

An das
Bundesverwaltungsgericht
Erdbergstraße 192 - 196
1030 Wien

per Web-ERV

W270 2255812-1/72Z
W270 2265873-1/28Z
W270 2268719-1/20Z

Wien, 27.12.2023
AZ BIVerbindbahn/ÖBBIn2AGWA
BW/NIG-3075012.0.2

**Beschwerde-
führerin:** Bürgerinitiative
„Verbindungsbahn besser.at“

vertreten durch: Mag.^a Irene Salzmann
Wambachergasse 1/3
1130 Wien

vertreten durch: Haslinger / Nagele Rechtsanwälte GmbH
Mölker Bastei 5, 1010 Wien
Code P034203, Tel. 01 / 7186680-0
Allgemeine Sparkasse OÖ BankAG,
IBAN AT772032000000018491,
BIC ASPKAT2LXXX

unter Berufung auf die erteilte Vollmacht

wegen: Beschwerdeverfahren betreffend Bescheide
vom 08.11.2022, M22 – 1538382/2021, und
vom 25.03.2022, 2021-0.743.473

NORBERT NAGELE, DR.
CHRISTOPH SZEPE, DR.
THOMAS KURZ, MAG.
WILHELM BERGTHALER, UNIV.-PROF. DR.
WOLFGANG BERGER, DR.
DIETMAR LUX, DR.
MARTIN ODER, MAG. LL.M.
MARTIN STEMPKOWSKI, MAG.
RENÉ HAUMER, MAG. LL.M.
CHRISTOPH DUPAL, MAG. P LL.M.
ROLAND ZAUNER, DR.
DANIELA HUEMER, MMAG. DR. LL.M.
MARKUS GADERER, MAG. LL.M.
JOHANNA FISCHER, MMAG. DR.
FABIAN BLUMBERGER, DR.
ALEXANDER HIERSCHKE, DR. LL.M.
JULIA GOTH, MAG.
BIRGIT MEISINGER, MAG.
BERND WIESINGER, DR.
THOMAS RIESZ, DR.
MARIO LAIMGRUBER, ING. LL.M.
MICHAEL HAIBÖCK, MAG.
JOHANNES HARTLIEB, DR. BSC
THOMAS BAUMGARTNER, LL.M.
KALEB KITZMÜLLER, MAG. LL.M.
JULIUS ECKER, DR. LL.M.
MORITZ SALZGEBER, MAG.
SOPHIE KRENNMAYR, DR.
ALEXANDER MÜLLER, DR.
LAURA VIECHTBAUER, MAG.

ZEICHNUNGSBERECHTIGTE
RECHTSANWÄLTINNEN UND
RECHTSANWÄLTE

KLAUS HASLINGER, DR. EM. RA
WOLFGANG MORINGER, DR. LL.M. EM. RA

ELISABETH NAGELE, DR.
KARIN LINDNER, MAG.
OF COUNSEL

Haslinger / Nagele
Rechtsanwälte GmbH
FN 228459w
LG Linz
UID: ATU56230625
Bankverbindung:
Sparkasse Oberösterreich Bank AG
IBAN AT02 2032 0000 0001 8483
BIC ASPKAT2L
www.haslinger-nagele.com

AUSTRIA

LINZ
Roseggerstraße 58
A-4020 Linz
Tel 0043 732 78 43 31-0
Fax 0043 732 77 43 31
office@haslinger-nagele.com

WIEN
Mölker Bastei 5
A-1010 Wien
Tel 0043 1 718 66 80-0
Fax 0043 1 718 66 80-630
office.wien@haslinger-nagele.com

STELLUNGNAHME

Mit Spruchpunkt I.2.3 des Beschlusses vom 28.11.2023, W270 2255812-1/72Z ua, zugestellt am 29.11.2023, räumte das Bundesverwaltungsgericht der Beschwerdeführerin eine Frist von vier Wochen zur Erstattung einer Stellungnahme im Hinblick auf die von der projektwerbenden mitbeteiligten Partei mit Schriftsätzen vom 15.11.2023 vorgelegten und der Beschwerdeführerin mit Spruchpunkt I.2.1 (erkennbar aufgrund ihres Datenumfanges per Link) bereitgestellten Unterlagen zur Änderung des verfahrenseinleitenden Antrages ein. Unter Punkt I. des Schriftsatzes vom 12.12.2023 beantragte die Beschwerdeführerin die angemessene Verlängerung dieser vierwöchigen Frist, wobei sie begründend ausführte, dass die Beurteilung und Erstattung eines Vorbringens zu der Antragsänderung und den damit verbundenen Implikationen nicht effektiv erfolgen könne. Nach telefonischer Auskunft beabsichtigte das Bundesverwaltungsgericht, diesem Antrag nicht stattzugeben, eine förmliche Verständigung erfolgte bis dato nicht.

Unter anderem im Hinblick auf diesen Anlass erstattet die Beschwerdeführerin nachfolgende

STELLUNGNAHME

und führt diese wie folgt aus:

1. Zur zu Unrecht unterbliebenen Verlängerung der Stellungnahmefrist

Zunächst weist die Beschwerdeführerin darauf hin, dass die Nichtverlängerung der insbesondere aufgrund von § 40 Abs 5 UVP-G 2000 gesetzten Stellungnahmefrist einen relevanten **Verfahrensmangel** darstellt. Unter welchen Voraussetzungen eine „angemessene“ Fristsetzung iSd § 40 Abs 5 UVP-G 2000 vorliegt, ist nach den Umständen des Einzelfalles zu bestimmen. In diesem Zusammenhang ist zu berücksichtigen, dass eine Regelung, mit der das Parteiengehör – ein im Ermittlungsverfahren zu beobachtender fundamentaler Grundsatz (zB VwGH 06.09.1993, 93/09/0124; siehe auch VfGH 06.06.2014, E 20/2014) – in zeitlicher Hinsicht beschränkt wird, **restriktiv auszulegen** ist. Dies folgt nicht nur daraus, dass nach der Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes die Behörde (das Verwaltungsgericht) nur bei Vorliegen besonderer Gründe an die Ergebnisse eines Verfahrens gebunden werden darf, an dem sich der Betroffene (teilweise) nicht (mehr) beteiligen konnte (*Pöschl*, § 14 - Gleichheitsrechte, in Merten/Papier [Hrsg], Handbuch der Grundrechte in Deutschland und Europa, Band VII [2014] 561 f mVa VfSlg 11.934/1988). Aus verfassungsrechtlicher Sicht ist daher § 40 Abs 5 UVP-G 2000 – *restriktiv* – dahingehend auszulegen, dass auf dieser Grundlage erlassene Aufträge (bzw Beschlüsse) es den **Betroffenen auch in zeitlicher Hinsicht ermöglichen**

müssen, ihre Parteienrechte effektiv wahrzunehmen. Dies gebietet auch das unionsrechtliche Effektivitätsgebot in Zusammenschau mit den (vorhandenen verfahrensrechtlichen) Anforderungen der UVP-RL und der Aarhus-Konvention die Effektivität der Ausübung von Parteienrechten, die aber durch eine (zu kurze) Präklusivfrist – jedenfalls unter den sogleich zu beschreibenden Umständen – konterkariert wird (dem steht auch die Entscheidung des EuGH 15.06.2023, C-721/21, *Eco Advocacy*, ECLI:EU:C:2023:477, nicht entgegen, betraf sie doch einen anderen Ausgangsfall und eine andere Rechtslage).

Wie die Beschwerdeführerin in Punkt I. Ihres Schriftsatzes im Detail dargelegt hat, erweist sich die **vierwöchige Frist aus mehreren Gründen als unangemessen.** Es stellt einen **Widerspruch zu rechtsstaatlichen Anforderungen**, wenn das Bundesverwaltungsgericht eine Präklusivfrist, deren Lauf maßgeblich in der Vorweihnachts- und Weihnachtszeit liegt, für die Erstattung einer Stellungnahme zur Zulässigkeit und zur (auf die Genehmigungsfähigkeit des Gesamtvorhabens bezogenen) Wirkung der Änderung der verfahrensleitenden Anträge im bundes- und landesrechtlichen Genehmigungsverfahren betreffend ein Hochleistungsstreckenvorhaben setzt, obwohl die mündliche Verhandlung erst für Februar 2024 avisiert wurde. Das Argument des Bundesverwaltungsgerichtes, eine derartige Fristsetzung diene der Verfahrensökonomie (Seite 4 des Beschlusses vom 28.11.2023, W270 2255812-1/72Z ua), geht daher fehl. Insoweit liegt ein **Verfahrensmangel** vor.

2. Zur Änderung der verfahrenseinleitenden Anträge

2.1 Zur Unzulässigkeit der Änderungsanträge

Entgegen der Auffassung der projektwerbenden mitbeteiligten Partei sind die Änderungen der verfahrenseinleitenden Anträge im Rahmen der (mittlerweile verbundenen) Beschwerdeverfahren gegen die angefochtenen Bescheide der BMK und der Wiener Landesregierung aus den folgenden Gründen unzulässig:

Gemäß § 13 Abs 8 AVG (iVm § 17 VwGVG) ist eine Änderung des verfahrenseinleitenden Antrages bis zur Schließung des Ermittlungsverfahrens im verwaltungsgerichtlichen Beschwerdeverfahren zulässig, sofern sie nicht das Wesen (den Charakter) des Vorhabens betrifft und insgesamt nicht ein Ausmaß erreicht, dass das Vorhaben als ein anderes (*aliud*) zu beurteilen wäre. Im verwaltungsgerichtlichen Verfahren sind (unwesentliche) Modifikationen des Projektes nur so weit möglich, als

nicht der Prozessgegenstand, der den Inhalt des Spruches des verwaltungsbehördlichen Bescheids dargestellt hat, ausgewechselt wird. Das Verwaltungsgericht hat dementsprechend über die Angelegenheit abzusprechen, die von der Verwaltungsbehörde zu entscheiden war (VwGH 12.09.2016, Ra 2014/04/0037). Änderungen sind generell dann unzulässig, wenn sie betrachtet ein Ausmaß erreichen, dass das Vorhaben als ein anderes zu beurteilen wäre, die also das Wesen (den Charakter) des Vorhabens nicht betreffen (VwGH 08.03.1994, 93/05/0117). Eine Wesensänderung liegt – über die Darstellung der projektwerbenden mitbeteiligten Partei in ihren Schriftsätzen vom 15.11.2023 hinausgehend – auch dann vor, wenn aus der im verwaltungsgerichtlichen Verfahren beantragten Änderung **zusätzliche oder neue Gefährdungen oder sonstige relevante Beeinträchtigungen im Lichte der jeweiligen Schutzgüter** resultieren (VwGH 25.10.2017, Ra 2017/07/0073; 12.09.2016, Ra 2014/04/003; 14.10.2015, Ra 2015/04/0095 ua).

Vor diesem Hintergrund ist nicht auszuschließen, dass die in Rede stehenden Antragsänderungen, deren (vermeintliche) positive Wirkungen gering sind (siehe noch Punkt 1.2 dieses Schriftsatzes), gleichzeitig zumindest teilweise zusätzliche oder neue Gefährdungen oder sonstige relevante Beeinträchtigungen im Lichte der beschwerderelevanten Schutzgüter herbeiführen. Insbesondere bleibt der Grad der Darlegung der Wirkungen der vorhabensmodifizierenden Maßnahmen weitestgehend abstrakt und unspezifiziert. Eine konkrete wirkungsbezogene Darstellung fehlt insoweit. Es wäre an der projektwerbenden mitbeteiligten Partei gelegen, eine solche konkrete wirkungsbezogene Darstellung in ihren Schriftsätzen vorzunehmen.

Schon vor diesem Hintergrund erweisen sich die Antragsänderungen als unzulässig.

2.2 Keine Änderung in der Beurteilung der fehlenden Genehmigungsfähigkeit der (modifizierten) Vorhaben

Unabhängig davon, ob das Bundesverwaltungsgericht die erfolgten Antragsänderungen für sich genommen in formeller und/oder materieller Hinsicht als zulässig erachtet, weist die Beschwerdeführerin darauf hin, dass die Vorhaben, die Gegenstand der vorliegenden (miteinander verbundenen) Beschwerdeverfahren bilden, auch unter Berücksichtigung dieser Antragsänderungen (weiterhin) **nicht genehmigungsfähig** sind. Bei dem Ergebnis des durchgeführten „Gestaltungswettbewerbes“ handelt sich überwiegend um „symbolische“ Vorhabensmodifikationen, die aber – selbst bei Nichtberücksichtigung der negativen Auswirkungen, die (auch)

durch diese Modifikationen einhergehen (siehe Ausführungen unter Punkt 1.2 dieses Schriftsatzes) – keinesfalls die erheblichen nachteiligen Auswirkungen des Vorhabens im erforderlichen Maße mildern können. In diesem Zusammenhang verweist die Beschwerdeführerin auf ihre Beschwerde- und sonstigen, in den Beschwerdeverfahren erstatteten Schriftsätzen, in denen sie die (aus mehreren Gründen gegebene) **fehlende Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens** insbesondere unter den Gesichtspunkten der Schutzgüter der Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter und ökologischer Schutzgüter dargelegt haben. Diese Einwände bleiben – weil die Änderungsanträge aufgrund ihrer Wirkungen auf die relevanten Schutzgüter hinter denjenigen Anforderungen, die die einschlägigen Rechtsvorschriften an ein genehmigungsfähiges Vorhaben stellen, und daher an dem Befund der Natur- und Umweltunverträglichkeit nichts ändern – weiterhin aufrecht.

2.2.1 Zu den Änderungsantragsgegenständlichen Maßnahmen im Einzelnen

Im Detail bezieht die Beschwerdeführerin zu den beantragten Änderungen beider Vorhaben, die den Bescheiden vom 08.11.2022, M22 – 1538382/2021, und vom 25.03.2022, 2021-0.743.473, zugrunde liegen, wie folgt Stellung:

- Zum Verzicht der bahnseitigen Auto-Parkstreifen insbesondere zu Zwecken der **Vervielfachung der Baumplantungen**

Die Beschwerdeführerin hält fest, dass diese geringfügige und unspezifische Änderung keine Genehmigungsfähigkeit des Projekts in Hinblick auf baumbezogene Schutzgüter herbeiführen kann. Die Baumpflanzungen „zu vervielfachen“ ist weder eine konkrete Maßnahme, welche aufzeigt, wie viele Bäume mit welchem Stammumfang als Ersatzpflanzungen vorzusehen sind, noch kann in dem begrenzten und unspezifischen Teil des Projektgebiets „Entlang der Hochlage südlich der Hietzinger Hauptstraße“ von einer wesentlichen Anzahl an Ersatzpflanzungen ausgegangen werden.

- Zur **Begrünung einzelner Dachflächen**

Auch zu dieser beantragten Änderung hält die Beschwerdeführerin fest, dass eine geringfügige und unspezifische Maßnahme, wie die Begrünung „einzelner Dachflächen“, keine Genehmigungsfähigkeit der Vorhaben im Hinblick auf das Schutzgut „Luft und Klima“ und andere relevante Schutzgüter herbeiführen kann. Geringfügige Begrünungen können – unabhängig davon, dass die Art, die

Quantität und die exakte Situierung dieser Begrünungsmaßnahmen verschwiegen wird – insbesondere auf die CO₂-Bilanz des Vorhabens keine wesentlich positive Auswirkung haben.

– Zur Ausstattung diverser Dachflächen mit **Photovoltaik-Modulen**

Zu dieser Änderung hält die Beschwerdeführerin fest, dass eine geringfügige Maßnahme, wie die Anbringung von Photovoltaik-Modulen auf den Dachflächen der Haltestellen und des Aufnahmegebäudes, keine Genehmigungsfähigkeit der Vorhaben in Hinblick auf das Schutzgut „Luft und Klima“ und im Hinblick auf die anderen relevanten Schutzgüter herbeiführen kann. Wie auf den Seiten 7 ff der Beschwerde der Beschwerdeführerin zum Fachbereich Luft und Klima ausgeführt wurde, ergibt sich die wesentliche Erhöhung der Immissionen im Hinblick auf den CO₂-Ausstoß durch den Materialverbrauch im Rahmen der gewählten Projektvariante, durch die im Rahmen der Vorhaben verursachte Zunahme des MIV (aufgrund des unterlassenen Ausbaus der Fuß- und Radwege bzw der Schließung der Bahnübergänge). Eine Einrichtung von Photovoltaik Anlagen in diesem begrenzten Umfang kann diesen Auswirkungen nicht wirksam entgegenstehen, vor allem nicht auch den Immissionen in der Bauphase.

– Zur Errichtung von **Holz-Technikgebäuden**

Auch zu diesem Abänderungspunkt hält die Beschwerdeführerin fest, dass rein symbolische Maßnahmen wie die Errichtung von Holz-Technikgebäuden bzw „Stiegeeinhausungen mit Holz Dachkonstruktionen“ dem durch die gewählte Projektvariante maximierten Ressourcenverbrauch an verbautem Beton sowie Flächenversiegelung nicht wirksam entgegenzutreten vermag.

– Zum **Begründungsvorhang**

Hiezu hält die Beschwerdeführerin fest, dass ein „Begründungsvorhang“ in eine Radwegunterführung hinein (!) keinerlei positive Auswirkung auf die Gleichwertigkeit der Querungen, wie von der Beschwerdeführerin insb. auf den Seiten 17ff der Beschwerde gerügt wurde, herstellen kann und ebenfalls als rein symbolisch zu bewerten ist. Auch eine unspezifisch beantragte „vertikale Begrünung“ in einem Fünftel des Projektgebiets vermag keine wesentliche Verbesserung (oder gar Genehmigungsfähigkeit) der Vorhaben im Hinblick auf (unter anderem) das Schutzgut „Luft und Klima“ zu bewirken.

- **Veränderung** der **Begrünungssituation** in der **Unterführung** „Jagdschlossgasse“, Unterführung „Veitingergasse“, „Speising Süd“ und Vorplatz Haltestelle „Stranzenbergbrücke“

Ebenso hält die Beschwerdeführerin fest, dass eine „Grünfläche“ oder die „Verdichtung von Begrünung“ in Unterführungen (!), welche ja unterirdisch verlaufen, denkunmöglich ist. Aus diesem Hinweis (in Zusammenschau mit dem oben genannten Vorbringen Beschwerdeführerin) kann abgeleitet werden, dass die projektwerbende mitbeteiligte Partei durch den Gebrauch von Worthülsen wie „Begrünung“ und „Grünflächen“ in den Änderungsanträgen die positive Auswirkung unter anderem auf das Schutzgut „Luft und Klima“ signalisieren möchte, dies aber reines „virtue signalling“ und nicht aussagekräftig oder hinsichtlich der Schutzgüter als wesentlich zu bewerten wäre, geschweige denn, dass es zu einer Genehmigungsfähigkeit der Vorhaben in Hinblick auf die relevanten Schutzgüter führen könnte.

- Auch bei den **übrigen Änderungen**, insbesondere der Errichtung einer Polizeistation und der Situierung eines/r Nahversorger:in im südlichen Bereich der Brückenkette, ist nicht zu sehen, dass sie in irgendeiner Weise relevante Verbesserungen des Vorhabens, geschweige denn zur Genehmigungsfähigkeit der Vorhaben führen können.

Vor diesem Hintergrund sind die (modifizierten) Vorhaben auch unter Berücksichtigung der beantragten Änderungen keinesfalls genehmigungsfähig.

2.2.2 Zur Unvollständigkeit des Gestaltungswettbewerbes

Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass der Gestaltungswettbewerb, dessen Ergebnis (ausschließlich) die vorliegenden Vorhabensmodifikationen sind, nicht sämtliche Vorhabensteile und nicht sämtliche Maßnahmen umfasst und somit nicht vollständig ist. Dementsprechend führen diese Maßnahmen auch deshalb nicht zur Genehmigungsfähigkeit der Vorhaben, zumal das Beschwerdevorbringen der Beschwerdeführer auch jene Teile betraf, die unrichtiger Weise nicht vom Gestaltungswettbewerb umfasst waren.

Der Gestaltungswettbewerb erfasst aus den folgenden Gründen nicht alle erforderlichen Vorhabensteile:

In diesem Zusammenhang ist auch auf die Auflage IV.1.8. des Bescheides der BMK vom 25.03.2022, 2021-0.743.473, hinzuweisen. Demnach ist „**entlang der gesamten Vorhabens-Strecke (Projektanfang bis Projektende) auf den dort zur Verfügung stehenden öffentlichen und gestaltbaren Flächen ein Wettbewerb zur Gestaltung der trassenbegleitenden Flächen (Grünflächen, Verkehrsflächen, Zugangsbereiche zu und Begegnungsflächen vor und um Haltestellen, Kleingartenbereiche, etc.) durchzuführen**“. **Der durchgeführte Gestaltungswettbewerb umfasst jedoch nur den Abschnitt Auhofstraße bis Klimtsteg und hier nur die Trasse selbst und nicht die öffentlichen Verkehrsflächen.**

Wie sich aus der Seite 331 der Zusammenfassenden Bewertung zur Umweltverträglichkeitsprüfung Band 1 ergibt, hat der Gestaltungswettbewerb auch die „Ausweisung des Planungsraumes incl. An den Trassenkorridor angrenzenden Siedlungsbereiche (analog Baublocktiefe bzw visuell / funktionell wirksamer Bezugsrahmen“ sowie „wesentlich Anknüpfungspunkte für Rad- und Fußwege an Siedlungsbereiche“ zu erfassen. Beide Punkte waren – soweit für die Beschwerdeführerin ersichtlich – nicht Teil des Gestaltungswettbewerbes. Die Beschwerdeführerin ersucht daher um Darstellung der wesentlichen Anknüpfungspunkte für Rad- und Fußwege an die Siedlungsbereiche, und wie diese sinnvoll ausgestaltet werden.

Im Hinblick auf die Unvollständigkeit des Gestaltungswettbewerbes verweist die Beschwerdeführerin weiters auf die Seiten 20 ff der Beilage ./1 (die Beschwerdeführerin erklärt diese Beilage sowie alle übrigen Beilagen dieses Schriftsatzes zu einem integralen Bestandteil dieses Schriftsatzes). In diesem – in der Wir-Form gehaltenen – themenspezifischen „Positionspapier“ zeigt die Beschwerdeführerin (neben verkehrsbezogenen Themen in Abschnitt A) anhand zweier Beispiele in Abschnitt B auf, dass der Gestaltungswettbewerb auch die angrenzenden Siedlungsbereiche miterfassen hätten sollen. Auch insoweit erweist sich der Gestaltungswettbewerb (in Erfüllung der Auflage IV.1.8. des Bescheides der BMK vom 25.03.2022, 2021-0.743.473) als unvollständig.

2.3 Fazit

Vor diesem Hintergrund ist das Vorhaben weiterhin **nicht genehmigungsfähig**. Die Beschwerdeführerin verweist auf ihr bisheriges Beschwerdevorbringen.

3. Zur fehlenden Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens im „bundesrechtlichen Verfahren“ im Besonderen

3.1 Vorbemerkung

Mit Schriftsatz vom 23.10.2023 bezog die Beschwerdeführerin im Beschwerdeverfahren betreffend den Bescheid der Wiener Landesregierung vom 08.11.2022, M22 – 1538382/2021 (im Folgenden: „*landesrechtliches Verfahren*“), aus Anlass des Beschlusses des Bundesverwaltungsgerichtes vom 07.09.2023, W270 2265873-1/15Z ua, umfassend Stellung. Mit diesem Schriftsatz konkretisierte die Beschwerdeführerin ihre Beschwerde im landesrechtlichen Verfahren in rechtlicher und tatsächlicher Hinsicht und trat den fachlichen Annahmen der belangten Behörde und der projektwerbenden mitbeteiligten Partei (insbesondere bezogen auf ihren Schriftsatz vom 07.03.2023) auf gleichem fachlichen Niveau entgegen. Zu diesem Zweck reichte die Beschwerdeführerin bautechnisch fundierte Unterlagen und eine detailliertere Stellungnahme zu ihren Argumenten und Anträgen ein. Die Machbarkeit und Realisierbarkeit der Ausführung der von der Beschwerdeführerin ins Treffen geführten Variante wurde seitens des hinzugezogenen Sachverständigen bestätigt.

Die **Beschwerdeführerin erhebt** die – in den nachfolgenden Punkten 3.2 bis 3.3 auf das Wesentlichste zusammengefassten – **Ausführungen des Schriftsatzes vom 23.10.2023 ausdrücklich auch zu ihrem Vorbringen im Beschwerdeverfahren betreffend den Bescheid der BMK vom 25.03.2022, 2021-0.743.473** (im Folgenden: „*bundesrechtliches Verfahren*“). Diese Ausführungen betreffen nämlich die **Auswirkungen des Vorhabens auf die ökologischen Schutzgüter und die damit verbundenen Auswirkungen auf andere Schutzgüter**, die **auch für das bundesrechtliche Verfahren von rechtlicher Bedeutung** sind. Die rechtliche Bedeutung dieser Ausführungen der Beschwerdeführerin für das bundesrechtliche Verfahren folgt zunächst aus den UVP-spezifischen Genehmigungsbestimmungen der § 24f Abs 1 Z 1 und Z 2 und Abs 4 UVP-G 2000, die die Auswirkungen auf ökologische Schutzgüter und die damit verbundenen Auswirkungen auf andere Schutzgüter zum Beurteilungsgegenstand des bundesrechtlichen Verfahrens erheben. Etwa verpflichtet die Bestimmung des § 24f Abs 4 erster Satz UVP-G 2000 zur Abweisung des (im bundesrechtlichen Verfahren eingebrachten) UVP-Genehmigungsantrages, wenn sich ergibt, „*dass durch das Vorhaben und seine Auswirkungen, insbesondere auch durch Wechselwirkungen, Kumulierung oder Verlagerungen, unter Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen, insbesondere des Umweltschutzes, **schwerwiegende Umweltbelastungen zu erwarten sind**, die durch Auflagen, Bedingungen,*

Befristungen, sonstige Vorschriften, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen nicht verhindert oder auf ein erträgliches Maß vermindert werden können. **Fallbezogen werden durch das (mit Schriftsatz vom 15.11.2023 modifizierte) Vorhaben derartige Umweltbelastungen verursacht.**

Im Übrigen sind die Ausführungen im Schriftsatz vom 23.10.2023 aufgrund des **bundesstaatlichen Berücksichtigungsgebotes** für das bundesrechtliche Verfahren rechtlich relevant. Das bundesstaatliche Berücksichtigungsgebot verbietet es dem BMK und – im Rechtsmittelweg – dem Bundesverwaltungsgericht, einen Bescheid zu erlassen und diesen für rechtmäßig zu erklären, wenn durch den Bescheid gebietskörperschaftsfremde Interessen torpediert werden. Daher darf der im bundesrechtlichen Verfahren erlassene Bescheid, der nunmehr den Gegenstand des vorliegenden (mit dem das landesrechtliche Verfahren betreffende Beschwerdeverfahren verbundenen) Beschwerdeverfahrens bildet, die natur- bzw baum- und artenschutzrechtlichen Interessen des Landes Wien *nicht* torpedieren. Dementsprechend muss auch eine – im bundesrechtlichen Verfahren zu ergehende – Trassenentscheidung diese Interessen berücksichtigen und wahren. Diesem Erfordernis kann nur dann Genüge getragen werden, wenn die – die vorhabensbedingten Beeinträchtigung dieser Interessen zum Ausdruck bringenden – Ausführungen der Beschwerdeführerin im landesrechtlichen Verfahren auch im bundesrechtlichen Verfahren berücksichtigt werden (siehe die entsprechenden Ausführungen in Punkt 1. der im landesrechtlichen Verfahren erstatteten Stellungnahme vom 23.10.2023, wonach die in einem Gesetzes- oder Vollzugsakt einer anderen Gebietskörperschaft zum Ausdruck kommenden Interessen zu „berücksichtigen“ sind).

Dem im vorliegenden Schriftsatz erstatteten zusätzlichen bzw konkretisierenden Vorbringen steht zum einen nicht entgegen, dass das Bundesverwaltungsgericht in den landes- und bundesrechtlichen Verfahren jeweils zwei auf § 40 Abs 5 UVP-G 2000 gestützte Fristen zur Erstattung von Stellungnahmen zur Konkretisierung der Beschwerden gesetzt hat. Im Hinblick auf bundesrechtliche Verfahren folgt dies schon daraus, dass die in Spruchpunkt II. des Beschlusses vom 09.05.2023 gesetzte Frist – wie in Punkt 1. auf den Seiten 2 bis 6 des Schriftsatzes der Beschwerdeführerin vom 31.05.2023 ausgeführt wurde – im Hinblick auf die in § 40 Abs 5 dritter Satz UVP-G 2000 normierte Rechtsfolge keine rechtlichen Wirkungen entfaltet. Zum anderen bewegen sich die nachfolgenden Ausführungen innerhalb jener Beschwerdegünde, die die Beschwerdeführerin (im Rahmen ihrer Parteistellung und

Beschwerdelegitimation) in ihrem Beschwerdeschriftsatz vorgebracht hat.

Die somit auch für das bundesrechtliche Verfahren bzw das diesbezügliche Beschwerdeverfahren relevanten Bedenken der Beschwerdeführerin betreffen zusammengefasst Folgendes:

3.2 Grundsätzliche Ausführungen

Das von der projektwerbenden mitbeteiligten Partei eingereichte (modifizierte) Vorhaben weist **gravierende Mängel** auf, welche durch eine bessere Analyse und Wahl der Varianten und Baumethoden vermieden werden können. Diese Mängel sind insoweit maßgeblich, als dadurch ein **wesentlicher Eingriff in** die durch die FFH-RL, das Wiener Naturschutzgesetz und das Wiener Baumschutzgesetz sowie die **durch die Bestimmungen des UVP-G 2000 geschützten (ökologischen) Güter** verursacht wird. Die von der Beschwerdeführerin ins Treffen geführte Variante führt zu einem wesentlich geringeren Eingriff. Das eingereichte Vorhaben ist daher **nicht genehmigungsfähig**.

Es meint die projektwerbende mitbeteiligte Partei in ihrer Stellungnahme von 07.03.2023, dass *„die Ausgestaltung der MIV-Querung auch untrennbar mit der beantragten Trassenvariante verbunden“* ist. *„Spricht die Beschwerdeführerin daher eine alternative Ausgestaltung der MIV-Querung an, so wirft sie damit automatisch eine alternative Trassenvariante auf. Dabei spielt es keine Rolle, dass die Ausgestaltung der MIV-Querung per se (nur) eine Ausführungsalternative iSd Umsetzung des Projekts in modifizierter Form am selben Standort darstellt und keine Standortverlegung der Trasse betrifft. Sowohl Standort- als auch Ausführungsalternativen stellen nämlich beide Alternativen zum ursprünglich eingereichten Eisenbahnvorhaben dar und spielen gleichermaßen eine Rolle für die in die Bundeskompetenz fallende Trassenentscheidung.“*

Die projektwerbende mitbeteiligte Partei beruft sich einerseits darauf, dass eine Variantenuntersuchung – Stichwort SUP (strategische Umweltprüfung) – nicht notwendig war, da man den Trassenverlauf nicht ändert, behauptet in dieser (oben zitierten) Aussage andererseits jedoch, dass die Veränderung von Planungen zu Querungsrelationen eine alternative Trassenvariante sei und gleichermaßen eine Rolle für die in die Bundeskompetenz fallende Trassenentscheidung darstelle.

Nun sei angemerkt, dass **das Projekt** durch die Veränderung der Nivelette und das Ziel, die **beschränkten Bahnübergänge aufzulösen**, im Vergleich zur Bestandstrasse

umfangreiche Adaptionen der querenden Straßenzüge bedingt. Da es bei diesen Veränderungen jedoch eine **Vielzahl an Möglichkeiten** gibt, stellt sich die Frage, weshalb dies dann nicht eine SUP bedingt, wenn Adaptionen der Querungen „alternative Trassenplanungen“ darstellen.

Die Beschwerdeführerin weist darauf hin, dass die **projektwerbende mitbeteiligte Partei** in der von ihr angeführten **Einreichunterlage** für das landesrechtliche Verfahren 2.2 (Fachbereich Ökologie) **Varianten der Trassierung** – genauer der Nivellette und der Querungsoptionen –, als auch in den Einreichunterlagen für das bundesrechtliche Verfahren teilweise **ungenau beschrieben** hat, diese wurden ohne genaue Planungsparameter, zusätzlich unter Annahme teilweise ungünstiger Bauausführungen und nur mit cursorischen Information zu den Auswirkungen auf geschützte Güter angeführt und anschließend **ohne Information zu den Beurteilungskriterien** der Varianten **verworfen**.

Es ist jedoch bei **Infrastrukturprojekten des hochrangigen öffentlichen Verkehrs**, wie U-Bahnen, üblich und dem Stand der Technik entsprechend, die möglichen Trassierungs- und Ausführungsvarianten auf ihre Verkehrswirksamkeit, Baukosten, Betriebskosten, Erhaltungskosten, Haltestellen - Lage und -Logistik, Adaptierung und Integration in die bestehende S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn und Busnetz, sowie die Auswirkungen auf die anderen Verkehrsarten Fuß, Rad und motorisierte Individualverkehr zu analysieren und sohin eine gesamtheitliche Reihung der Varianten zu bekommen. Bei **Variantenuntersuchungen großer Infrastrukturprojekte** ist es sowohl im Rahmen von UVP-Verfahren als auch außerhalb von UVP-Verfahren üblich, eine **Umweltinventarisierung und Umweltuntersuchung für jede untersuchte Variante zu erstellen**, um die Auswirkung jeder Variante in deren Errichtungsphase, Betriebsphase, Störfall und Betriebsende auf Mensch, Arbeitsumwelt, Sach- und Kulturgüter, Pflanzen und Tiere, Ökosysteme und Biotop, Landschaft, Boden, Luft, Wasser und Klima zu katalogisieren.

Erst eine derart **methodisch klar strukturierte und gewichtete Aufbereitung der Varianten** – sowohl im bundesrechtlichen als auch im landesrechtlichen Verfahren – ermöglicht eine schlüssige und fundierte Entscheidung über die in den bundes- und landesrechtlichen Verfahren vorzunehmenden Interessensabwägungen hinsichtlich der Auswirkungen auf die geschützten Arten und Güter sowie über die allenfalls vorzuschreibenden Bedingungen, Befristungen und Auflagen sowie Ausgleichsmaßnahmen. Auch im **bundesrechtlichen Verfahren** ist somit eine

Alternativenprüfung erforderlich. Diesem Erfordernis wurde schon deshalb nicht Genüge getan, weil die Variante der Beschwerdeführerin „*Überführung Tolstojgasse – Titlgasse anstatt der Errichtung der Unterführung Versorgungsheimstraße*“ nicht geprüft wurde (siehe dazu sogleich). Dies belastet auch den angefochtenen Bescheid (im bundesrechtlichen Verfahren) mit Rechtswidrigkeit.

3.3 Zur Alternativenprüfung und Durchführbarkeit von Alternativvarianten im Detail

Es ist hervorzuheben, dass die projektwerbende mitbeteiligte Partei die von der Beschwerdeführerin seit Beginn des gegenständlichen Verfahrens ins Treffen geführten **Alternativvarianten** – so insbesondere die Alternative „**Überführung Tolstojgasse – Titlgasse anstatt der Errichtung der Unterführung Versorgungsheimstraße**“, die im Bescheid der Wiener Landesregierung vom 08.11.2022 als „V2“ geführt wird – bloß **oberflächlich und mangelhaft geprüft** hat. Es wurde insbesondere keine detaillierte Darstellung der Vor- und Nachteile der Alternativvariante „*Überführung Tolstojgasse – Titlgasse anstatt der Errichtung der Unterführung Versorgungsheimstraße*“ im Verhältnis zum eingereichten Projektvorhaben vorgenommen. Das gilt auch für die anderen Alternativvarianten, insbesondere für die von der projektwerbenden mitbeteiligten Partei geprüfte Trassenvariante „H-T1“.

Hätten die projektwerbende mitbeteiligte Partei und die belangte Behörde diese Prüfung jedoch vorgenommen, wäre die belangte Behörde jedenfalls zu dem Ergebnis gelangt, dass vorhandene **Alternativvarianten** (insbesondere die „*Überführung TolstojgasseTitlgasse anstatt der Errichtung der Unterführung Versorgungsheimstraße*“) **dem eingereichten Projektvorhaben vorzuziehen** sind und daher das eingereichte Vorhaben nicht zu genehmigen ist.

Hiezu im Detail:

3.3.1 Zur Durchführbarkeit der Variante „Überführung Tolstojgasse-Titlgasse anstatt der Errichtung der Unterführung Versorgungsheimstraße“

Die „Überführung Tolstojgasse-Titlgasse anstatt der Errichtung der Unterführung Versorgungsheimstraße“ würde – wie im Nachfolgenden dargelegt wird – einen **wesentlich geringeren Eingriff in die (auch für das bundesrechtliche Verfahren maßgeblichen) Schutzgüter** darstellen als das genehmigte Vorhaben.



Abbildung 1: Auszug aus Beilage /2 - Plan „Überführung Tolstojgasse –Titlgasse“

Diese Variante ist wie folgt technisch beschrieben worden:

Darstellung der Anforderungen/Ausführung der präferierten Variante „Überführung Tolstojgasse – Titlgasse anstatt der Errichtung der Unterführung Versorgungsheimstraße“: Errichtung einer Überführung für MIV und bewegungsaktive Mobilität (Fuß & Rad) über die zweigleisige Bahntrasse der Verbindungsbahn S 80, Strecke 12201, km 2,71, auf der Höhe Tolstojgasse – Titlgasse durch **Erstellung eines Brückenbauwerks (Nutzung des vorhandenen Geländeeinschnitts)** unter Einhaltung der Barrierefreiheit nach ÖNORM B 1600 sowie minimaler Eintiefung der bestehenden Bahntrasse im Bereich des Brückenbauwerks unter Einhaltung der 12,5 ‰ maximalen Regel für das Längsgefälle der Bahntrasse für Hauptbahnen zwischen Beckgasse und Veitingergasse, obwohl die 12,5 ‰ maximalen Regel Längsgefälle selbst im angrenzenden Netz überschritten werden (zwischen Stranzenbergbrücke und Altmannsdorfer Straße - Steigungen mit 14 ‰; zwischen Altmannsdorfer Straße und Südbahn - Steigungen mit 14 ‰; zwischen Tschertegasse und Gutheil-Schoder-Gasse sowie auf der sog. Oswaldschleife gibt es sogar tlw. Abschnitte mit zumindest 20 ‰). Zum Vorentwurf siehe Beilage /2.

Die dargestellte **Geländeentiefung ist lediglich im Bereich der Brücke im vollen Maß von 70 cm notwendig**. Die Reduktion von der ursprünglichen Eintiefung von 85 cm auf 70 cm seit Einreichung der Beschwerde gegen den UVP-Bescheid wurde möglich, da die ursprünglich mit 90 cm Dicke dargestellte Tragplatte der Brücke auf eine 60 cm Tragplatte mit einem 15 cm Straßenaufbau (bituminöse Abdichtung, Asphalt Schutzschicht, Asphalt Binder, Asphalt Verschleißschicht) reduziert wurde. Diese Adaption erfolgte folgend der Rücksprache mit einem im Eisenbahnbau anerkannten großen Wiener Ziviltechnikerbüro. Dieses bestätigte auch, dass Lichtraumhöhen von 6,5 m zwar die Regellichtraumhöhe der projektwerbenden mitbeteiligten Partei von 7,1 m unterschreiten, diese Unterschreitung mit 6,5 m bei entsprechenden Randbedingungen aber nicht außergewöhnlich ist und das absolute Limit bei 6,0 m Lichtraum Höhe liegt. Ähnlich reduzierte Lichtraummaße kommen auf dem Streckenabschnitt im Bereich der neu geplanten Stranzenbergbrücke ebenfalls vor.

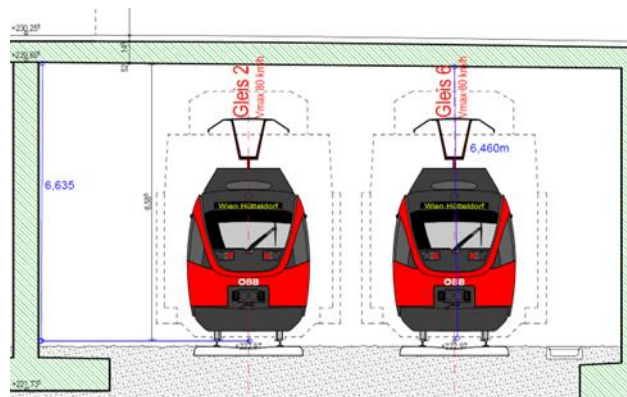


Abbildung 2: Auszug aus ÖBB Plan 480-3-4_ST-Schnitte Schnitt 3-3, blaue Koten aus Plan gerechnet

Die Geländeentiefung von nun lediglich 70 cm ist nur im Bereich der Brücke im vollen Maß der 70 cm notwendig. Im Bereich des vor und nach der Brücke liegenden Übergangsbereichs zur Bestandsnivelette des Einreichprojekts können Spundwände oder Stützmauern je nach abzusichernder Tiefe des Böschungseinschnitts ausgeführt werden; sofern Lärmschutzwände auch im Geländeinschnitt ausgeführt werden, können diese auch als Stützmauern fungieren.

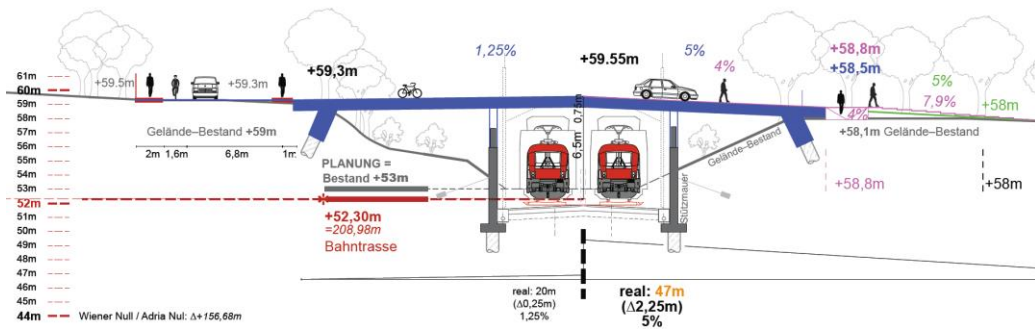


Abbildung 3: Entwurfsskizze Überführung Tolstojgasse - Titlgasse – Schnitt 1 (Beilage ./2)

Eine zusätzliche Einschnittstiefe von 70 cm gegenüber der bestehenden Trasse im Bereich der Brücke kann **ohne wesentliche Änderungen des bestehenden Geländeverlaufes** umgesetzt werden – vorausgesetzt, man wählt die passende Baumethode (zB Bohrpfehlrost mit Kopfplatte unter den Brückenpfeilern sowie für den Eintiefungsbereich während der Bauarbeiten Spundwandsicherung in Richtung ursprüngliche Trassenhöhe zur Böschungssicherung in dem durch das Lichtraumprofil unter der Brücke verursachten Eintiefungsbereich der Trasse; Antransport Rammgerät auf Eisenbahnwaggon, Arbeitsbereich = stillgelegtes Gleis; Spundwände zwischen den Gleisen zur Sicherung des Betriebsgleises mittels in der Bahnachse geschlagenen Spundwänden; genaue Ausführung je nach Ergebnis der Bodenerkundung).

Die Bauausführung ist in diesem Abschnitt **nicht** – wie von der projektwerbenden mitbeteiligten Partei eingereicht – **in offener Bauweise** (mit maximaler Beanspruchung der Böschungen und damit der geschützten und streng geschützten Arten) durchzuführen, sondern kann je nach bautechnischem Erfordernis mit geringstmöglich invasivem Eingriff (mit Spundwänden bzw. Bohrpfehlwänden, Stützmauer/Lärmschutzwand, Kleinbohrgerät und Materialschütterung im Bereich eines Bahngleises) ausgeführt werden. Die **Gewährleistung des eingleisigen Bahnverkehrs während der Bauarbeiten** hat bei Bedarf der Absicherung des Geländes mittels (temporärer) Spundwand zwischen den beiden Gleisen zu erfolgen.



Abbildung 4: Bahntrasse durch Spundwände gestützt (Beilage ./3b)

Dies stellt eine erprobte und bewährte Baumethode der **Gewährleistung von Bauarbeiten an Bahnanlagen während eines aufrechten und unmittelbar angrenzenden Bahnbetriebes** dar und kam erstmals 1994 bei Ausbau einer deutschen Hauptstrecke durch die Fa. PORR in Zusammenarbeit mit Prof. Brandl, Geotechnik der TU Wien, zur Anwendung: *„auf der sehr stark befahrenen Strecke Berlin-BrandenburgHannover konnte das Betriebsgleis mittels einer in der Bahnachse geschlagenen Spundwandsicherung vom zu bearbeitenden Gleisbereich getrennt werden. Auf dem im Betrieb befindlichen Gleis konnte der Bahnbetrieb mit 90 km/h stattfinden und im zu bearbeitenden Gleisbereich wurden neben der im Mittelbereich befindlichen Spundwand alle erforderlichen Bauarbeiten ausgeführt. Mit dieser Methode – der Trennung des Betriebsgleises vom zu bearbeitenden Gleisbereich – ist nur auf wenigen Kilometern ein eingleisiger Verkehr notwendig. Gleissetzungen im Betriebsgleis treten durch diese in der Bahnachse errichtete Spundwandsicherung nicht auf“* (Beilage ./3a, Fotos Beispielbroschüre Beilage ./3b).

Schalltechnisch ist in diesem Streckenabschnitt die **Funktion einer Lärmschutzwand zusätzlich zu dem bestehenden Geländeeinschnitt (Geländeböschung) zu überprüfen.**

3.3.2 Auswirkungen der „Überführung Tolstojgasse-Titlgasse anstatt der Errichtung der Unterführung Versorgungsheimstraße“ auf Schutzgüter

Zu den positiven Auswirkungen der „Überführung Tolstojgasse-Titlgasse anstatt der

Errichtung der Unterführung Versorgungsheimstraße“ auf die (auch für das bundesrechtliche Verfahren) maßgeblichen Schutzgüter wird zunächst auf die Stellungnahme der Beschwerdeführerin im landesrechtlichen Verfahren vom 23.10.2023 sinngemäß verwiesen.

Im Hinblick auf den Aspekt der Versiegelung sei im Besonderen auf Folgendes hingewiesen:

Die geänderte Bautechnik (nicht in offener Bauweise, Ausführung Fundament der Lärmschutzwand in diesem Bereich als Stützmauer, Bauarbeiten von einem Arbeitsgleis während aufrechem Bahnbetrieb am anderen Gleis) bedeutet insgesamt den geringstmöglichen Eingriff in die geschützten und streng geschützten Tiere und Pflanzen auf der Böschung entlang des Geländeeinschnitts. **Insbesondere können – bis auf wenige Bäume im unmittelbaren Bereich des Brückenbauwerks – alle Bäume entlang der Böschung auf der gesamten Länge des Geländeeinschnitts bestehen bleiben** (sofern diese keine unmittelbare Gefahr für den Bahnbetrieb darstellen).

Somit können mit der (wie angeführt) geänderten Bautechnik **die Bäume im Einschnittsbereich zwischen Beckgasse und Veitingergasse**, trotz Eintiefung im Bereich Titlgasse - Tolstojgasse um 70 cm, **erhalten bleiben**. Die von der Beschwerdeführerin dargestellte Brücke **beansprucht somit lediglich 12 Bäume im Endzustand**, welche lokal am „Dreiecksplatz Hummelgasse“ sowie in den angrenzenden Straßen Suppégasse und Titlgasse ersetzt werden können. Abhängig von der Baumethode wird für die Bauphase der Brücke ggf. ein zusätzlicher Streifen von ein bis drei Meter links und rechts der Brücke in Anspruch genommen, der im Anschluss wieder bepflanzt wird.

Dass die angeführten technischen Ausführungen (Punkte 2.1.1 und 2.1.2 der Stellungnahme der Beschwerdeführerin im landesrechtlichen Verfahren vom 23.10.2023, inklusive der Abbildungen 1 und 2) hinsichtlich ihrer technischen Machbarkeit und hinsichtlich der tatsächlichen baulichen Ausführung dem Stand der Technik entsprechen und – wie dargelegt – geeignet sind, einer Ausführungsplanung zugeführt zu werden, wird auch von Herrn Dr. Armin Zotter, der staatlich befugter und beideter Ziviltechniker ist, bestätigt (Beilage ./4).

3.3.3 Unrichtige Beurteilung der Ausführung und damit der Folgen der Überführung Tolstojgasse-Titlgasse anstatt der Errichtung der Unterführung Versorgungsheimstraße

Die Beschwerdeführerin **widerspricht ausdrücklich der** (im landesrechtlichen Verfahren auf Seite 7 der Stellungnahme vom 07.03.2023 erstatteten) **Aussage der projektwerbenden mitbeteiligten Partei**, dass *„eine Konstruktion für den motorisierten Verkehr an dieser Stelle nicht möglich ist, weil die dafür notwendigen Rampenbauwerke gemäß den technischen Erfordernissen des Straßenbaus bzw. den sicherheitstechnischen Erfordernissen bezüglich lichter Höhe für die Eisenbahn sich mit den umliegenden Straßenanbindungen oder Hauseingängen nicht vereinbaren lassen“*, auch mit Blick auf das bundesrechtliche Verfahren.

Auf Basis des bestehenden Geländeabschnittes und auch unter Hinweis darauf, dass die **„Überführung Tolstojgasse-Titlgasse“ bereits historisch vorgesehen** war und die (Neben-)gasse Titlgasse bereits in großzügiger Breite wie auch der Platz vor der geplanten Überführungsauffahrt **bereits jetzt ausladend ausgebaut** ist, sind **alle Voraussetzungen für eine Konstruktion für den motorisierten Verkehr gegeben**. Zudem besteht ausreichend Platz für die sanfte Mobilität inkl. Wahrung etwaiger zukünftiger Querungsbedürfnisse für den Öffentlichen Verkehr an dieser Stelle. Es liegt die ausreichende lichte Höhe Bahntrasse im Umfang von 6,5 m vor; die erforderlichen sicherheitstechnischen Erfordernisse sind alle erfüllbar (Beilage ./2).

Die Beschwerdeführerin hält in diesem Zusammenhang auch fest, dass die Ablehnung dieser Variante unter Punkt VI.2.2.4 des angefochtenen UVP-Bescheids durch die Sachverständigen – wie auf den Seiten 126 ff dargestellt – hinsichtlich der Brücke Tolstojgasse-Titlgasse anstatt der Errichtung der Unterführung Versorgungsheimstraße auf Basis von den für diese Variante schlechtesten Planungs- und Bauparametern erstellt und angenommen wurde. Schlechteste Planungs- und Bauparameter heißt in diesem Fall: Regel-Lichtraumprofil von 7,1 m; ideenlose Planung der Führung des Fußverkehrs, um 4 % Gefälle nicht zu überschreiten, offene Bauweise ohne Böschungssicherungen oder Stützbauwerke für einen – aufgrund der schlechten Planungsrandparametern – tieferen Einschnitt.

Die Beurteilung der Varianten erfolgte somit nicht ausreichend umfänglich und auch ohne Gewährung von Parteiengehör an die Beschwerdeführerin. Dieser war es somit nicht möglich, auf mögliche bzw bautechnisch realistische Anpassungen der

Randparameter zu verweisen, was für eine ausreichende Alternativenprüfung erforderlich gewesen wäre. Nach Auffassung der Beschwerdeführerin wurden **zur Beurteilung der Machbarkeit bisher auch keine unabhängigen gutachterlichen Stellungnahmen eingeholt**.

An dieser Stelle weist die Beschwerdeführerin auch darauf hin, dass die **projektwerbende mitbeteiligte Partei in dem eingereichten Projekt** für die Bauabwicklung im Bereich **Tolstojgasse bis Veitingergasse**, in der keine Anpassung der Bestandsgradiente erfolgt, an beiden Seiten der Verbindungsbahn **in Summe 52 Bäume mit einem Stammdurchmesser >40cm** (+ zahlreiche Bäume mit geringerem Stammumfang sowie Büsche) **zur Rodung einreichte und dies auflagenfrei** von der Behörde genehmigt wurde (siehe Plannr. 311-20_VBB_LP_BVTPL_Baeume_T5.pdf/ [Beilage ./5]).

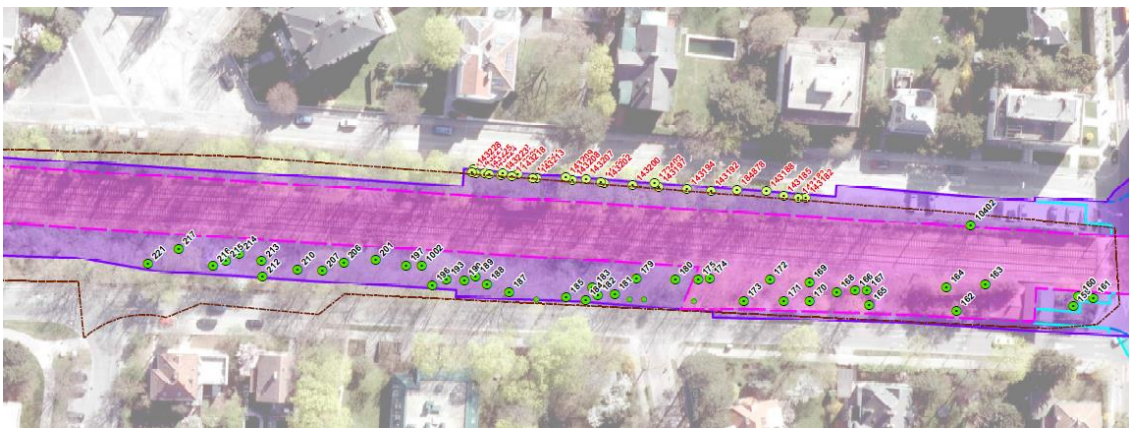


Abbildung 5: Auszug Plannr. 311-20_VBB_LP_BVTPL_Baeume_T5

Da dieser Einreichung offenbar die aufgezeigte stark invasive Bautechnik zugrundliegt (offene Bauweise, einfache [= billige] Baustellenzufahrt auf Kosten der Natur etc), ist festzustellen, dass durch die in obigen Punkten aufgezeigte mögliche minimalinvasive Bautechnikvariante der projektwerbenden mitbeteiligten Partei **die Glaubhaftmachung keiner anderen zufriedenstellenden Lösung** auch in diesem Bereich **nicht gelungen** ist, was auch für das bundesrechtliche Verfahren – wie oben dargelegt wurde – von rechtlicher Bedeutung ist.

Die Behauptung der projektwerbenden mitbeteiligten Partei, es sei unwahr, dass durch die Variante Überbrückung Tolstojgasse-Titlgasse anstatt der Errichtung der Unterführung Versorgungsheimstraße weniger Bäume gefällt werden müssten, hat sich damit bereits noch vor dem Vergleich mit der Anzahl der zu fallenden Bäume bei

Bau der Unterführung Versorgungsheimstraße **als falsch herausgestellt**.

3.3.4 Veranlassung eines falschen Eindrucks durch die projektwerbende mitbeteiligte Partei über die tatsächlich erforderliche Anzahl der projektursächlichen Rodungen im Bereich Waldvogelstraße bei Ausführung der Unterführung Versorgungsheimstraße

Besonders die (im landesrechtlichen Verfahren mit Stellungnahme vom 07.03.2023 erstatteten) Ausführungen der projektwerbenden mitbeteiligten Partei in Bezug auf die Anzahl der Baumfällungen bei der Herstellung der Unterführung Versorgungsheimstraße sind aus den folgenden Gründen irreführend:

Allein in der Waldvogelstraße ist für die Errichtung des eingereichten Projekts die Rodung von 80 Bäumen mit einem Stammdurchmesser >40 cm sowie einiger Bäume mit einem geringeren Stammdurchmesser beantragt. Diese werden alle für den Bau der Unterführung, sprich zu Zwecken des Straßenbaus, gerodet und sind für die Errichtung der Schienentrasse inkl Lärmschutz nicht störend.

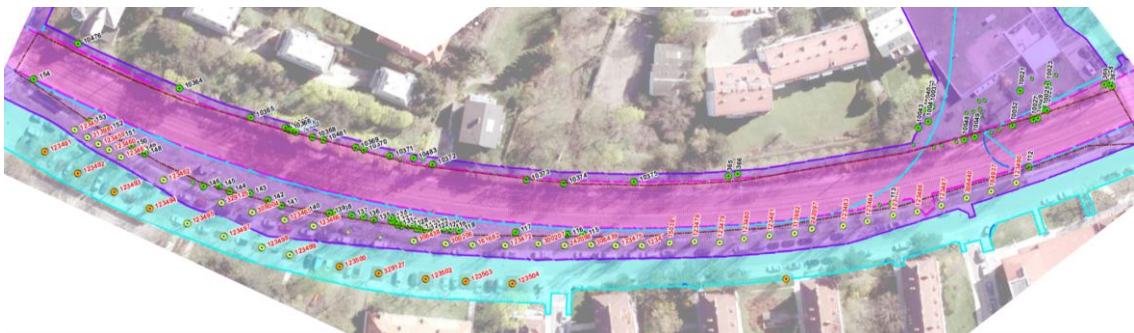


Abbildung 6: Auszug Plan 311-20_VBB_LP_BVTPL_Baeume_T5 und T6, (Beilagen ./5 und ./6)

Wenn die projektwerbende mitbeteiligte Partei davon spricht, dass „für das Straßenprojekt lediglich 4 Bäume gerodet werden müssen, alle anderen können erhalten bleiben“, dann betrifft dies nur den Bereich der bestehenden Waldvogelstraße, bei dem keine Adaption aufgrund der Errichtung der Unterführung erfolgt (hellblau dargestellt, Plannr. 311- 20_VBB_LP_BVTPL_Baeume_T5 und T6; [Beilagen ./5 und ./6]).

Es macht den Eindruck, dass die projektwerbende mitbeteiligte Partei die Projektgrenze zwischen Bahn-Bauphase und Straße-Bauphase willkürlich nach ihrem Bedarf zieht.

Auf Seite 9 ihrer Stellungnahme vom 07.03.2023 führt die projektwerbende

mitbeteiligte Partei an: „*dass das Gros der zu beanspruchenden Bäume im Verlauf der Waldvogelgasse für die Umsetzung des Bahnprojektes aufgewandt werden muss – ganz unabhängig von der Lösung der Ausgestaltung der Straße.*“

Es ist festzustellen, dass im Falle der eingereichten **Errichtung der Unterführung Versorgungsheimstraße allein für die Unterführung gemäß Angaben der projektwerbenden mitbeteiligten Partei 105 Bäume mit einem Stammdurchmesser >40 cm gerodet** werden, die lokal auch nicht ersetzt werden können.

Tatsächlich jedoch wurden in den von der projektwerbenden mitbeteiligten Partei vorgelegten Plänen zahlreiche bestehende Bäume nicht erfasst. Aufgrund einer im **Oktober 2023 durchgeführten Baumzählung** konnte festgestellt werden, dass eine **wesentliche Anzahl an Bäumen in den Plänen der projektwerbenden mitbeteiligten Partei fehlten** (Bäume > 20 cm Durchmesser, ca ¼ davon > 40 cm Durchmesser; Abschnitte T1 – T8 [Beilage ./7¹]).

Im Bereich der Waldvogelstraße wurden 73 zusätzliche, in den Plänen der projektwerbenden mitbeteiligten Partei nicht aufscheinende Bäume mit mehr als 20 cm Durchmesser (insbes. zwischen Gleis und Zaun) festgestellt. Somit ist bei **Errichtung der Unterführung Versorgungsheimstraße die Rodung von zumindest 178 Bäumen erforderlich**. Für die von der Beschwerdeführerin eingebrachte **Variante Brücke Tolstojgasse-Titlgasse anstatt der Errichtung der Unterführung Versorgungsheimstraße müssen dagegen nur 12 Bäume gefällt** werden, die lokal vor Ort auch wieder ersetzt werden können.

Angesichts der Höhe dieser Differenz (**93 Bäume laut Zählung der projektwerbenden mitbeteiligten Partei, tatsächlich über 166 Bäume**) **widerspricht die Beschwerdeführerin** daher ausdrücklich der **Aussage der projektwerbenden mitbeteiligten Partei** (Punkt 1.3 der Stellungnahme vom 07.03.2023, Seite 7), wonach die zusätzlichen Eingriffe durch die ggst. Straßenverbindungen aus naturschutzfachlicher Sicht nahezu irrelevant seien. Abgesehen von den geringeren Eingriffen in Schutzgüter kann die Rodung einer großen Anzahl an Bäumen alleine

¹ Die Beilage ./7 kann aufgrund ihrer Datengröße nicht im elektronischen Rechtsverkehr übermittelt werden, die Beschwerdeführerin verweist daher auf die idente, mit Schriftsatz vom 23.10.2023 eingebrachte Beilage ./7, die die Beschwerdeführerin zur Beilage ./7 dieses Schriftsatzes erhebt.

durch die Ausführungsvariante der Errichtung der Überbrückung Tolstojgasse-Titlgasse anstatt der Errichtung der Unterführung Versorgungsheimstraße vermieden werden.

Diese aufgezeigten Unterschiede der Planungsvarianten sind unter anderem für den vorzunehmenden Variantenvergleich und Interessensabwägung **auch im bundesrechtlichen Verfahren relevant** und angemessen zu berücksichtigen.



Abbildung 7: Auszug Plan 311-20_VBB_LP_BVTPL_Baeume_T7, (Beilage ./7)

Ähnliche Nachweise können auch für die **Stranzenbergbrücke** geführt werden, wo die Beschwerdeführerin eine Verkehrsführungsvariante entwickelt hat. Diese Variante würde es ermöglichen, die bestehende Stranzenbergbrücke weiter zu nützen, was nicht nur auf die Massenbilanz wesentliche Auswirkungen hat, sondern auch das Roden zahlreicher Bäume in diesem Bereich vermeiden würde.

Daher beantragt die Beschwerdeführerin auch für das bundesrechtliche Verfahren ausdrücklich die unverzügliche Durchführung eines Lokalaugenscheins, um die Anzahl der vorhandenen Bäume festzustellen und auch deshalb, da aktuell weitere Baumfällungen noch vor der Entscheidung durch das Bundesverwaltungsgericht zu befürchten sind.

Sohin stellt die Beschwerdeführerin die

ANTRÄGE,

das Bundesverwaltungsgericht wolle

1. ein Gutachten aus den relevanten Fachbereichen zur Beurteilung der Durchführbarkeit der Alternative „*Überführung Tolstojgasse-Titlgasse anstatt der Errichtung der Unterführung Versorgungsheimstraße*“ (V2) und der Trassenalternative H-T1 sowie des damit verbundenen Eingriffs in die maßgeblichen Schutzgüter einholen; und
2. einen Lokalaugenschein auch im Beisein der Beschwerdeführerin durchführen.

3.3.5 Zur Endlagerung von Aushubmaterial

Die projektwerbende mitbeteiligte Partei vermeint in ihrer (im landesrechtlichen Verfahren ergangenen) Stellungnahme vom 07.03.2023 nochmals, dass durch die notwendige offene Bauweise der Tieflage **große Mengen Aushubmaterials** anfallen sowie abtransportiert und endgelagert werden müssen. Insbesondere habe das Deponieren einer großen Menge diversen Aushubmaterials die Beeinträchtigung gut entwickelter Habitats (zB Schottergruben) zur Folge, sodass geschützte Tierarten negativ tangiert werden würden, weil nicht angenommen werden könne, dass das gesamte Material wieder in den Wirtschaftskreislauf überführt werden könne. Die projektwerbende mitbeteiligte Partei räumt gleichzeitig ein, dass dies naturgemäß von der Qualität des Materials und des bestehenden Bedarfs an anderer Stelle abhängig sei.

Die projektwerbende mitbeteiligte Partei vermittelt in dieser Stellungnahme den Eindruck, dass insbesondere bei der Trassenvariante „H-T1“ und der Variante „*Überführung Tolstojgasse-Titlgasse anstatt der Errichtung der Unterführung Versorgungsheimstraße*“ (V2) die größten Mengen an Aushubmaterial anfallen würden. Dies ist jedoch unzutreffend, da bei der Variante Errichtung „*Überführung Tolstojgasse-Titlgasse anstatt der Errichtung der Unterführung Versorgungsheimstraße*“ (V2) die Eintiefung der Gleistrasse lediglich 70 cm im Bereich der Überführung mit anschließendem Übergang zum ursprünglichen Geländeniveau beträgt. Diese hierdurch anfallende Menge an Aushubmaterial ist ein geringer Bruchteil der **großen Menge an Aushubmaterial**, welche **bei Errichtung der Unterführung Versorgungsheimstraße** anfallen würde. Diese Unterführung ist ein tatsächlich großes Tiefbauwerk: Unterführung unter die Bahntrasse für 2 Spuren MIV + Radweg, gleichzeitig Richtungswechsel der unterirdisch verlaufenden Fahrbahn von Versorgungsheimstraße zur Waldvogelstraße, entlang der Waldvogelstraße Verlauf auf Straßenniveau, und diese Großbaustelle verursacht eine Menge an Aushubmaterial, die mit den Trassenvarianten „H-T1“ oder „*Überführung Tolstojgasse-*

Titlgasse anstatt der Errichtung der Unterführung Versorgungsheimstraße“ nicht vergleichbar ist.

Die projektwerbende mitbeteiligte Partei **spricht** mit ihrer Argumentation bezüglich der Menge an anfallendem Aushubmaterial **für die** von der Beschwerdeführerin vorgeschlagene Ausführungsvariante „**Überführung Tolstojgasse-Titlgasse anstatt der Errichtung der Unterführung Versorgungsheimstraße“ (V2)**, da hier eine im Verhältnis zur Unterführung viel **geringere Menge an Aushubmaterial** anfällt. Auch dieser Punkt führt dazu, dass die Variantenlösung „*Überführung Tolstojgasse-Titlgasse anstatt der Errichtung der Unterführung Versorgungsheimstraße*“, eine in Bezug auf Umweltverträglichkeit und in Bezug auf die Vermeidung von Eingriffen in (im bundesrechtlichen Verfahren zu schützende) Schutzgüter gegenüber dem eingereichten Vorhaben überlegene Variante ist. Dies ist im bundesrechtlichen Verfahren entsprechend zu berücksichtigen.

Zur Prüfung der Trassenvariante „H-T1“ und deren bautechnische Ausführung und Auswirkungen sei auch hier auf die obigen Ausführungen zu der im Ergebnis mangelnden Prüfung verwiesen.

Im Übrigen ist auszuführen, dass gemäß den Vorgaben der Abfallrahmen-Richtlinie **Bodenaushub** nach einer Qualitätsuntersuchung **nicht notwendig deponiert werden muss**, sondern die **Wiederverwertung** zB in Recyclinganlagen **im Sinne der Kreislaufwirtschaft anzustreben** ist. Nur dann, wenn aufgrund des Untersuchungsergebnisses die Qualitätsklasse keine Wiederverwertung erlaubt, ist der Bodenaushub auf eine entsprechend bewilligte und errichtete Deponie zu verbringen (zB Bodenaushubdeponie, Baurestmassendeponie, Reststoffdeponie). Keinesfalls ist die Verbringung in Schottergruben – wie von der projektwerbende mitbeteiligte Partei vorgebracht - zulässig, sondern nur in entsprechend gesicherte und genehmigte Anlagen.

Im Ergebnis erfolgte bisher **keine** – den Erfordernissen des Natur- und Artenschutzes und damit (wie oben dargelegt) **Anforderungen des UVP-G 2000 entsprechende – Prüfung der Alternativvarianten**, sondern wurde deren Untersuchung von der projektwerbenden mitbeteiligten Partei und der belangten Behörde unvollständig un schlüssig vorgenommen.

3.3.6 Zu fehlenden fachlichen Grundlagen im Hinblick auf die vorhabensgegenständlichen Eisenbahnkreuzungen

Als Resultat der mangelnden Prüfung der Alternativvarianten fehlen Unterlagen zu folgenden Aussagen der projektwerbenden mitbeteiligten Partei in ihrer (im landesrechtlichen Verfahren erstatteten) Stellungnahme vom 07.03.2023 (Punkt 2.3, Seite 28):

- *„Die Auflassung bzw. Neugestaltung der Eisenbahnkreuzungen sorgt zudem für mehr Sicherheit (zB am Schulweg) und durch den Wegfall der Wartezeiten bei geschlossenen Schranken für weniger Staus und somit einen flüssigeren Verkehrsablauf.“*
- *„Die sechs im Projektgebiet vorhandenen, mit Schranken gesicherten Eisenbahnkreuzungen (EK) werden durch entsprechende Querungsmöglichkeiten ersetzt.“*
- *„Neben den Ersatzmaßnahmen für die Eisenbahnkreuzungen werden die Querungen im gesamten Abschnitt an den Stand der Technik angepasst und ausgebaut.“*

Dabei ist insbesondere offen, wie und in welchem räumlichen Umfang diese Aussagen gelten sollen; ob Stiegen und Aufzüge für SchülerInnen sicherer sind als bahnbeschränkte Übergänge; ob die erhöhte Unfallgefahr von Stiegen mitberücksichtigt wurde; wie sich das Projekt auf eine potentiell erhöhte Unfallgefahr für Radfahrer verhält, die nunmehr größere Umwege fahren müssen und zum Queren auch Hauptverkehrswege ohne Radverkehrseinrichtungen überwinden müssen; wie der angebliche Zeitgewinn berechnet wurde; ob der Stand der Technik für Eisenbahnkreuzungen in Form von Rampen für Fuß- und Radverkehr eingehalten wird. Im Hinblick auf den behaupteten Zeitgewinn ist vor allem auf die von der Beschwerdeführerin im Rahmen ihrer Bescheidbeschwerde eingebrachte Zeitrechnung zu verweisen, die nachweist, dass die derzeitige Planung mit Stiegen und Aufzügen im Abschnitt zwischen Beckgasse und Hofwiesengasse für Fuß- und Radverkehr nachweislich mehr Zeit in Anspruch nimmt, als es im „Ist“ - Stadium mit Schrankenanlagen der Fall ist.

Außerdem wurden Fragen der Luftzufuhr und der für das Areal der Verbindungsbahn wichtige Kühleffekt von der projektwerbenden mitbeteiligten Partei nicht berücksichtigt. Dabei wird die kühle Luftzufuhr durch das derzeit unverbaute und gewachsene grüne

Areal der projektierten Projektfläche bedingt. Diese versorgt neben dem Wiental auch das Stadtgebiet (Wien) mit kühlender Luft¹ und ist wesentlich für die Kühlung der Stadt Wien. Dieser Kühleffekt wurde von der projektwerbenden mitbeteiligten Partei allerdings zu keinem Zeitpunkt berücksichtigt, weshalb eine entsprechende Prüfung im Beschwerdeverfahren nachzuholen sein wird.

3.3.7 Zu den an der Realisierung des Vorhabens bestehenden öffentlichen Interessen

In Punkt 2.3 ihrer (im landesrechtlichen Verfahren erstatteten) Stellungnahme vom 07.03.2023 **verweist die projektwerbende mitbeteiligte Partei auf das an der Realisierung des Vorhabens bestehende öffentliche Interesse** und versucht, ein solches in tragender Weise mit dem **STEP 2025** und der **Smart City Wien Rahmenstrategie** zu begründen.

Dabei stimmt die Beschwerdeführerin mit der projektwerbenden mitbeteiligten Partei überein, dass die Errichtung neuer Stationen und die Erhöhung der Taktung das Potential hat, die Verkehrsmittelwahl zu Gunsten des ÖV zu verändern. Weiters stimmt die Beschwerdeführerin auch der Aussage „*Ein funktionierendes, nachhaltiges Verkehrssystem mit optimierten Schnittstellen zwischen den Verkehrsmitteln und ergänzende Mobilitätsangebote ist essentiell für eine erfolgreiche Stadtentwicklung*“ zu.

Planfall	Verkehrsart [%]			
	Fußverkehr	ÖV	PKW-Lenker	Radverkehr
Verkehrsmodell 2018	18,0	35,7	33,7	4,3
Nullvariante 2035	18,0	37,0	32,1	4,4
Betriebsphase 2035	17,3	38,1	32,0	4,3

Abbildung 8: Modal Split-Veränderungen im 13. Wiener Gemeindebezirk für die drei berechnete Planfälle (Quelle: Umweltverträglichkeitserklärung lit. 1.1.9)

Allerdings erfüllt das Vorhaben in seiner derzeitigen Ausgestaltung die von der projektwerbenden mitbeteiligten Partei ins Treffen geführten Zielsetzungen nicht. Denn zu der Erreichung des Ziels, den motorisierten Verkehr auf 20 % zurückzudrängen – und das muss auch für Hietzing gelten –, trägt das Vorhaben offensichtlich nicht bei, da die **Verteilung zwischen Umweltverbund und MIV sich aufgrund des Projekts lediglich um 0,1 % verbessert.**

Die Projektunterlagen lassen auch keine Rückschlüsse zu, wie diese Zahlen errechnet

wurden, aber die Zahlen bestätigen, dass allein die Errichtung von Stationen und die (angeblich) verbesserte Erreichbarkeit der Station Speising diese Ziele der Stadt nicht unterstützen.

Allein die geringe Veränderung der Mobilität zu Gunsten des Umweltverbunds hätten zuerst der projektwerbenden mitbeteiligten Partei und in weiterer Folge der belangten Behörde Anlass genug sein müssen, eine Variantenprüfung in Bezug auf die Positionierung der Stationen und die Ausgestaltung der Querungsrelationen für alle Mobilitätsformen präzise auszuarbeiten und zu vergleichen.

Dies wird insbesondere durch die Stellungnahme von Herrn Dipl.-Ing. Dr. techn. Harald Frey (Stellungnahme der Technischen Universität Wien) bestätigt, wonach die zu vergleichende **Verlagerung vom MIV zum Umweltverbund** zwischen Nullvariante und Betriebsphase im Jahr 2035 **lediglich 0,1 % Prozentpunkte beträgt und somit nicht als signifikant** eingestuft werden kann. Durch den kleinräumigen Modellausschnitt kommt es bei der Modellberechnung insbesondere zu einer Verlagerung innerhalb des Umweltverbundes, aber **nicht zu** einer relevanten und gemäß den Zielsetzungen des STEP **notwendigen Reduktion der MIV-Wege. Konkrete Zahlen zu den Auswirkungen auf die gesamtstädtische Mobilität** und den, die **Stadtgrenze überschreitenden Verkehr fehlen** und müssten zur Begründung eines öffentlichen Interesses offengelegt werden (Beilage ./8).

Jedenfalls bestritten wird in diesem Zusammenhang auch die Ausführung der projektwerbenden mitbeteiligten Partei in ihrer (im landesrechtlichen Verfahren erstatteten) Stellungnahme vom 07.03.2023 zu Punkt 2.3 (Seite 28):

„Wie oben angeführt ist eine modernisierte leistungsfähige Strecke, die alle Sicherheitsstandards erfüllt und zur Reduktion des Individualverkehrs von 28 auf 20 % beiträgt, um bis 2025 80 Prozent der Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln, mit dem Rad oder zu Fuß zurücklegen, im Sinne des Klimaschutzes unerlässlich.“

Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund wichtig, dass es überregional keine Untersuchungen gibt, die eine Reduktion des Individualverkehrs von 28 auf 20 % bestätigen. Darüber hinaus hat die projektwerbende mitbeteiligte Partei ohnehin selbst im Rahmen ihrer UVE (rekurrierend auf die Abbildung 8) dargestellt, dass dies nicht für Hietzing gilt.

3.3.8 Zu dem Erfordernis von Lärmschutzwänden

Die projektwerbende mitbeteiligte Partei ist in ihrer Argumentation des Vorliegens des öffentlichen Interesses bzgl der Notwendigkeit von Lärmschutzwänden nicht konsistent. Aufgrund der von der projektwerbenden mitbeteiligten Partei **vorgelegten Zahlen** ist die **durchgehende Errichtung einer Lärmschutzwand nicht zwingend erforderlich**. Eine **Lärmschutzwand** stellt mit Hinblick auf die **erforderliche Fundamentierung einschließlich Arbeitsstreifen einen wesentlichen Eingriff** in die durch das Wr NschG geschützten Tiere und Pflanzen sowie durch die Bestimmungen des UVP-G 2000 geschützten Güter und Interessen dar. Nun führt die projektwerbende mitbeteiligte Partei an, dass das Projekt dem Personen-Nahverkehr dient – also der Verdichtung des Intervalls der S 80 Schnellbahn auf 15 Minuten (von dzt 30 Minuten). Diese Verdichtung rechtfertigt jedenfalls nicht die durchgehende Errichtung einer Lärmschutzwand, da die **modernen Schnellbahnzüge viel leiser** sind als die bisherigen Schnellbahnzüge und sukzessive ausgewechselt werden.

Die projektwerbende mitbeteiligte Partei führt auch an, dass sich die **Personenfern- und Güterverkehrsführungen** – mit Verkehrswirksamkeit des Lainzer Tunnels (12/2012) und des Hauptbahnhofes Wien (12/2015) – weitgehend auf die neu errichteten Infrastrukturen **verlagert** haben und das Vorhaben beabsichtige, die **frei gewordenen Kapazitäten auf der Verbindungsbahn für ein erweitertes Nahverkehrsangebot zu nutzen**. Weiters führt die projektwerbende mitbeteiligte Partei die Zahlen der Güter- und Dienstzüge auf der Verbindungsbahn für 2018 und die Prognose 2025+ an und stellt fest, dass **im Regelfall somit die Anzahl der nicht dem Nahverkehr dienenden Züge abnehme**; da gewisse Verkehrsrelationen (Bahnhöfe Hütteldorf und Penzing, Schleife Oswaldgasse) nicht über den Lainzer Tunnel erreicht werden können, sei die Führung von Güterzügen auf der Verbindungsbahn notwendig; die **Anzahl der prognostizierten Güter- und Dienstzüge werde im Vergleich zum Bestand 2017 etwas abnehmen**; für diese Güter- und Dienstzugsverkehre seien weder Ausbaumaßnahmen auf der Verbindungsbahn notwendig, noch sei ein durchgehender zweigleisiger Ausbau erforderlich. Die Notwendigkeit der Umsetzung des gegenständlichen Projektes (Bau von Haltestellen, Zweigleisigkeit) ergäbe sich daher ausschließlich aus der Intensivierung des Nahverkehrs.

Damit lässt sich aus den Projektantragsunterlagen und aus den bisherigen Vorbringen der projektwerbenden mitbeteiligten Partei **nicht das Erfordernis** der

Errichtung der über die gesamte Strecke geplanten **massiven Lärmschutzwände ableiten**. **Lediglich wird erwähnt, dass bei gewissen Betriebszuständen** (Verspätungen, Wartungsarbeiten etc) **Züge über die Verbindungsbahn umgeleitet** werden („*in der Bemessungsgrundlage für den Lärm- und Erschütterungsschutz ist daher eine höhere Anzahl an Güterzügen ausgewiesen als im Regelfall auf der Verbindungsbahn verkehrt, um auch für diese Betriebszustände die Einhaltung der Grenzwerte für den Lärm- und Erschütterungsschutz zu gewährleisten*“).

Daraus folgt jedoch, dass sich auch aus dem bisherigen Vorbringen der projektwerbenden mitbeteiligten Partei kein Erfordernis einer Lärmschutzwand ableiten lässt; selbst für den (wie im Vergleich zu 2017 angeführt) abnehmenden Güter- und Dienstzugsverkehr ist diese nicht erforderlich. Jedoch wurde für die Berechnung von Lärm- und Erschütterung von gewissen Betriebszuständen (Verspätungen, Wartungsarbeiten etc.) ausgegangen, welche eine Umleitung über die Verbindungsbahn zur Folge haben, und allein dieser – nicht Regelbetrieb – bedinge das Erfordernis einer Lärmschutzwand.

Somit sind die für die Errichtung der Lärmschutzwand erforderlichen Voraussetzungen nicht gegeben, da die **Personenzüge (Schnellbahn S 80) zwar öfter, aber leiser** als früher unterwegs sind. In diesem Punkt ist die Interessensabwägung für die durchgehende Lärmschutzwand (auch im Bereich des Geländeeinschnitts/Geländeböschung) nicht nachvollziehbar, da es auch ein öffentliches Interesse am Unterbleiben der optischen Trennung (bedingt durch die Lärmschutzwand) der Bezirksbewohner gibt. Eine durchgehende innerstädtische Lärmschutzwand quer durch den Bezirk trennt die Menschen, schafft eine Mauer und löst Unverständnis aus. Bei der Erwägung des öffentlichen Interesses ist **auch das öffentliche Interesse am Unterbleiben der Lärmschutzwand in die Entscheidungsfindung** einzubeziehen. Eine nachvollziehbare, unter Offenlegung der Beurteilungskriterien durchzuführende Interessensabwägung ist hierzu durchzuführen. Dies wurde unterlassen und belastet den angefochtenen Bescheid mit Rechtswidrigkeit. Diese Rechtswidrigkeit führt im Ergebnis auch zu einer nachhaltigen Beeinträchtigung der Lebensqualität der Bewohner von Hietzing

3.3.9 Zur Beeinträchtigung der Lebensqualität und der Erholungswirkung

Das Vorhaben bewirkt eine **massive Beeinträchtigung der Lebensqualität und der Erholungswirkung**. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass bei der

Planung und Durchführung aller vorhabensgegenständlichen Maßnahmen darauf Bedacht zu nehmen ist, dass die Landschaft in ihrer Erholungswirkung für den Menschen nicht gefährdet oder wesentlich beeinträchtigt wird. Bei Realisierung der von der projektwerbenden mitbeteiligten Partei beantragten Unterführung Versorgungsheimstraße über die gesamte Länge der Waldvogelstraße wird der Park/Grünfläche einschließlich der rund 178 Bäume Großteils ersatzlos entfernt. Im Gegenzug erhalten die Anrainer eine vierspurige Straße mit doppelter Versiegelungsfläche, die darüber hinaus mit einer massiv in die bisherige Lebensführung eingreifenden Lärmschutzwand versehen ist. Zwar soll die Lärmschutzwand die (offenkundig erhebliche) Lärmbeeinträchtigung verringern, allerdings können die Bewohner der unmittelbar an die projektierte, vierspurige Straße angrenzenden Gemeindebauten diese Lärmschutzwand (ohne die aufgrund des Vorhabens aufzulassenden Schrankenanlagen) nur über extra hierfür vorgesehene Umwege inkl Aufzüge, Stiegen udgl überwinden.

Darüber hinaus sind die Bewohner auch mit der unbefriedigenden, ihre Lebensqualität reduzierenden Situation konfrontiert, dass sich der **Lärm des Straßenverkehrs** wegen des Umwegeverkehrs aufgrund der aufgelassenen Bahnübergänge **stark erhöht** und zusätzlich werden die zum jetzigen Zeitpunkt vorhandenen **Erholungsflächen nicht mehr verfügbar** sein.

Zur Unterführung Waldvogelstraße -Versorgungsheimstraße sei auch angemerkt, dass die belangte Behörde es verabsäumt hat, Lärmschutzeinrichtungen – zumindest schallabsorbierende Elemente an den Wänden des Wannenbauwerks – oder ähnliche lärmreduzierende Maßnahmen für die Unterführung vorzuschreiben. In Ermangelung solcher Maßnahmenvorschreibungen wird die Umweltbelastung im Umfeld ebenfalls projektbedingt erhöht.

3.4 Fazit

Vor diesem Hintergrund erweist sich das **im bundesrechtlichen Verfahren gegenständliche Vorhaben** (auch) aus den vorgenannten Gründen im Lichte der einschlägigen Genehmigungsbestimmungen als **nicht genehmigungsfähig**. Jenes Vorbringen, welches im Beschwerdeschriftsatz gegen den Bescheid der BMK vom 25.03.2022, 2021-0.743.473, erstattet und in der Stellungnahme vom 31.05.2023 konkretisiert wurde, bleibt unverändert aufrecht.

4. Verkehrstechnische bzw verkehrsbezogene Ermittlungsmängel und weiteres, verkehrsbezogenes Vorbringen

4.1 Ermittlungsmängel / Beweisantrag

Im Übrigen weist die Beschwerdeführerin darauf hin, dass erhebliche Ermittlungsmängel verkehrstechnischer bzw verkehrsbezogener Hinsicht bestehen. Die Beschwerdeführerin hält „*die Aufnahme eines Beweises durch Sachverständige*“ in dieser verkehrstechnischen und verkehrsbezogenen Hinsicht zur Erforschung der materiellen Wahrheit in beiden Beschwerdeverfahren für notwendig (§ 52 Abs 1, Abs 2 AVG iVm § 17 VwGVG). Die Beantwortung der relevanten Fachfragen ist nicht schon auf Grund der allgemeinen Lebenserfahrung, sondern nur auf Grund besonderer Fachkenntnisse und Erfahrungen möglich ist (siehe zu den Anforderungen an die Notwendigkeit der Einholung sachverständiger Expertise *Hengstschläger/Leeb*, AVG § 52 Rz 9 mwH [Stand 01.07.2005, rdb.at]).

Diese Notwendigkeit ist wie folgt begründet:

Die als Beurteilungsgrundlage herangezogenen Verkehrsdaten sind bzw waren bereits im Zeitpunkt der Erlassung des angefochtenen Bescheides nicht aktuell. Auf dieser (unzureichenden) Ermittlungsgrundlage können die Auswirkungen des Vorhabens auf die maßgeblichen Schutzgüter, insbesondere jene Schutzgüter, die im Beschwerdeverfahren betreffend den Bescheid vom 25.03.2022, 2021-0.743.473, maßgeblich sind, nicht hinreichend quanti- und qualifiziert werden.

Wie sich schon aus den Einreichunterlagen ergibt, besteht eine **enge Verzahnung zwischen der Errichtung des Eisenbahnprojekts ieS und verschiedenen Straßen**. Durch das Vorhaben kommt es zu Änderungen der Verkehrsflüsse, was speziell die verkehrstechnisch und hinsichtlich Baumfällung und Versiegelung ungünstige Autounterführung Versorgungsheimstrasse / Waldvogelstrasse betrifft. Durch die Errichtung der Verbindungsbahn kommt es zu **wesentlichen Variationen im Verkehrsfluss** – besonders im Verkehrsfluss der bewegungsaktiven Mobilität aufgrund von großen Umwegen, wenn man Aufzüge und Treppen vermeiden will. Bereits der Eingabe der Beschwerdeführerin vom 06.05.2022 wurde der Nachweis geführt, dass Aufzüge und Treppen kein gleichwertiger Ersatz sind und zB auch der durchschnittliche Zeitverlust durch die zeitliche Mehraufwendung für Stiegen und Aufzüge erst bei einer Schrankenschließzeit von 35:40 min/Stunde zum zeitlichen

Vorteil für Fußgänger wird – vorausgesetzt, man kann bei Nichtfunktionieren der Technik auf die Stiegen ausweichen und ignoriert bei der Bewertung der Gleichwertigkeit das erhöhte Verletzungsrisiko auf Stiegen. Zum Vergleich: Heute haben wir Schrankenschließzeiten von rund 15min / Stunde. Für den Radverkehr konnte diese Berechnung nicht geführt werden, da Radverkehr grundsätzlich Hindernisse, wo man absteigen muss, vermeidet. Im Übrigen kommt es im Zuge des Neubaus und der **Veränderung der Querungssituationen** nachweislich zu einer wesentlichen Verschlechterung der Querungsrelationen **für alle Mobilitätsformen**, und diese werden auf Basis der vorhergesagten Modal Split Zahlen für den Bezirk auch bestätigt.

Im Übrigen wird die vorausschauende strategische Verkehrsplanung im Projekt nicht abgedeckt. **Die zu Verfügung stehenden Planunterlagen sind nach Auffassung der Beschwerdeführerin aber grob unvollständig, weil wichtige Straßenzüge, die im Zuge der Durchführung des Vorhabens wesentlich verändert werden sollen, nicht dargestellt wurden.**

Im Übrigen geht die projektwerbende mitbeteiligte Partei² davon aus, dass durch das Vorhaben „*permanent offene und barrierefreie **Querungsmöglichkeiten** für Auto- & RadfahrerInnen und FußgängerInnen ohne Warten vor geschlossenen Schranken werden geschaffen*“ werden würden. Zusätzlich werde „*in der Versorgungsheimstraße (via Jagdschloßgasse) als Ersatz für die wegfallenden Eisenbahnkreuzungen in der Veitingergasse und in der Jagdschloßgasse eine Unterführung für den motorisierten Individualverkehr errichtet*“, was eine „*geringe **Umwegfahrt** von 2 bis 4 Minuten*“ bedeute. Nach Auffassung der Beschwerdeführerin sind diese Prämissen aus **mehreren Gründen nicht realistisch.**

All diese verkehrsbezogenen Umstände müssten durch Sachverständigenbeweis entsprechend ermittelt werden bzw müssten die bisherigen Ermittlungen, soweit überhaupt vorhanden, im Beschwerdeverfahren sachverständig überprüft werden (siehe auch die Ausführungen im Abschnitt A.2 der Beilage .1, insbesondere auf der dortigen Seite 13). In dem (beide Beschwerdeverfahren betreffenden) Punkt II. der Verfügung des Bundesverwaltungsgerichtes vom 28.11.2023, W270 2255812-1/72Z ua, ist von der beabsichtigten Bestellung eines Sachverständigen aus dem

² <https://infrastruktur.oebb.at/de/projekte-fuer-oesterreich/bahnstrecken/grossraum-wien/attraktivierung-verbundbahn/rund-um-die-planung> (abgerufen am 27.12.2023).

Fachbereich Verkehrstechnik bzw Verkehr hingegen keine Rede, obwohl dies – wie dargelegt – notwendig gewesen wäre. Insbesondere soll Herr „Univ. Prof. i.R. DI Dr. techn. Norbert OSTERMANN“ im Beschwerdeverfahren nicht als Verkehrsexperte, sondern nur als Sachverständiger für das Fachgebiet „Eisenbahnwesen“ bestellt werden.

Sohin stellt die Beschwerdeführerin den

A N T R A G,

das Bundesverwaltungsgericht wolle in den (nunmehr verbundenen) Beschwerdeverfahren betreffend die Bescheide vom 08.11.2022, M22 – 1538382/2021, und vom 25.03.2022, 2021-0.743.473, ein Gutachten aus dem Fachbereich Verkehrstechnik bzw Verkehr zur Beurteilung des Vorhabens und der maßgeblichen Varianten bzw Alternativen sowie des damit verbundenen Eingriffs in die maßgeblichen Schutzgüter einholen.

4.2 Weiteres verkehrsbezogenes Vorbringen

Im Übrigen bringt die Beschwerdeführerin vor, dass mehrere relevante Umstände im Zusammenhang mit der Verkehrsorganisation nicht berücksichtigt wurden und die Stationsplanung insgesamt nicht ausreichend erfolgt ist. In diesem Zusammenhang verweist die Beschwerdeführerin auf die Ausführungen auf die diesbezüglichen Ausführungen in dem – in der Wir-Form gehaltenen – themenspezifischen „Positionspapier“ (vgl die Seiten 3 ff der Beilage ./1).

4.3 Fazit

Auch vor diesem Hintergrund erweisen sich die gegenständlichen Vorhaben als nicht genehmigungsfähig.

5. Zur Abgrenzung des Vorhabensgegenstandes / zur Beteiligung der Stadt Wien als „Projektpartner

5.1 Vorhabensabgrenzung

Weiters bringt die Beschwerdeführerin vor, dass nach ihrer Auffassung die gegenständlichen Vorhaben unzureichend abgegrenzt wurden. Nach § 2 Abs 2 UVP-

G 2000 ist mit dem Begriff „Vorhaben“ die „*Errichtung einer Anlage oder ein sonstiger Eingriff in Natur und Landschaft unter Einschluss sämtlicher damit in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehender Maßnahmen*“ zu verstehen. Ein Vorhaben kann eine oder mehrere Anlagen oder Eingriffe umfassen, wenn diese in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehen. Bei der einzelfallbezogenen Beurteilung, ob ein (im Wesentlichen in der Errichtung eines Eisenbahnprojektes bestehendes) Vorhaben ein Vorhaben iSd § 2 Abs 2 *leg cit* zu beurteilen ist, spielen insbesondere Sachlichkeitsüberlegungen sowie der Umstand, ob aufgrund der vom Projektwerber gewählten Gestaltung des Vorhabens ein UVP-Verfahren vermieden wird, eine Rolle (VwGH 08.10.2020, Ra 2018/07/0447 mwH).

Nach Auffassung der Beschwerdeführerin ist die **Vorhabensabgrenzung** der projektwerbenden mitbeteiligten Partei unrichtig bzw jedenfalls **unklar**. Zunächst ist für die Beschwerdeführerin unklar, ob die in den Einreichunterlagen ersichtlich gemachten **Straßenteile Bestandteil des Vorhabens oder** aufgrund der maßgeblichen Genehmigungsbestimmungen „lediglich“ **Beurteilungsgegenstand** sind. Diese weisen türkise Flächen auf, die als „*Straße – Bauphase: innerhalb der Bahnumhüllenden / zusätzlich zur Bahnumhüllenden*“ bezeichnet werden. Für die Beschwerdeführerin ist unklar, wie die Vorhabensgrenze in den Plänen verläuft, speziell im Bereich der Unterführung Versorgungsheim- und Waldvogelstrasse.

Im Zusammenhang mit der Vorhabensabgrenzung ist auch zu berücksichtigen, dass es sich bei dem gegenständlichen Vorhaben um ein **gemeinschaftliches Projekt der projektwerbenden mitbeteiligten Partei und der – als „Standortgemeinde“ auftretenden – Stadt Wien** handelt. Das ergibt sich aus den zwischen der projektwerbenden mitbeteiligten Partei und der Stadt Wien abgeschlossenen Verträgen („*Übereinkommen hinsichtlich Erhaltungsgrenzen von Ersatzbauwerken bei der Auflösung von niveaugleichen Eisenbahnkreuzungen zwischen den Verkehrsträgern Straße und Schiene*“ sowie „*Übereinkommen zwischen dem Bund und dem Land Wien und der ÖBB-Infrastruktur AG über die Realisierung bestimmter Vorhaben*“) und der Genehmigung dieser Verträge durch die Stadt Wien (Gemeinderatsbeschluss MA 5 – 38915-2016-37). Sämtliche Projekte, Vorhaben bzw Maßnahmen, die im Zusammenhang mit dem gegenständlichen Vorhaben stehen – darunter insbesondere das projektbegleitende Fuß- und Radwegenetz – stellen daher ein einheitliches Vorhaben iSd § 2 Abs 2 UVP-G 2000 dar und sind gemeinsam zu behandeln.

Weiters ist zu berücksichtigen, dass nach dem Kenntnisstand der projektwerbenden mitbeteiligten Partei bereits bestimmte **Rodungsarbeiten** im Vorhabensbereich bzw im Nahebereich des Vorhabens **bereits vorgenommen** wurden, wobei für die Beschwerdeführerin unklar ist, ob diese auf Grundlage bestehender rechtskräftiger Bescheide oder aufgrund der – nicht in Rechtskraft erwachsenen – angefochtenen Bescheide erfolgt ist. Die Erteilung der Bewilligung für einzelne Rodungsmaßnahmen, die einen Teil eines Eisenbahnprojektes bilden, dürfte unzulässig sein. Selbst wenn diese nicht Teil des Vorhabens wären, wären sie zumindest als Teil der relevanten Sachlage im Beschwerdeverfahren zu berücksichtigen.

Im Übrigen weist die Beschwerdeführerin auf eine **Presseaussendung**³ hin, in der eine **Umplanung im Bereich der Waldvogelstraße** angekündigt wird. Für die Beschwerdeführerin ist unklar, ob diese Änderung bereits (als Teil des Vorhabens) erfolgt ist.

Vor Klärung des konkreten Vorhabensumfanges ist eine Beurteilung der Rechtmäßigkeit der angefochtenen Bescheide nicht möglich.

5.2 Zur Beteiligung der Stadt Wien

Die Beschwerdeführerin weist im Übrigen auf den **Interessenkonflikt der Stadt Wien** hin. Die Stadt Wien ist einerseits als Standortgemeinde jedenfalls Partei des Genehmigungsverfahrens und sollte als solche die Rechte der Bürgerinnen und Bürger Wiens wahrnehmen. Andererseits hat sich die Stadt Wien – wie in Punkt 5.1 dargelegt – vertraglich sowie durch einen Gemeinderatsbeschluss dazu verpflichtet, das Vorhaben der projektwerbenden mitbeteiligten Partei zu unterstützen. Schon in formaler Betrachtungsweise ist daher fraglich, wie die Stadt Wien aufgrund dieses offenkundigen Interessenskonfliktes ihre Rechte und Pflichten als Standortgemeinde wahrnehmen konnte, kann und wird.

Aber auch konkret **vertrat** die **Stadt Wien** nach der – in dem themenspezifischen „Positionspapier“ in Beilage ./1 näher dargelegten (siehe dort insbesondere Seite 7) – Auffassung der Beschwerdeführerin die **Interessen der betroffenen Bezirke nicht in ausreichendem Maße**. Dementsprechend verweist die Beschwerdeführerin auf ihr

³ https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20220520_OTSS0029/valentin-spoepipal-leixner-neos-verbindingsbahn-neu-waldvogelstrasse-umgeplant (abgerufen am 27.12.2023).

bisheriges Vorbringen, welches diese Interessen (insbesondere im Hinblick auf die Trassenwahl und -gestaltung) aus einer Umweltschutzsicht entsprechend vertritt.

6. Aufrechterhaltung des bisherigen Vorbringens und der bisherigen Anträge

Sämtliches Vorbringen und sämtliche Anträge, die bisher in den Verfahren betreffend die Bescheide vom 08.11.2022, M22 – 1538382/2021, und vom 25.03.2022, 2021-0.743.473, erstattet und gestellt wurden, werden aufrechterhalten.

Wien, am 27.12.2023

BI „Verbindungsbahn besser.at“
vertreten durch Mag.^a Irene Salzmann