgeschüttet werden. Dh, es kommen knapp 2,30 m Aufschüttung dazu plus dann natürlich die entsprechende Höhe der Lärmschutzwand von 5,50 m. Das ist eben ein massives Gebilde, das jetzt Leonding von Linz bis ans Ende Leondings bei der Fa. Rosenbauer und weiter hinaus eben in eine Nord- und in eine Südhälfte zerschneiden soll.

Folie 2

St. Valentin ist hier, ein gutes Beispiel oder besser gesagt ein schlechtes Beispiel, wo eben genau diese Lärmschutzwand schon sich mitten durch das gesamte Stadtgebiet zieht und wenn man da in St. Valentin öfter unterwegs ist, diese Nord-/Südquerungen etc., das ist sehr, sehr mühsam und teilt eben wirklich die Stadt in zwei Hälften.

Folie 4

Leonding beschäftigt sich mit dem Thema Stadtentwicklung schon sehr lange. Und in den Stadtentwicklungsprozessen, in den Bürgerbefragungen, in den Umfragen ist einfach da: Wir wollen diese zwei Zentren, die sich in Leonding über die letzten zwei Jahrzehnte entwickelt haben (das Harter Pla-

teau und das bestehende Leondinger Zentrum), eng miteinander verbinden. Und wir wollen das miteinander verbinden, indem wir eben entlang des bestehenden Stadtparks hier eine grüne Spange über Leonding realisieren, die auf diesen Einhausungen draufsetzt. Mit diesen Einhausungen, die eben begrünt sind, wo Radwege sind, wo Gehwege sind, können wir die Vorhaben, die wir in Leonding vorhaben, besser umsetzen. Das ist auf der einen Seite eben im alten Leondinger Zentrum die Verdichtung, die Verdichtung des Leondinger Zentrums, wie sie von der Wirtschaft gefordert ist. Im südlichen Bereich, im Bildrand unten, ist eben der neue Bildungscampus geplant, dh, mit einem neuen Gymnasium, mit Startups, mit Schülerheimen, mit Bildungsangeboten auch nach der Matura, soll eben hier ein richtiger neuer Stadtteil entstehen und durch diese grüne Spange, durch diese Fußwege und Radwege, die hier als Stadtallee angedeutet sind, erschließen wir erstens einmal Nord-Süd und zusätzlich eben diesen neuen Verkehrsknotenpunkt, erschließen wir hiermit viel besser.

Folie 3

So wäre eben von unserem Architekten das einmal visualisiert. Das ist also die erste Einhausung von Linz kommend, wo sich also die Grünspange über die Westbahn drüberspannt.

Folie 5 & 6

Wir brauchen gar nicht so weit weg schauen, dass man nicht schon positive Beispiele hierfür findet. Das ist ein aktuelles Bild von der A7, wo jeden Tag 70.000 Fahrzeuge durch Linz fahren, das ist die Einhausung Bindermichl, wo eben genau diese grüne Spange diese vormals durch eine Autobahn getrennten Stadtteile Spallerhof und Bindermichl perfekt miteinander verbindet. Und das ist die Vision, die uns hier für dieses Areal der Westbahn auch vorschwebt.

Vielleicht noch einmal kurz zur Historie, Frau xxx, damit Sie wissen, warum wir hier auf diesem Thema so drauf bleiben:

2004 haben wir in einem einstimmigen GR-Beschluss bereits diese Einhausung und Tieferlegung bereits gefordert.

Es erfolgt dann bis 2010 die ÖBB-interne Trassenüberprüfung und 2010 haben wir dann sozusagen diese Trasse in der Trassenprüfung als Ergebnis vorgelegt bekommen, eben mit der im Prinzip seit 2010 unveränderten Variante, dh, ca. 50 m breit und die entsprechenden Lärmschutzwände. Wir haben dann versucht, in eine Diskussion einzusteigen und sind dann relativ schnell draufgekommen, wir werden hier immer wieder mit technischen Argumenten sozusagen ausgekickt aus dem Rennen genommen und haben uns dann 2012 bereits dazu entschlossen, die Firma Fahrgrund aus der Schweiz zu beauftragen, als sozusagen unseren Projektplaner, damit wir hier zu einem technischen Diskurs auf Augenhöhe mit der ÖBB einsteigen können.

Seit 2012 beschäftigen wir jetzt die Fa. Fahrgrund, dh, alleine das zeigt glaube ich schon die Wichtigkeit dieses Projekts, denn diese ganzen Planungsarbeiten kosten natürlich alle eine Menge Geld. Aber Leonding möchte einfach konstruktiv, strukturiert und auf Augenhöhe hier mit der ÖBB verhandeln können. 2012 hat dann der Herr Abgottspon von der Fa. Fahrgrund eben die ersten grundsätzlichen Varianten einer Einhausung und Tieferlegung präsentiert, welche auch von den ÖBB vom Grundsatz her bestätigt worden sind. Bis 2015 war dann – ich nenne es mal ein Geplänkel – zwischen den ÖBB und der politischen Ebene, wie man jetzt mit diesem Thema umgehe, bis es eben 2015 die klare Zusage des damaligen Generaldirektors Kern gegeben hat, die ÖBB reicht nur ein Projekt in das UVP ein, das sowohl von der ÖBB als auch von Leonding getragen wird. Dh, hier gab es das klare Commitment des damaligen Generaldirektors Kern. Bis 2017 hat es dann eine gemeinsame Planung gegeben zwischen der ÖBB, der Fa. Fahrgrund und Anfang 2017 gab es dann einen Sondergemeinderat, wo auch von ÖBB-Seite der damalige Projektleiter DI Hujber dabei war und ich zitiere aus diesem Gemeinderatsprotokoll die Aussage vom Herrn Hujber: „Es besteht bei der ÖBB ein ganz starkes Commitment, eine Handschlagqualität, die ich immer wieder getestet habe, bis zum Vorstand und zum Ministerbüro. Wir versprechen, dass wenn die Finanzierung aufgestellt ist und ich vernehme zunehmend, dass es hier sehr gute Hoffnungen gibt, dann werden wir in einem Änderungsprojekt diese

Tunnelstrecke planen, zur Behörde bringen, genehmigen lassen und mitbauen mit dem Ziel, 2026 die Strecke nutzbar zu bringen, damit die Züge fahren können.“

Wie gesagt, das war Anfang 2017 Aussage des ÖBB-Projektleiters bei uns im Gemeinderat. Ende 2017 war dann im Prinzip die Finanzierung auch soweit gesichert. Es hat eben von Seiten der Gemeinde die Zusicherung gegeben, dieses Drittel, diese 30 Millionen, zu tragen. Das ist ein einstimmiger GR-Beschluss. Ich habe es vorher schon gesagt, es hat auch von Seiten des Landes die Bestätigung gegeben. Wir haben die wiederholt eingefordert, die Frau Bürgermeister hat immer wieder den Landeshauptmann diesbezüglich kontaktiert, und erst dieses Jahr – der Herr Landesrat möge mich korrigieren, wenn ich mich irre, hat es wieder die Zusage gegeben: Jawohl, das Land steht zu dem Kommitment, hier ein Drittel in der Höhe von 30 Millionen zu tragen.

Und der damalige Verkehrsminister Leichtfried hat dann auch gemeinsam mit Land und Gemeinde einen LOI, einen Letter of intent, geplant, aufgesetzt, wo genau diese finanzielle Aufteilung entsprechend vereinbart worden wäre, wenn Ende 2017 leider das Ende der rot-schwarzen Regierung nicht das verhindert hätte. Wir haben jetzt seit 2017 mittlerweile die vierte Verkehrsministerin, dh, wir sind jetzt im Prinzip drei Jahre – ich sage jetzt einmal politisch – in der Luft gehangen, weil durch den permanenten Personalwechsel in den Ministerialbüros, in den Kabinetten, in der Regierung selbst es hier natürlich zu keinerlei Entscheidungen gekommen ist.

Es hat - auch dank Herrn Landesrat Steinkellner - die Bemühungen gegeben, hier diese Planungen voranzutreiben. Es hat dann eine Wirkungsanalyse gegeben von der Fa. Rosinak, wo am Ende diese 150 Millionen Euro für eine Variante im Raum gestanden sind. Diese Wirkungsanalyse ist von der Gemeinde aber niemals bestätigt worden. Zur Wirkungsanalyse gab es eine klare Stellungnahme des Gemeinderates mit Begründungen, warum sie abgelehnt wird und es hat eben Anfang 2020 im Februar noch einmal eine finale, abgestimmte Planung gegeben zwischen der ÖBB, dem ILF (die Planungsbüros dazu) und der Fa. Fahrgrund, wo ganz klar rausgekommen ist: Es gibt eine abgestimmte technische Planung für die 300m und 500m-Variante der Einhausung mit Tieferlegung. Eine Variante, die aus Sicht der ÖBB und unseres Planers machbar ist und die Kosten hierfür, das heißt eine Einhausung, Tieferlegung ohne Bebauung, liegen bei 85 Millionen Euro, wobei hier schon 20 % Risikozuschlag seitens den ÖBB eingerechnet sind. Das bedeutet, dass wir mit diesen 85 Millionen Euro die technische Machbarkeit haben und wir liegen mit dem Budget innerhalb dieser 90 Millionen Euro gesamt für dieses Aufsetzprojekt, die unsererseits schon seit Jahren veranschlagt worden sind, wobei eben von diesen 90 Millionen nur 30 Millionen vom Bund zu tragen sind. Für die jeweils anderen Anteile gibt es die entsprechenden Beschlüsse bzw. Zusagen. Und obwohl diese Fakten im Februar bei den ÖBB bekannt waren, wird im Mai als Beantwortung des Entschließungsantrags im Nationalrat dann auf einmal wieder von 150 Millionen Euro geredet und die Mitfinanzierungszusagen mit keinem Wort in dem Bericht erwähnt. Irgendwas stimmt da nicht.

Diese ganze Einhausung und Tieferlegung, Frau xxx, hat mit dem aktuellen UVP-Verfahren, mit der Detailplanung etc. in Wahrheit nichts zu tun. Was es für diese Einhausung und für diese Tieferlegung braucht, ist der politische Wille, das umzusetzen. Das ist das einzige, was zählt. Der politische Wille in Leonding ist da. Der politische Wille auf Landesebene ist da. Es versteht von der Leondinger Bevölkerung einfach keiner, wenn uns 2015, 2017 die Zusagen gemacht werden, dass das kommt, dass jetzt 2020 von dem keiner mehr etwas wissen möchte. Und ich sehe es einfach als Chance, dass wir gemeinsam (Stadt, Land, ÖBB, Bundesministerium) mit dieser Einhausung und Tieferlegung etwas Geseites zusammenbringen, etwas zusammenbringen, das Leonding etwas bringt, was 31.000 Leondingerinnen und Leondingern etwas bringt und damit auch den ÖBB und dem Bund. Etwas, wo man wirklich sagen kann, da ist etwas Gutes dabei rausgekommen nach fast 20 Jahren schaut etwas Gutes dabei raus. Aber, es ist eben so, das ist eine politische Entscheidung. Das nimmt uns kein UVP-Gerichtsverfahren ab, das nimmt uns keine Detailplanung ab, sondern das gehört in den politischen Gremien entsprechend durchgesetzt. Zum Thema Budget habe ich bereits alles gesagt, was es zu sa-

gen gibt. Dh, 30 Millionen Euro wären also der Anteil des Bundes an dieser Einhausung und Tieferlegung. 30 Millionen Euro ist eine Menge Geld, da brauchen wir uns nicht anlügen. Ich glaube, wir brauchen uns aber auch nicht anlügen, dass 30 Millionen Euro bei solchen Großprojekten vielleicht – ich will nicht sagen, vernachlässigbar sind – aber ein Betrag ist, der jetzt kein K.O.-Kriterium ist.

Zur Zeitschiene:

Ich glaube, ich habe es vorher dargelegt, die Zeitschiene ist definitiv – definitiv! – nicht, also ein Verzug wäre definitiv nicht durch Leonding verschuldet, wie gesagt, seit 2012 arbeiten wir hier konstruktiv mit. Es hat eben 2017 bereits die anscheinend – für uns anscheinend – abgestimmte Planung gegeben, dann hat man wieder zurückgerudert, 2020 – Februar/März 2020 – haben wir jetzt wirklich wieder eine abgestimmte Variante mit der Kostenschätzung. Wir arbeiten aktiv in den Arbeitsgruppen mit, wir bringen unsere Punkte ein, wir arbeiten auch seitens der Verwaltung, dass die entsprechenden Punkte abgearbeitet werden. Und Leonding kann nichts dafür, dass es wie gesagt seit 2017 zahlreiche politische Verantwortlichkeiten hier im Ministerium gegeben hat, das kann man uns glaube ich nicht vorwerfen. Dass wir uns wehren, wenn wir uns in unserem Recht verletzt sehen, ist legitim. Wir haben aber auch immer gesagt, dass wir rechtliche Schritte einstellen, wenn es tatsächlich zu einer gemeinsamen – und damit meine ich GEMEINSAMEN – Vorgehensweise kommt.

In den Unterlagen finden Sie dann noch eine Unterlage vom Herrn Universitätsprofessor Dr. Mayerhofer zum Thema Aufsatzprojekt ja/nein, ob also diese Einhausung und Tieferlegung hier ein Aufsatzprojekt werden kann. Da können sich jetzt die Rechtsgelehrten darüber streiten. Wir haben schon gelesen in der Beantwortung Ihres Entschließungsantrags bzw. auch im Gerichtsurteil: Die Westbahn liegt seit 1860 in Leonding, seit 1870 ist sie zweigleisig, dh, vor 160 Jahren ist sie durch Leonding gebaut worden. Der nächste Schritt, der viergleisige Ausbau, ist mindestens wieder ein Jahrhundertprojekt für Leonding und sollte es hier zu zwei, drei Jahren Verzug kommen, behaupte ich einmal, wäre das verschmerzbar. Ich glaube, in letzter Zeit waren einige Bahnprojekte in den Medien, wo vielleicht die Verzögerungen noch größer sind. Außerdem ist ja genug Kapazität auf der Strecke drauf, wie wir ja erfahren haben im Verfahren. Dh, wir können ja bis 538 Züge am Tag auf der jetzigen Kapazität fahren, 360 sind es aktuell, also insofern müsste eigentlich noch genug Kapazität auf der Strecke da sein. In den Unterlagen ist auch noch der Folder von der Bürgerinitiative „Impulse Schiene Leonding“, wo einfach auch noch einmal die Historie entsprechend dargelegt ist. Und unsere große Bitte, Frau xxx ist eben, dass Sie das, was wir Ihnen jetzt versuchen mitzugeben, dass Sie das bitte im Kabinett bei der Frau Minister auch entsprechend vorbringen, dass die Frau Minister auch weiß, wir wollen hier keine Luftschlösser, keine Phantasiegebilde, sondern wir arbeiten konstruktiv mit und wir haben in der Vergangenheit konstruktiv mitgearbeitet, wollen das auch in Zukunft tun, aber wir hätten auch gerne die Sachen, die uns zugesagt worden sind, dass diese auch umgesetzt werden. Danke!

SR Kronsteiner

Dankeschön. Zu dem Thema möchte ich nur ganz kurz noch einmal zusammenfassen:

Leonding ist die viertgrößte Stadt Oberösterreichs mit rund 31.000 Einwohnern. Direkt die Zerschneidung gibt's seit 160 Jahren, das ist nicht unbedingt das Hauptproblem, die Zerschneidung, wie wir sie jetzt haben. Es wird aber deutlich vergrößert und jetzt haben wir die Chance, dass wir diese Zerschneidung, die es halt naturgemäß durch solche Projekte gibt, in etwas Vernünftiges umwandeln können, dass sowohl Güter- und Personenverkehr oder der öffentliche Verkehr als auch die Stadtentwicklung profitieren können. Das schließt sich nicht aus, wir sind auch nicht dagegen und durch ein vernünftiges Projekt kann man das auch machen. Zu dem Thema Kosten ist mir noch einmal wichtig, dass man dazu sagt, so wie der Herr Stadtrat gesagt hat, diese Kapazität, die es jetzt mit 538 gibt, ist schon klar, dass jetzt mit dieser Regionalbahn, dass trotzdem andere Möglichkeiten sind, haben wir eigentlich laut Ansuchen der ÖBB 577 Züge und die werden angesucht. Das sind 39 Züge Differenz zur jetzt bestehenden Kapazität und für diese 39 Züge, wenn ich es jetzt ein bisschen polemisch sehe, gibt man 1,25 Mrd. aus von Linz nach Wels. Prinzipiell natürlich die Kapazität zu steigern bei Gleisanlagen ist eine gute und vernünftige Sache, aber ich sage, bei diesen 1,25 Milliarden für 39 Züge mehr

sollte es nicht auf in Summe 90 Millionen noch einmal dazu darauf ankommen, dass man Vernünftiges für die Bürger, für die Umwelt, aber auch für die ÖBB und für den Verkehr ein sinnvolles Projekt daraus gestalten kann. Also das ist uns in dem Fall ganz wichtig, dass man da noch einmal darauf hin verweist und wie gesagt, es gibt eigentlich die Vereinbarungen und glaube nicht, dass es sehr viele Kommunen oder Städte in Österreich gibt, die ein Drittel zur öffentlichen Infrastruktur im Verkehr beitragen.

VertreterIn des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

Darf ich vielleicht allgemein was dazu sagen. Ich möchte mich zuerst bei Ihnen bedanken, Herr Brunner, dass Sie uns eingeladen haben, also die Frau Bürgermeisterin, die den Kontakt gesucht hat und uns eingeladen hat. Danke dafür! Danke auch für Ihre Ausführungen, sehr im Detail, ich möchte genau das tun, was Sie sagen, nämlich der Frau Ministerin auch darüber berichten, wie das Treffen verlaufen ist, wie Sie sozusagen auch die Geschichte des Projekts aufrollen und da ist für mich halt so ein bisschen ein Knackpunkt, weil wir natürlich zu einem Zeitpunkt zu einem Projekt kommen, wo ich verstehe, dass es im Bund aufgrund von Wählerwillen halt einen größeren Wechsel gibt als in Ihrer Stadtgemeinde und dass der Herr Kern auch nicht mehr dort ist, wo er ist, das mag man bedauern, aber sozusagen ist halt, also hat er wahrscheinlich auch ein bisschen mitverantwortet.

Und jetzt sind wir halt sozusagen auch in der Situation, dass drei Jahre ins Land gezogen sind, wo ich jetzt ganz ehrlich sagen muss, Einhausung in Form eines Tunnels, das werden wir so nicht liefern können.

Dh, dass es das Ziel für heute und für die nächsten Wochen wäre, dass wir dort weiterarbeiten in den Arbeitsgruppen, die Sie schon genannt haben, an den weniger kritischen Stellen jedenfalls eine Verbesserung zu schaffen, wo Sie gesagt haben, Lärmschutzverbesserungen in diesen Abschnitten. Das ist mir wichtig, weil was wir auch gehört haben im BMK ist halt, dass es in der Vergangenheit nicht immer gut gelaufen ist dialogisch und jetzt schon ein paar neue Spielerinnen und Spieler da sind. Die Frau Bürgermeisterin, Sie selber, im Kabinett sind ein paar Leute neu, die ÖBB – ein großes Haus – aber auch viel Dynamik drinnen mit sozusagen verschiedenen Leuten, die mit neuen Augen drauf schauen und fände es halt wichtig, dass wir jetzt drüber reden, was man noch rausholen kann, damit diese Zerschneidung der Stadt in dem Ausmaß nicht stattfinden muss, weil dass die Bahn zu Leonding gehört ist glaube ich, das ist ja auch gut so.

Aber es soll natürlich in einem Ausmaß sein, dass die Bevölkerung damit kann und da denke ich mir, gibt jetzt vielleicht den Auftakt, dass wir darüber reden.

Zu den Zahlen, zu den Kapazitäten und den Kosten würde ich die drei Herren dann noch bitten, dass sie mich ergänzen, aber generell fände ich es wichtig, dass wir darüber reden, was wir jetzt noch rausholen können, was sozusagen noch möglich ist an Querungen an Stellen, wo es einen Sinn macht für die Bevölkerung und dass das halt auch eine Querung ist, die man gerne nimmt, die man auch mit dem Fahrrad nehmen kann, die auch wenn man mit einem Rollstuhl oder dem Kinderwagen kommt auch nicht abschreckt; wo wir vielleicht sozusagen gemeinsam schauen, auch mithilfe Ihres Planungsbüros, was da noch geht. Darf ich vielleicht - Herr xxx oder Herrn xxx- noch zu den Kosten, weil ich glaube, das ist halt auch eine Frage von „Wie entwickeln sich die Kosten in der Baubranche“ und was tut man mit Geld, das man früher einmal sozusagen als Gesamtsumme fixiert hat.

SR Kronsteiner

Ich möchte kurz vorher noch etwas sagen und die Frau Bürgermeister hat sich auch schon gemeldet. Nur meine Replik auf das, was Sie jetzt gesagt haben. Prinzipiell bin ich natürlich völlig bei Ihnen, man kann nichts dafür, wie halt Wähler entscheiden oder wie sich Dinge in der Republik verändern und

dadurch verzögern. Dem ist man natürlich ausgeliefert. Es kann aber bitte nicht so sein, dass man durch Zeitverzug, wie auch immer er geschehen ist, dann sagt, ja, jetzt sind wir aber so drawig, jetzt müssen wir unbedingt schauen, dass wir das machen, was am Tisch liegt, weil jetzt pressiert's halt. Das soll uns bitte nicht aufhalten, dass wir trotzdem vernünftige Lösungen machen, auch wenn's dann halt nochmal ein bisschen länger dauert. Aber zu sagen, jetzt ist schon so viel Zeit ins Land gegangen, es hilft nichts, wir müssen jetzt das machen, was wir da haben, der Zugang, der passt für mich in dieser Form nicht. Zumal es ja nicht an uns gelegen ist, weil wir immer, seit 2004 eigentlich konstruktive Ideen hatten, die halt teilweise auch immer anerkannt wurden, versprochen wurden und Sie haben es vorher selbst gehört, es ist uns Vieles versprochen worden, klarerweise Leute, die nicht mehr da sind. Ja, aber ob dann ein Wort eines Generaldirektors hält, das ist halt immer die Frage, ob sich die Organisation an sowas gebunden fühlt, das ist klar. Aber es kann nicht so sein, dass man sagt, ja jetzt ist die Zeit halt so vergangen, jetzt müssen wir das machen, was da ist und alles andere vergessen wir.

Das ist meine persönliche Anmerkung dazu und jetzt bitte ich die Frau Bürgermeister, bevor dann der Herr xxx seine Ausführungen machen kann.

BGMin Naderer-Jelinek

Vielen Dank, ich hoffe, man versteht mich gut. Ich darf Sie vielleicht auch noch von meiner Seite herzlich willkommen heißen in Leonding und ich möchte mich bedanken für das Gespräch. Inhaltlich habe ich dem, was der Herr Stadtrat Brunner ausgeführt hat, nicht hinzuzufügen. Allerdings möchte ich einen Punkt ansprechen, weil Sie zuerst verwundert waren über das Thema, dass wir uns vorstellen lassen wollten, was Sie uns heute präsentieren. Da möchte ich nur noch sagen, Frau xxx, Sie haben am 18. September ein Mail geschrieben, wo drinnen gestanden ist, ich zitiere: „Das BMK und die ÖBB bereiten eine schriftliche Unterlage vor, die wir Ihnen gerne persönlich vorstellen werden. Ziel ist aus unserer Sicht, grundsätzliche Möglichkeiten für ergänzende Maßnahmen aufzuzeigen, wenn eine gemeinsame Finanzierung zustande kommt. Wir möchten diese Unterlage nicht nur auf dem Postweg versenden, sondern auch mündlich darlegen.“

Und natürlich genau mit dem haben wir heute gerechnet, insofern ist es halt – sage ich einmal - aus meiner Sicht schon etwas enttäuschend, dass es nicht einmal einen Vorschlag Ihrerseits gibt.

VertreterIn des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

Also im Prinzip...

BGMin Naderer-Jelinek

Hat man mich verstanden?

VertreterIn des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

Ja, sehr deutlich, danke.

Vertreter ÖBB

Frau Bürgermeister, wir haben natürlich eine Unterlage, aus der habe ich auch zitiert. Ich habe nur dazu gesagt, diese Unterlage wird jetzt nicht essentiell was Neues für die Stadt Leonding sein. Wir haben das auch da, Sie können das auch gerne haben. Hier geht's um Querungsbauwerke, um Durchgängigkeit, um Strukturverbesserung, es geht hier nicht um eine Einhausung. Wenn Sie erwartet hätten, dass wir heute mit einem Vorschlag für eine Einhausung kommen, war das sicher nicht das, was

uns übermittelt wurde. Ich habe es eingangs in der Ausgangslage zitiert, was unser Sachstand ist. Wir haben ein Ergebnis vom Bundesverwaltungsgericht, wir haben den Entschließungsantrag, wir haben keine Möglichkeit. Das ist ja das, was der Herr Hujber immer gesagt hat, wir haben keinen Auftrag, eine Einhausung zu planen und zu bauen und wir haben auch keine Finanzierung, auch wenn das heute mehrfach so kommentiert wurde, wie wenn die Finanzierung sichergestellt ist. Und vielleicht eines noch, bevor der Herr xxx zu den Kapazitäten was sagen kann: Hier wurde in den Raum gestellt, als ob es ein fertiges, abgestimmtes Projekt mit der ÖBB gibt, das man nur umsetzen muss. Und da bitte ich wirklich – da bitte ich wirklich – wenn man hineinschaut in dieses LOI, das übrigens im April 2017 geschrieben wurde (also da war noch nix von einer Neuwahl, das muss man sagen), man hätte dieses LOI damals abschließen können. Da ging's um einen Planungsauftrag, da ging es darum zu sagen, wir müssen das planen, um überhaupt feststellen zu können, was geht und was geht nicht, ja? Und das ist der Stand und der hat sich nicht verändert. Und da muss man schon sagen, ich bin nicht so sehr in der Planung drinnen, aber es gibt von der Raumordnung her Themen, die wahrscheinlich noch ungelöst sind, es gibt Themen von Abflussverhalten, die ungelöst sind. All das hätte man in der Zwischenzeit planen können, planen müssen, wenn man das umsetzen will und wie gesagt, es war 2017 und der Vorschlag ist am Tisch gelegen, ja? Und jetzt drei Jahre später zu sagen, naja, es ist halt drei Jahre später, das wird halt drei Jahre länger dauern, da muss ich an eines schon auch appellieren, wir müssen ja auch die bestehende Westbahn in Betrieb halten. Das heißt, es stehen Reinvestitionen an, die umgesetzt werden müssen und da reden wir auch von vielen Millionen Euro, die nur in die Reinvestition gehen, also bitte auch ein bisschen um Verständnis, dass der Zeitdruck jetzt nicht dazu dienen soll, Sie unter Druck zu setzten, sondern ganz einfach die Anlagen in ein Alter gekommen sind, wo man sie reinvestieren muss, wenn man hier weiter Betrieb führen will und genau das war auch der Druck, der damals schon gesagt wurde, wir müssen schauen, dass wir die Planung weiterbringen, um das umsetzen zu können, wenn es denn finanziert wird. Und wie gesagt, und dazwischen sind eben einige Sachen aufgetreten, die aus unserer Sicht noch nicht gelöst sind, aber ich bin da nicht so im Detail drinnen, da kann der Herr xxx das vielleicht ein bisschen genauer ausführen, vor allem, was die Kapazitäten betrifft.

SR Kronsteiner

Nur zu diesem Thema noch, wenn Sie jetzt sagen, der LOI ist nicht unterschrieben worden, was richtig ist, und dort wäre aber vereinbart worden, dass man miteinander plant. Wenn Sie jetzt sagen, man hätte drei Jahre planen können, dann ist das prinzipiell richtig, wenn man sich darauf vereinbaren hätte können, dass dieser LOI unterschrieben worden wäre. Dann schon, aber Sie haben es jetzt so dargestellt, wir hätten jetzt drei Jahre planen können. Alleine können wir es nicht planen. Und ich sage, das Projekt, das jetzt in der groben Ausführung natürlich keine Detailplanung klarerweise abgestimmt worden ist, das sind eben diese 84 Millionen, das wurde auch vom Landeshauptmann bzw. Landesrat in einem Runden Tisch gewünscht, dass man sich zusammensetzt, unser Projekt bewertet, ob es technisch machbar ist und wieviel es denn wirklich kosten wird. Der Herr Landesrat wird das bestätigen können, ich war ja nicht dabei, aber er war bei diesem Runden Tisch im April 2019 dabei und das war der Auftrag des Landeshauptmanns von Oberösterreich. Dem wurde nur sehr spärlich nachgekommen, aber nach druckvoller Aufforderung dann doch im Frühjahr 2020! und mittlerweile ist man eben zu dieser Einigung gekommen, dass dieses Projekt, das vorgelegt wurde – natürlich kein Detailprojekt, kein ausgearbeitetes – um die 84 oder 85 Millionen Euro kosten wird inklusive eines 20 %igen Risikozuschlags. Das war der Auftrag des Landeshauptmanns und darum ist dieses (vielleicht nicht voll ausgereifte) Projekt zustande gekommen. Nur, dass wir trotzdem nochmal relativieren. So, bitte, Herr xxx, jetzt sind Sie dran und der Herr Brunner hat sich auch zu Wort gemeldet, aber nachdem ich Sie jetzt schon zweimal unterbrochen habe, dürfen Sie jetzt bitte.

Vertreter ÖBB

Danke! Um das Mirakel der Zugzahlen da ein bisschen näher zu beleuchten: Sie haben verschiedene Zugzahlen, Angaben aus unserem Einreichoperat jetzt zitiert, einmal die 538 Züge und einmal der

Vergleich dazu 577. Was ist damit gemeint? Wir haben das auch schon vor dem Bundesverwaltungsgericht – der Herr Dr. Nußbaumer erinnert sich, das haben wir auf- und abgebetet, das ist nichts Neues. 538 Züge ist die Angabe für den Nullplanfall, ist eine theoretische Zugkapazität auf dieser zweigleisigen Strecke unter der Annahme, da wird Gänsemarsch gefahren, das ist reiner Straßenbahnbetrieb, das kann man nicht mit den Qualitätsanforderungen erreichen mit den 577 Zügen auf vier Gleisen. Wenn wir davon ausgehen, dass wir eine sehr hohe Betriebsqualität haben wollen für 577 Züge in 24 Stunden, damit wir den Personenverkehr, den Personennahverkehr und den Güterverkehr in sehr hoher und stabiler Qualität abwickeln können, dann brauchen wir vier Gleise. Für die Lärmberechnungen schreibt das Procedere den Vergleich des Nullplanfalles vor, das ist also die Sache, was passiert, wenn nichts passiert. Also quasi wenn die Infrastruktur nicht ausgebaut wird, dann ergibt sich eine theoretische – und ich sage ganz bewusst, eine theoretische – Kapazität von 538 Zügen.

Nur das bedeutet, da kann kein Hochgeschwindigkeitszug mehr drüberfahren über die zwei bestehenden Gleise, sondern dann fährt alles im Straßenbahnverkehr, vielleicht mit einer Geschwindigkeit von 40-50 km/h und ein Nahverkehr ist dann auch nicht mehr notwendig. Also dieser Vergleich von 538 Zügen als Nullplanfall zu vergleichen mit 577 Zügen als Kapazitätsangabe, als Konsensantrag für vier Westbahngleise, das passt nicht zusammen und darum sind auch die Vergleiche, die Kostenvergleiche, die jetzt daraus abgeleitet werden für – ich weiß nicht, wieviel ist da die Differenz – ja, die 38 Züge mehr, dass da so viel Geld ausgegeben wird, der Vergleich stimmt nicht. Tut mir leid, das passt nicht zusammen.

SR Kronsteiner

Nichts desto trotz sind das die Zahlen, die für die Berechnung für die Lärmgutachten herangezogen werden und die 577 Züge sind meines Wissens die Obergrenze, die Sie fahren dürfen. Und das ist genau das Thema, das ich jetzt auch in Zukunft sehe. Ich sage, jetzt wird man auskommen, wenn man jetzt 360 Züge hat, dann wird die nächste Steigerung irgendwann 400/500 sein und irgendwann wird man bei den 577 Zügen sein. Vielleicht in 20 Jahren, ich weiß es nicht.

Vertreter ÖBB

Vollkommen richtig.

SR Kronsteiner

Und dann wird man herkommen und sagen, aber jetzt haben wir so eine schön ausgebaute Strecke, die ist viergleisig und wir könnten ja da doch, ich sag, wenn wir jetzt 360 auf zwei Gleisen fahren, nur als pauschale Annahme, könnte man doch auf vier Gleisen 720 Zügen fahren. Machen wir das doch, weil wir brauchen es ja. Und dann steht Leonding wieder da, dann hat man zwar schöne Gutachten gemacht über 577 Züge und gesagt, das geht sich aus, das passt, da können wir mit diesen Themen leben, ja und plötzlich sind es mehr und dann wird der Versuch natürlich da sein oder die Versuchung groß sein, wir haben eine ausgebaute Infrastruktur, nutzen wir sie doch. Was ja prinzipiell auch sinnvoll ist und gescheit ist, aber dann wird es nichts mehr zu machen geben bei diesem Schienenstrang, dann kann man nichts mehr tun. Ich weiß nicht, ob der Herr Dr. Nußbaumer zu diesem Thema etwas sagen darf jetzt oder nicht, aber zumindest bei diesem Teil war ich auch noch bei dem Verfahren dabei und da hat es eben geheißen, mehr als die 577 dürfen es nicht sein, da muss die ÖBB ein neues Ansuchen stellen. Das war die Aussage des Richters, vor dem Verwaltungsgerichtshof protokolliert. Ich sage es nur, das ist die Gefahr, die ich dann halt noch zusätzlich sehe. So, bitte, Herr Stadtrat Brunner.

SR Brunner

Ich glaube, es ist gut, wenn man sich in die Augen schaut und offene Worte spricht. Ihr habt nicht wirklich Freude mit uns. Wir haben uns einfach aufgestellt, weil für uns das nicht in Ordnung ist, dass ihr einfach so wie immer mit den Lärmschutzwänden, mit den 08/15, eine Lösung hier durch Leonding durchgeföhren werden soll. Ganz zu Beginn hat es geheißen, es ist technisch nicht möglich. Das hat für alle möglichen Varianten gegolten die die Stadt vorgeschlagen hat. Dann haben wir uns eben mit der Fa. Fahrgrund einen erfahrenen Planer ins Boot geholt, der dann gesagt hat, es ist sehr wohl technisch möglich. Dann haben wir – ich sag einmal fast – fünf bis sechs/sieben Jahre herumdiskutiert miteinander und es gibt eine technische Lösung, wo alle sagen, dass die funktioniert. Dass das keine Detailplanung ist, ist vollkommen klar, denn die kann ja nur der Antragsteller machen und das sind die ÖBB. Aber das technische Argument ist eigentlich entkräftet.

Dann hat es geheißen, die ÖBB hat keinen Auftrag dafür, hier eine Planung zu machen bzw. es ist ja nicht das Geld da für dieses Zusatzprojekt. Auch hier haben wir jetzt mittlerweile – zumindest auf Landes- und auf Gemeindeebene – Lösungen gefunden, um hier diese Budgetfrage zu klären. Wir können nicht auf die Budgetplanung des Bundes einwirken. 2017 war es eigentlich so, dass wir diese Zusage fast gehabt hätten, der LOI ist auch vom Gemeinderat einstimmig bestätigt worden – nur dass das auch festgehalten ist. Also der LOI ist vom Gemeinderat bestätigt – einstimmig. Dh, wir haben die Geldfrage geklärt gehabt, bis auf den Bund, wie gesagt, wobei 30 Millionen... Ja, ist ja egal.

Und jetzt, drei Jahre oder fast vier Jahre, nachdem es keine Zuständigkeiten gibt, jetzt wird auf einmal die Zeitkarte gezogen. Und ja, da habt ihr recht, da können wir nichts mehr aufholen. Aber die Schuld, warum diese Zeit verstrichen ist, die liegt definitiv nicht bei Leonding.

Und das heißt, erst war es die Technik, warum es nicht funktioniert, das haben wir entkräftet. Dann haben wir die Geschichte gehabt mit dem Geld, mit dem Budget; die haben wir ebenfalls geregelt gehabt. Und jetzt sind wir beim zeitlichen Faktor. Und jetzt ist die Frage, wollen wir jetzt auf dieser Ebene weitermachen oder gibt es eben ein Zusammenstehen, einen Schulterschluss, das Ergreifen der Hand, die Leonding ausstreckt, dass wir da gemeinsam etwas Gescheites hinbringen – oder nicht. Das liegt jetzt definitiv bei der ÖBB bzw. beim Bundesministerium. Das gehört glaube ich auch einmal in dieser Offenheit ausgesprochen.

SR Kronsteiner

Wir kommen trotzdem wieder zurück: Es ist eine politische Frage und es wird eine politische Entscheidung sein. Dass die ÖBB jetzt sagt, ich habe keine Erlaubnis dafür, ich darf nicht – das wird jetzt so sein, ja, da glaube ich ja den Herren von der ÖBB. Aber es ist im Wesentlichen eine politische Entscheidung. Und jetzt bitte der Herr Landesrat Steinkellner; ich darf dich trotzdem als Landesrat betiteln, nicht nur als Gemeinderat.

LR Steinkellner

Ich versuche mich weiter als Mediator, aber auch als Zeitzeuge, weil ich von Anbeginn dabei war. Und mir ist es wichtig, dass ich das Verständnis bei Fr. xxx und bei Herrn xxx erzeuge, weil mir das klar ist, dass Herr xxx und Herr xxx im Rahmen des Aktienrechtes natürlich an Vorgaben von woanders gebunden sind.

In Wahrheit geht es darum, dass jetzt der Landesrat Kaineder einen Detailbescheid erlassen muss – der wird harmlos sein – und die Frau Ministerin die alleinige Entscheidungskompetenz hat, den Bürgern von Leonding entgegenzukommen oder nicht. Punkt. Das ist auch mit einem Universitätsgutachten festgehalten. Das ist auch anwaltlich geprüft und – jetzt unabhängig der Rechtsposition von Leonding – ist die alleinige Verantwortung jetzt bei der Frau Ministerin, die das machen muss. Oder auch

nicht. Schwierige Aufgabe. Weiß ich, spätes Erbe und wir waren alle miteinander, ob jetzt Sozialdemokratie vorher, zwischendurch freiheitlicher Minister, die ÖVP war immer dabei mit dem Finanzminister, also es waren eh alle dabei.

Ich sag Ihnen nur eines, wenn Leonding und der Bund mit dem Ministerium keine Entscheidung gemeinsam trifft, gibt es eine viel größere Verzögerung. Denn ein Projekt mit einem Grundsatz-UVP zu machen und die LILLO-Gleise zu verlegen und jetzt in einem Detailbescheid glauben, das heilen zu können, da werden Ihnen die Rechtsgelehrten sagen: So geht das gar nicht. Wenn es Ihnen darauf ankommt, im Ministerium, dass Sie eine relativ zügige Weiterentwicklung dieser Strecke haben, dann sollten Sie auch folgendes wissen, Frau xxx: Dass das ursprüngliche Projekt, das Leonding wollte – und ich war auch da dabei – etwa 180 Millionen Euro gekostet hat, das also einmal präsentiert worden ist. Wir sind jetzt in zwei Abschnitten, die also bei 85 Millionen sind, die 500 plus 300 Meter, ich will es nicht noch einmal teilen oder sonst etwas. Aber die Flexibilität von der Stadt Leonding, Ihnen entgegenzukommen, sprich, der ÖBB entgegenzukommen und dem Ministerium entgegenzukommen ist irgendwann auch für mich als Mediator endend.

Dann sagt man: „Da kann ich ja keine Nahverkehrszüge mehr bestellen!“ Ja, dann gibt’s keine Nahverkehrszüge mehr, wenn das Problem ist, dass das Ministerium mit der ÖBB diese meistbelastete Strecke Österreichs nicht im Sinne der Anrainer gemeinsam lösen kann. Dafür ist die Ministerin jetzt in der Bescheiderstellung verantwortlich. Nur sie alleine. Sie setzt die Unterschrift drunter. Und jetzt hat Leonding in vielerlei Hinsicht einen Kompromiss geschlossen. Ich bin heute auch hergegangen in der Erwartungshaltung – deswegen habe ich die Regierungssitzung schnell einmal im Fraktionszimmer gemacht – weil ich gedacht habe, jetzt sehe ich etwas Neues. Jetzt sehe ich etwas, wo man der Stadt entgegenkommt. Jetzt sehe ich etwas, wo man der Bürgerinitiative und all den Menschen, die hier Sorge haben, entgegenkommt. Na wenn das das ist, dass man jetzt die alten Positionen wiederholt, dann werden es eh die Rechtsgelehrten austreiten müssen, mit all der Konsequenz, aber auch der politischen Konsequenz. Denn mehr, als dass eine Stadt mitzahlt, mehr als eine Stadt, dass sie weniger als die Hälfte kostet, mehr als weiß ich wieviele Gespräche, die ich mit der Vorstandsebene bei der ÖBB geführt habe und erklärt habe, was das ist und erst eben aufgrund einer noch einmal heftigen Intervention beim Vorstandsdirektor Bauer, es einmal möglich war, ein abgestimmtes Projekt mit Abgottspon und ÖBB zu erwirken, das hat mir eh viele graue Haare gekostet. Aber ich ersuche jetzt auch einmal von der ÖBB und vom Ministerium ein Entgegenkommen gegenüber dem Bürger oder der Stadtgemeinde Leonding, sonst verstehe ich eine manchmal etwas versteinerte Haltung von manchen in Leonding, die ich auch zeitweise nicht verstanden habe, aber es ist irgendwann die Kompromissfähigkeit von Leonding erschöpft.

SR Kronsteiner

Danke, Herr Landesrat.

Die Frau Bürgermeister hat schon aufgezeigt und dann bitte Sie, Frau xxx.

BGMin Naderer-Jelinek

Ja, ich hätte eine ähnliche Wortmeldung gehabt wie der Herr Landesrat und es freut mich, dass der doch sehr deutliche Worte gefunden hat. Ich möchte noch auf etwas replizieren, das Sie vorher gesagt haben, Frau xxx. In der Stadtpolitik hat sich etwas geändert, ja. Und ich glaube, dass man das in den letzten Monaten schon im Ministerium gespürt haben muss. Weil, es hätte genug Gelegenheit gegeben, wo die Stadt Leonding Öffentlichkeitsarbeit hätte machen können. Wir hätten publizieren können, wir hätten genug Möglichkeiten gehabt, einzugreifen und zu sagen, jetzt ist es genug und jetzt steigen wir auf die Barrikaden. Das haben wir nicht gemacht. Weil es mir wirklich ein Anliegen ist, dass wir da gemeinsam zu einer Lösung kommen. Und die Lösung ist nicht – entschuldigen Sie bitte – ist nicht der Weg, dass die Lärmschutzwände eine andere Farbe bekommen werden, dass man sie nicht mehr sieht, sondern eine Lösung ist unserer Ansicht nach wirklich, miteinander zu sprechen und zu

schauen, wie man eine Einhausung und Tieferlegung realisieren kann. Und das wäre die Erwartung, die die Stadt Leonding an das Bundesministerium hat, dass wir endlich ein ordentliches Gespräch mit politisch Verantwortlichen führen können: Unser Vorschlag, der ein großer Kompromiss im Vergleich zu dem erstmals vorgelegten Vorschlag ist, liegt da. Reden wir bitte darüber, wann und wie das realisierbar ist. Und nicht, welche Farbe eine Lärmschutzwand hat, ob eine Querung breiter gebaut wird, die sowieso geplant gewesen wäre oder ob drei Bäume gepflanzt werden, damit die Lärmschutzwände sich dahinter verstecken können.

SR Kronsteiner

Fertig?

BGMin Naderer-Jelinek

Ja.

SR Kronsteiner

Dankeschön!

Bitte, xxx

VertreterIn des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

Ja, also ich teile ja die Einschätzung, dass die Lärmschutzfrage nur eine sein kann. Ich habe das erwähnt, weil Sie davon gesprochen haben, dass es da auch schon gute Gespräche gibt. Ich möchte schon noch einmal festhalten, dass ich sowohl im E-Mail als auch im Gespräch mit Ihnen, Frau Bürgermeisterin, als auch mit dem Büroleiter von Herrn Landesrat darüber gesprochen habe, dass das Projekt wie im Bericht an den NR vorliegt, auch weiter verfolgt werden muss, dass wir keine Verzögerung akzeptieren können zeitlich und dass wir aber sehr gerne den Ball wieder aufnehmen wollen des Gesprächs, was ergänzende Maßnahmen anbelangt und das sind genau die Querungen, über die wir gerne reden möchten. Also es ist sozusagen nicht ganz so, dass wir gesagt haben, wir kommen, um noch einmal über den Tunnel zu reden oder über die Einhausung, sondern wir haben gesagt, da ist Zeit vergangen, es ist jetzt sozusagen so, wie es vorliegt und wir schauen, was wir daraus noch Gutes machen könne.

Die eine Sache, gebe ich Ihnen recht, sind Lärmschutzwände, was ist auch nur ein Thema, aber das andere wären Querungen und da könne wir auch im Nachgang auch gerne das, was jetzt bei uns am Tisch liegt an Querungsmöglichkeiten noch übermitteln in Form eines PDFs, oder sozusagen, ich weiß nicht, ob sich das eignet, dass sie das an einen Planer, der vorher eingeblendet wird, einmal zeigen, wo das verlaufen könnte. Ob wir jetzt heute hier weitermachen oder ob Sie sagen, die nächste Runde soll sowieso auf sozusagen Arbeitsebene sein und da müssen wir jetzt nicht ins Detail gehen.

SR Kronsteiner

Herr Landesrat, bitte.

LR Steinkellner

Sie haben eine schwierige Position, Sie kommen da das erste Mal in eine Situation herein. Es wird nichts anderes übrigbleiben, dass die Frau Bundesministerin mit uns den Kontakt sucht. Sie werden von uns jetzt juristische Unterlagen noch mitbekommen. Wenn Sie keine Verzögerung des Ausbau-

projekts wollen, dann sage ich Ihnen, dann sollten Sie andere Angebote mit uns vielleicht im kleinsten Rahmen wie auch immer diskutieren. Wie können Sie uns näherkommen, wenn Sie uns eine Brücke anbieten, ist das kein Angebot für Leonding. Das muss Ihnen und das sollte der Frau Bundesministerin ganz klar sein. Wir sind kompromissbereit, aber dann müssen wir gemeinsam aufeinander zugehen und wenn Sie sagen, das geht alles nicht, dann wird es wenig Sinn haben.

Im Übrigen bitte ich Sie, was Sie immer meinem Büroleiter oder einem Mitarbeiter von mir sagen - in Leonding bin ich zuständig und aus. Weil ich will diese Spiel nicht haben, hab erst neuerlich bei einer Konferenz einen Herrn Landwirt, er auch gemeint hat, er hat mit einem Mitarbeiter von mir Kontakt gehabt – das geht nicht. Sonst ist die Kommunikation schwierig, dann muss nämlich immer die Frau Ministerin mit mir reden oder wir machen alles schriftlich. Weil es ganz klar ist, dass man aufeinander zugehen muss. Mir ist es bewusst, dass Sie sich in einer schwierigen Situation befinden. Ich danke Ihnen auch dafür, dass Sie jetzt kommen. Ist ja nicht so lustig, da her zu fahren, Sie kennen es eher von der anderen Seite oder die Frau Ministerin, wo man normalerweise eher auf der Seite von Bürgerinitiativen ist. Jetzt sind Sie gegen die Bürgerinitiative, die hier in Leonding stark Stellung bezieht, aber auch gegenüber der Stadt Leonding in einem Problem und in der Zwischenzeit hat sich die Rechtsposition der Stadt gewaltig gesteigert. Wenn die ÖBB, das Ministerium und die Frau Ministerin Interesse hat, hier eine ordentliche, zügige Lösung herbeizuführen, dann wird eine Querungshilfe nicht reichen.

SR Kronsteiner

Herr SR Brunner bitte

SR Brunner

Ja, es ist eh schon viel gesagt worden. Noch einmal einfach der dringende Apell auch meinerseits. Ich verstehe zum Teil die ÖBB, die sagt einfach, ok, ohne Geld, ohne Auftrag machen wir nichts. Ob die Art und Weise fair war, die jetzt die letzten fünf Jahre gespielt worden ist, sei einmal dahingestellt. Diese Zusage, die ich vorher zitiert habe vom Herrn Generaldirektor Kern – da war übrigens auch das damalige Vorstandsmitglied für Projektmanagement, Herr Dipl.-Ing. Franz Bauer dabei. Der Herr Bauer ist ja glaube ich noch bei Ihnen im Unternehmen in einer Schlüsselposition... Das heißt, vielleicht kann er sich auch noch erinnern.

LR Steinkellner

Entschuldigung, darf ich?

Die klare Zusage war, es gibt kein Projekt gegen den Willen der Stadt Leonding. Wurde von Kern in Anwesenheit von Bauer in meiner Anwesenheit mitgeteilt. Herr Dr. xxx, waren Sie auch dabei? Nicht? Der Dr. Pühringer war das, genau.

SR Brunner

Es ist eine politische Entscheidung, diese Einhausung und Tieferlegung. Es hat nichts mit dem UVP-Verfahren zu tun, es hat nichts mit irgendwelchen Gerichtsstreitigkeiten zu tun, sondern es ist eine rein politische Entscheidung – machen wirs oder machen wir es nicht. Und diese Entscheidung – wie der Herr Landestrat gesagt hat – die liegt momentan im Bundesministerium.

Und wie gesagt, es war erst das technische Argument, das haben wir entkräftet. Es war das budgetäre Argument, das haben wir entkräftet. Jetzt sind wir beim Zeitargument. Da kann ich nur an das anschließen, was der Herr Landesrat gesagt hat, dass eben im Detailprojekt die LILLO ausgeplant ist, im Grundsatzentscheid des UVP-Verfahrens aber gar nichts drinnen steht, also wenn wir da ins Streiten kommen, denke ich, da reden wir nicht von zwei, drei Jahren, um die es dann geht. Die Strecke

Leonding, also Linz - Marchtrenk, ist 16 km lang. Es ist auch nicht gesagt, dass man sozusagen direkt in Untergaumberg zu bauen beginnen muss. Und noch einmal, ich glaube, die Neuausschreibung des Brenner-Basistunnels, weiß ich nicht, wie viele Jahre das kosten wird. Wir reden hier von einem Jahrhundertprojekt und da sind glaube ich zwei bis drei Jahre strukturiertes Zusammenarbeiten, erfolgsorientiertes Zusammenarbeiten besser investiert, als dass man sich da streitend trennt. Und insofern ersuche ich Sie, Frau xxx, dass Ihrer Frau Ministerin mitzugeben und wenn wir jetzt sozusagen ein bisschen nach vorne schauen – wie wollen wir jetzt weiter umgehen – haben wir eben diese Mappe, wo eben auf der einen Seite einmal die Impulse Leonding, die Bürgerinitiative, ihre Forderungen darlegen.

Wir haben Ihnen beigelegt ein Rechtsgutachten von Herrn Universitätsprofessor Mayrhofer, wo eben dargestellt ist, dass eine Einhausung/Tieferlegung im Zuge des Aufsatzprojektes möglich ist und einen Punkt noch, auf den ich jetzt noch eingehen möchte, ist der Entschließungsantrag bzw. die Beantwortung des Entschließungsantrags durch das Bundesministerium im Mai, den wir korrigieren möchten oder zumindest unsere Ansicht der Dinge vorbringen. Wir werden diese Beantwortung, wie gesagt, die liegt Ihren Unterlagen bei, die werden auch an die Klubobleute des Nationalrates zusenden, denn es gibt immer zwei Seiten bei einer Sache und unser Gefühl ist, dass bei der Beantwortung des Entschließungsantrages – formulieren wir es einmal vorsichtig – die Leondinger Punkte nicht wirklich zur Sprache kommen. Ich habe es vorher schon gesagt, es werden hier 153 Millionen Euro an Mehrkosten genannt, obwohl im Februar schon klar war, es sind eigentlich nur 85. Es wird auch keine Variantenprüfung dargelegt, so wie es eigentlich in der Forderung des Nationalrates gefordert ist im Entschließungsantrag. Es kommt nirgends vor, dass eben Leonding und das Land hier eine Kostenbeteiligung haben möchten. Es wird sogar behauptet, dass dieser LOI eben von Leonding nicht unterzeichnet worden ist, was ja, wie wir vorher gesagt haben, nicht stimmt. Und insofern wollen wir hier eine Richtigstellung oder zumindest unsere Sicht der Dinge ebenfalls im Nationalrat bekannt geben und werden das eben entsprechend an die Klubobleute der Fraktionen auch zusenden.

SR Kronsteiner

Frau Bürgermeisterin, ich sehe da noch ein Handzeichen, ist das noch von vorher oder was Neues?

BGMin Naderer Jelinek

Das ist noch von vorher, Entschuldigung.

SR Kronsteiner

Gut, danke schön.

Ja, schön langsam denke ich, können wir zum Ende kommen. Ich möchte noch einmal, so wie der Herr Landesrat das schon angedeutet hat, noch einmal darauf hinweisen, wir haben doch deutlich über 2.000 Unterschriften abgegeben, über 5.000 Unterstützungserklärungen bekommen. Bisher waren alle Entscheidungen des Gemeinderates einstimmig – und das ist bei fünf Parteien nicht immer so unbedingt das einfachste. In diesem Fall war es relativ einfach, weil alle dafür kämpfen und alle dafür sind. Und zum Thema „zeitliche Verzögerungen“ denke ich, wenn wir alle zusammenarbeiten, wird es sicher weniger Verzögerung geben, wie wenn Leonding wirklich das volle Programm fährt. Und das möchten wir eigentlich nicht, weil es ein sinnvolles Infrastrukturprojekt ist und wir auch als Leonding profitieren können. Und darum möchten wir auch diese Finanzbeteiligung von uns mit einführen. Das vielleicht als Abschlussstatement, wenn man so sagen kann. Möchte noch wer dazu das Wort haben?

Ich glaube, das Schlusswort überlassen wir dann der Frau Bürgermeister, wenn es ihr recht ist. Und abschließend noch einmal der Herr Landesrat, der Herr Brunner und wenn Sie möchten, Frau xxx, Sie gerne auch noch einmal.

LR Steinkellner

Frau xxx, Herr xxx – was wir bräuchten, wäre eine legitimierte Persönlichkeit, die fachkundig Kompromisse gemeinsam mit Leonding besprechen sollte. Weil, ich sage jetzt ob es Plank, Übricht, xxx ist oder xxx oder wer jetzt auch immer, ist der Aktionsradius – ob ich jetzt mit denen gut oder schlecht bin – ein eingeschränkter, weil sie sich hier einfach nur sehr eingeschränkt verhalten können. Ich habe natürlich mit dem Herrn Direktor Bauer versucht, auch seine Möglichkeiten auszuloten. Ich bitte, wenn eine Kompromissbereitschaft gesucht werden sollte seitens des Ministeriums, bräuchten wir jemanden, der auch autorisiert ist, diese mit der Frau Bürgermeisterin, mit der Gemeinde Leonding zu erörtern.

SR Kronsteiner

Ich glaube, bevor der Herr Brunner zum Wort kommt, es wird – und das darf ich wahrscheinlich so sagen, Herr Landesrat, oder du korrigierst mich – es gibt ja noch immer das Angebot trotzdem des Runden Tisches zwischen Landeshauptmann, Bürgermeisterin von Leonding bzw. auch Landesrat, die Frau Bundesministerin dazu zu diesem Runden Tisch zu nehmen und ich glaube, es ist trotzdem dringend notwendig, dass das auch passiert.
Bitte, Herr Brunner.

SR Brunner

Ja, in diese Richtung wäre auch mein Apell gegangen. Wie gesagt, die Arbeitsgruppen arbeiten. Ich würde es trotzdem als sehr positiv sehen, wenn es zu diesem Treffen, zu diesem Runden Tisch zu Beginn 2021 kommt. Frau xxx, Sie können sozusagen dieses Stimmungsbild, das wir heute haben, zur Frau Ministerin weitertragen. Wenn es noch Fragen dazwischen gibt, bitte jederzeit melden. Aber vielleicht nutzen wir die Zeit, die besinnliche Adventzeit noch einmal intensiv, um hier darüber nachzudenken, was sind mögliche Kompromissvorschläge, welche Verbesserungsvorschläge kommen Ihrerseits und ob man das Thema Einhausung und Tieferlegung nicht doch noch einmal aktiv angreifen sollte. Und dass es dann eben im Jänner – wenn möglich – hier zu einem weiteren Termin, wenn möglich auf Minister-/Landeshauptmannebene kommen sollte.

SR Kronsteiner

Bitte schön, vorher Frau xxx und dann abschließend die Frau Bürgermeister. Wenn Sie noch möchten...

VertreterIn des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

Ja ich fasse vielleicht einmal kurz zusammen. Herzlichen Dank noch einmal, ich nehme das gerne mit, habe jetzt auch viele Notizen gemacht. Ich gehe davon aus, dass es irgendeine Art von Protokoll gibt oder eine Zusammenfassung, wo man sich auch auf das sozusagen verständigt, was wir besprochen haben.

Einen Runden Tisch sehe ich im Moment nicht, wenn wir nicht auf Arbeitsebene ein klareres Bild davon haben, was wir möchten und ich würde sagen, im nächsten Schritt greifen wir noch einmal auf, was wir an Querungsmöglichkeiten sehen, weil das war sozusagen das, was wir für heute angekündigt haben und sozusagen, was ich heute auch zusagen kann, diese ergänzenden Möglichkeiten und wie gesagt, aus meiner Sicht kann ich eine Verzögerung nicht befürworten oder in den Raum stellen oder ankündigen oder möglich machen. Ich freue mich trotzdem, dass wir da waren, weil ich glaube, dass das in nächster Zeit helfen wird, wenn man ein Bild voneinander hat, auch wenn es eines mit Maske ist. Aber ich würde sagen, es ist das erste Mal, dass ich hier gewesen bin, aber es war wahrscheinlich nicht das letzte Mal. Also, danke soweit.

SR Kronsteiner

Bitte sehr, Frau Bürgermeister, das Abschlusswort.

BGMin Naderer-Jelinek

Gut, dann darf ich mich abschließend bei allen Beteiligten bedanken. Frau xxxxx zunächst einmal Ihnen danke sagen, dass Sie sich quasi in die Höhle des Löwen begeben haben. Das ist nicht selbstverständlich. Vielen Dank auch dafür, dass Sie sich heute unsere Ausführungen angehört haben und ich nehme es einmal als optimistisches Signal, dass Sie sagen: „Ich war nicht das letzte Mal in Leonding, ich glaube, wir sehen uns noch öfters.“ Das bringt mich zu der optimistischen Annahme, dass auch wir weiterhin über unsere Positionen reden können.

Ich möchte mich auch beim Landesrat Steinkellner sehr herzlich bedanken, dass er sich die Zeit genommen hat und deutliche Worte gefunden hat und möchte mich auch beim Stadtrat Kronsteiner und Stadtrat Brunner bedanken für die Ausführungen. Ich möchte aus Sicht der Stadt Leonding einfach noch einmal sagen, es ist nicht so, dass wir etwas stante pede wollen, sondern hier wirklich versuchen, einen gemeinsamen Kompromiss, eine gute Lösung, nicht nur für die Stadt Leonding, sondern ich glaube auch für den Bund und für die Bahn herbeizuführen.

Was die weitere Vorgehensweise betrifft, ist es natürlich aus unserer Sicht nach wie vor ein Ziel, mit der Ministerin direkt sprechen zu können. Es wurde ja heute schon mehrfach erwähnt: Es ist eine politische Entscheidung, vor der wird man sich auch nicht drücken können über kurz oder lang und dazu braucht es den Schmied und nicht den Schmiedel. Und wir - einfach nur zu Ihrer Information - werden die Unterlagen, die wir Ihnen heute mitgegeben haben, natürlich auch in den nächsten Wochen öffentlich machen. Wir wollten diesen Termin abwarten und auch sehen, was von Ihnen als Vorschlägen kommt. Dazu haben Sie sich ja positioniert, ich ersuche also um Verständnis, dass wir als Leonding jetzt die Öffentlichkeit informieren werden. Wir werden aber mitkommunizieren, dass wir auch weiterhin auf konstruktive Gespräche hoffen.

Ich darf Ihnen eine gute Heimreise wünschen und mich herzlich bedanken für Ihre Teilnahme.

SR Kronsteiner

Danke auch von meiner Seite. Ich schließe die Sitzung um 16.15 Uhr und wünsche Ihnen auch eine gute Heimreise. Danke fürs Kommen!