

EINSCHREIBEN

An das

Amt der Wiener Landesregierung
Stadt Wien – Umweltschutz
Magistrat der Stadt Wien
Magistratsabteilung 22 – Wiener Umweltschutzabteilung

Dresdner Straße 45

1200 Wien

M22-1538382/2021

Wien, am 26. Juni 2022

Einschreiterin: **Bürgerinitiative**
 "Verbindungsbahn-besser.at"
 vertreten durch: Mag. Irene Salzmann
 Wambachergasse 1/3
 1130 Wien

Projektwerberin: **ÖBB-Infrastruktur AG**
 Praterstern 3, 1020 Wien

wegen: Antrag auf Erteilung der naturschutzbehördlichen Bewilligung für das UVP-
Vorhaben „Attraktivierung der Verbindungsbahn Wien Hütteldorf – Wien
Meidling“ gemäß § 24 Abs 3 UVP-G 2000 iVm §§ 11, 17, 18 Wiener
Naturschutzgesetz, teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren hinsichtlich
jener Vorhabensbestandteile, die in die Zuständigkeit des Landes Wien gemäß § 24
Abs. 3 UVP – G 2000 fallen

Stellungnahme und Einwendungen

Beilagen

In umseits bezeichneter Rechtssache erstattet die einschreitende Bürgerinitiative innerhalb offener Frist nachstehende

Stellungnahme und Einwendungen

1. Parteistellung der Einschreiterin

Gemäß § 24f Abs. 8 iVm § 19 Abs. 1 Z6 und Abs. 4 UVP-G hat die Einschreiterin als Bürgerinitiative Parteistellung auch im teil- konzentrierten Genehmigungsverfahren.

Die Einschreiterin erhob mit Schreiben vom 23.04.2021 samt Nachtrag vom 17.05.2021 schriftliche Einwendungen im UVP Verfahren, und mit Schreiben vom 06.05.2022 Beschwerde gegen den Bescheid der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zur Geschäftszahl: 2021-0.743.473 vom 25.03.2022 zu GZ 2021-0.743.473.

2. Stellungnahme und Einwendungen:

Innerhalb offener Frist erstattet die einschreitende Bürgerinitiative in dem Verfahren nach dem Wiener Naturschutzgesetz zum Ergebnis der Beweisaufnahme nachstehende Stellungnahme und Einwendungen gegen die Genehmigung des Vorhabens „Attraktivierung der Verbindungsbahn Wien Hütteldorf – Wien Meidling“:

2.1. Allgemeines

Die einschreitende Bürgerinitiative setzt sich für ein lebenswertes Hietzing und eine zukunftssichere, ressourcenschonende und kosteneffiziente Stadtplanung unter Rücksichtnahme auf Menschen und die Umwelt ein.

Der Ausbau der Verbindungsbahn ist zwar zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs notwendig und wird begrüßt, die vorliegende Planung der Projektwerberin ist jedoch weder ressourcenschonend noch umweltverträglich und in der Folge daher auch nicht genehmigungsfähig nach dem Wiener Naturschutzgesetz.

2.2. Verstöße gegen § 10 Wr. Naturschutzgesetz

Durch das eingereichte Vorhaben der Projektwerberin werden eine Reihe streng geschützter und geschützter Tiere sowie vier geschützte Pflanzenarten bedroht und es werden hierdurch Verbotstatbestände des § 10 des Wiener Naturschutzgesetz verletzt bzw. kann nicht ausgeschlossen werden, dass diese verletzt werden.

Der Einsatz funktionserhaltender Maßnahmen lassen sich gemäß den Ausführungen der Projektwerberin aufgrund fehlender Flächen im Umfeld der Bestandsbahntrasse nicht ausführen. Die Umsiedlung von Organismen auf trassenferne vorbereitete Lebensräume können nur teilweise angewandt werden; aufgrund der beengten Platzverhältnisse sowie der zeitkritischen Umsetzung des Vorhabens ist es nicht möglich, eigene Habitate i.S. echter CEF-Maßnahmen im Umfeld der Trasse vorzubereiten.

2.3. Beurteilung Alternativenprüfung durch Projektwerberin

Im Rahmen des naturschutzrechtlichen Verfahrens war von der Projektwerberin zu prüfen, ob es eine andere zufriedenstellende Lösung im Sinne des Art. 16 Abs 1 der Fauna-Flora-Habitatrichtlinie gibt. Das Ergebnis dieser Alternativenprüfung wurde von der Projektwerberin dahingehend beantwortet, dass es sich bei dem eingereichten Projekt um ein alternativloses Vorhaben von höchstem öffentlichem Interesse handelt.

- 2.4. Die einschreitende Bürgerinitiative hat in den getroffenen Einwendungen sowie in der Beschwerde gegen den Umweltverträglichkeitsprüfungsbescheid GZ. 2021-0.743.473 aufgezeigt und eingebracht, dass bei **Alternativausführungen** der Eingriff in die Fauna und Flora der Ausbau der Verbindungsbahn wesentlich schonender mit **viel geringeren Eingriffen in die Natur** möglich ist.

2.4.1. Alternativvariante Überführung Tolstojgasse - Titlgasse statt Unterführung Versorgungsheimstraße realistisch – kostengünstig – weniger Eingriff in Natur

Durch eine Errichtung einer Überführung Tolstojgasse – Titlgasse würde der vorhandene Geländeerschnitt optimal genutzt werden, sodass für eine Überführung für MIV nur geringe Eingriffe in die Natur erforderlich sind im Gegensatz zu den massiven Eingriffen der Errichtung einer vollständigen Unterführung in der Versorgungsheimstraße.

Die Errichtung dieser Überführung benötigt lediglich eine lokale Eintiefung der Bahntrasse um 85 cm im Bereich der Überführung (siehe Beilage ./1). Durch die Errichtung einer Überführung Tolstojgasse – Titlgasse gibt es **verhältnismäßig geringe Eingriffe in das Habitat der betroffenen Fauna und Flora**. Ansonst gibt es keine anderen Eingriffe in die Bahnböschung auf dieser Strecke, da die Stützmauer für die geplante Lärmschutzwand für die Hangsicherung der Bahnböschung – im Bereich wo die Trasse eingetieft werden muss – herangezogen werden kann. Auch hinsichtlich Gradientenverlauf des Gleisbetts stellt eine Eintiefung um lediglich 85cm keine Probleme mit den weiteren Zwangspunkten der Planung – Station Hietzinger Hauptstraße und Kreuzung Veitingergasse - unter Einhaltung der 12,5 % Steigung dar. Die von der Projektwerberin in der Variantenanalyse fälschlich dargestellte zwingende Aufweitung des Einschnitts mit einhergehenden Rodungen kann nicht nachvollzogen werden.

Sogar die Zufahrtsrampen sind allesamt bereits mit ausreichendem Querschnitt gegeben. Die von der Projektwerberin in Pkt. 5.2.1. der Artenschutzrechtlichen Prüfung angeführte Tiefe der Eingriffe ist somit nicht zutreffend und hat daher nicht die angeführten tiefgreifenden Auswirkungen auf die geschützten Tier- und Pflanzenarten („...*hätte das gänzliche Verschwinden des terrestrischen Habitats zur Folge*“). Es sind lediglich Bäume im Bereich der Überführungsfläche zu roden, somit bei weitem nicht so viele wie für die Unterführung der Waldvogelstraße erforderlich sind (ca. 100 Bäume) und bedingt eine wesentlich reduzierte versiegelte Fläche, und das bei gleicher wenn nicht sogar besseren Auswirkungen auf die Verkehrsströme inkl. Querungsmöglichkeiten von Tieren.

Eine Überführung Tolstojgasse – Titlgasse war bereits historisch vorgesehen (erforderliche Breite der Straßen bereits vorhanden) und benötigt nur geringen baulichen Aufwand und keine zusätzliche Versiegelung.

Die in Pkt. 5.2.1. der „Artenschutzrechtlichen Prüfung“ angeführte Begünstigung des bezirksfremden Durchzugsverkehrs kann durch Umwidmung der Schrutkagasse als Sackgasse oder durch entsprechende Einbahnregelungen hintangehalten werden – daher Fokus auf Querung Tolstojgasse – Titlgasse und nicht Schrutkagasse – Titlgasse.

Die Ausführung dieser Querung Tolstojgasse - Titlgasse für MIV statt der Unterführung Versorgungsheimstraße hat den Vorteil, dass die umfangreichen Baumfällungen in der Waldvogelstraße nicht erforderlich sind und die geplanten tiefgehenden Eingriffe in diesem Bereich (das gänzliche Verschwinden von Fauna und Flora in diesem Bereich) vermieden werden können (100 Bäume, darunter ehemals unter Schutz gestandene Pappeln). Der Entfall des massiven Eingriffs in Fauna und Flora der Waldvogelstraße wird in der „Artenschutzrechtlichen Prüfung“ der Trassenvariante H-T1 nicht miteinberechnet und mit dem eingereichten Projekt verglichen. Dies stellt einen Verfahrensfehler dar.

2.4.1.1. In Pkt. 5.2.1. der „Artenschutzrechtlichen Prüfung“ wird weiter zur Trassenvariante H-T1 2017 ausgeführt: *„Die Tieflage bedingt notgedrungen entsprechendes Aushubmaterial. Während der Bauphase muss der Aushub abtransportiert und endgelagert werden, wobei oftmals das Deponieren einer großen Menge diversen Aushubmaterials die Beeinträchtigung gut entwickelter Habitats (z.B. Schottergruben) zur Folge hat, so dass wiederum geschützte Tierarten negativ tangiert werden.“*

Dies ist unrichtig. Die Überführung Tolstojgasse – Titlgasse nutzt den bereits bestehenden Geländeeinschnitt, lediglich eine Eintiefung von 85 cm ist im Bereich der Überführung erforderlich.

Laut Recycling-Baustoffverordnung und dem Bundesabfallwirtschaftsplan 2017 (BAWP) ist ein Recycling Baustoff eine aus Abfällen hergestellte natürliche oder recycelte Gesteinskörnung, die gemäß der EU- Bauprodukte-Verordnung als Baustoff verwendet werden darf. Als natürliche Gesteinskörnung sind Bodenaushubmaterial und Bodenbestandteile zu verstehen. Diese Gesteinskörnungen waren zuvor nicht in bautechnischer Verwendung, Als recycelte Gesteinskörnung sind Beton und technisches Schüttmaterial z.B Gleiskörper zu verstehen, diese Gesteinskörnungen waren somit schon in bautechnischer Verwendung.

Der BAWP regelt, dass wenn das Bodenaushubmaterial vorab der Baumaßnahme in-situ chemisch untersucht wird (Grundlegende Charakterisierung gemäß Önorm S2126 oder S2127) und der Aushub nicht verunreinigt ist, keine weiteren Qualitätsuntersuchungen notwendig sind.

Das Material wird in Abhängigkeit der chemischen Ergebnisse den Qualitätsklassen A1, A2, A2-G oder BA zu geordnet. Es sind somit keine weiteren Qualitätssicherungen mehr notwendig. Es liegt somit ein Recycling- Baustoff vor.

Der Bodenaushub muss daher nicht wie fälschlicherweise formuliert endgelagert werden. Der Bodenaushub kann somit als Recyclingmaterial sofort wiederverwendet werden. Es werden somit keine gut entwickelten Habitats z.B. Schottergruben beeinträchtigt.

Diese Zuordnung gilt seit in Krafttreten des BAWP und der RBV im Jahr 2017. Die Deponierung ist nicht mehr Stand der Technik und widerspricht auch jedem nachhaltigen Denken.

Die Argumentation gegen die Trassenvariante H-T1 wegen Beeinträchtigung gut entwickelter Habitats infolge Deponieren einer großen Menge diversen Aushubmaterials trifft somit nicht zu. Die Variante H-T1 wäre somit eine bessere Alternative. Damit wäre in der Achse Schrutkagasse / Titlgasse eine Überführung für den MIV machbar. Somit kann die Unterführung Waldvogelstraße / Versorgungsheimstraße entfallen. Damit können ca. 100 Bäume erhalten werden. Dies gilt entsprechend auch für die anderen Varianten, bei denen dies zutrifft.

2.4.1.2. Hier ist auch die Stellungnahme der einschreitenden Bürgerinitiative hervorzuheben, dass mit der eingereichten Variante bei der Stranzenbergbrücke ebenfalls eine geringere Anzahl an Bäumen gefällt werden muss (Verweis auf Beilage).

2.4.1.3. Zusätzlich ist einzubeziehen, dass durch die aufwändige Unterführung Waldvogelstraße ein massiver negativer ökologischer Fußabdruck entsteht, da durch diese Verbetonierung (Beton und Stahl) ca. 5.000 t CO₂ entstehen, währenddessen die Überführung deutlich weniger Errichtungskosten erfordert (ca. nur ein Drittel, keine Änderung der Zufahrtsstraßen erforderlich).

Für das gegenständliche naturschutzrechtliche Verfahren ist die extrem positive Bilanz für die Fauna und Flora nochmals hervorzuheben, die ein Abgehen von der Unterführung Waldvogelstraße zugunsten einer Überführung Tolstojgasse - Titlgasse mit sich bringt.

Es ist einfach nicht nachvollziehbar, weshalb bei der Variantenprüfung H-T1 in der „Artenschutzrechtlichen Prüfung“ der gänzliche Entfall der Unterführung Waldvogelstraße, welcher massive Eingriffe mit sich bringt, in den Trassenvergleich naturschutzrechtlich nicht miteinberechnet wurde. Leider konnte diese Variante aufgrund der unrichtigen Einschätzung und Angaben in der „Artenschutzrechtlichen Prüfung“ nicht angemessen durch den Amtssachverständigen beurteilt werden.

2.4.1.4. Bei der Bewilligung nach dem Wiener Naturschutzgesetz ist auch das öffentliche Interesse an der beantragten Maßnahme einzubeziehen. Gemäß § 18 Abs. 6 Wiener Naturschutzgesetz ist **bei der Interessensabwägung** zu berücksichtigen, **ob der angestrebte Zweck** auf eine technisch und wirtschaftlich vertretbare **andere Weise erreicht werden kann und** dadurch der Landschaftshaushalt, die Landschaftsgestalt oder die Ergänzungs- oder Erholungswirkung der Landschaft **in geringerem Umfang beeinträchtigt** würden. Der Erhaltungs-, Ergänzungs- oder Erneuerungsvorrang sowie die stadtoökologischen Funktionen der von dem Eingriff betroffenen Flächen sind in die Abwägung jedenfalls miteinzubeziehen.

Unter Erhaltungsvorrang wird gemäß § 3 Abs. 5 Wr. NaturschutzG als Legaldefinition die Zielsetzung verstanden, vorrangig Grünstrukturen unter Berücksichtigung der stadtoökologischen Funktionen anzulegen.

2.4.1.5. Auch dies spricht neben Naturschutz-, Kosten- und CO₂-Gründen ebenfalls für die Alternativvariante der Überführung Tolstojgasse - Titlgasse anstatt der Unterführung Versorgungsheimstraße;

2.4.2. Alternativvariante N-N gemäß Pkt. 5.2.2.

Auch diese Variante wurde aus naturschutzrechtlicher Sicht nicht ausreichend verglichen und bewertet. Auch diese Variante mit modernen rasch reagierenden Schrankenanlagen hat mit Hinblick auf Vermeidung von Habitatzerstörung für Flora und Fauna große Vorteile gegenüber der eingereichten Variante.

2.4.3. Alternativvariante: 0-Variante mit Errichtung zusätzlicher Bahnhaltstellen

Die 0-Variante mit Errichtung zusätzlicher Bahnhaltstellen am Bereich Hietzinger Hauptstraße und Stranzenbergbrücke **ohne durchgängige Lärmschutzwand** schneidet im Variantenvergleich gegenüber der eingereichten Variante naturschutzrechtlich (und auch kostenmäßig) am besten ab. Durch die entfallenden Grundierungsarbeiten für die

Lärmschutzwand reduziert sich der Eingriff in Fauna und Flora auf ein Minimum. Die erhöhte 15-Minuten-Taktung der Schnellbahnen wurde den Anrainern bereits für die Zeit der Beendigung der Lainzer Tunnels zugesagt. Die modernen Schnellbahnen sind nicht laut und nicht lärmbelastigend. Die Erhöhung des Güterverkehrs ist in den Einreichunterlagen der Antragstellerin nicht oder nur verklausuliert zu erkennen.

2.5. Bewilligung nach Wiener Baumschutzgesetz - Ersatzpflanzungen

Im „Bericht in Anlehnung an das WrBSchG“ geht die Projektwerberin fälschlich davon aus, dass das Wiener Baumschutzgesetz auf Bahnanlagen, deren Bewilligung durch das Eisenbahngesetz einem Bundesgesetz geregelt wird, nicht anzuwenden sei. Hierzu verweist sie auf § 20 Eisenbahngesetz, der sich jedoch auf Wiederherstellung von Verkehrsanlagen und Wasserläufen und deren Übergabe bezieht.

Hierzu ist festzustellen, dass für eine generelle Nichtbeachtlichkeit des Wiener Baumschutzgesetzes für Eisenbahnanlagen angesichts der bisherigen Judikatur keine Anhaltspunkte bestehen (UVS 06/42/5890/2002 vom 27.03.2003/Verwaltungsstrafe, VfGH VfSlg 10635/1985).

Für erforderliche Genehmigungen nach dem Wiener Baumschutzgesetz ist die Einbringung eines gesonderten Antrags erforderlich.

Entgegen der Darstellung der Behörde ist das Vorhaben nicht genehmigungsfähig, da **keine ausreichenden Ersatzpflanzungen durchgeführt** werden. Tatsächlich hätten – ob der Vielzahl an gerodeten Bäumen - Ersatzpflanzungen zumindest im Verhältnis 1:2 erfolgen müssen, um das Vorhaben umweltverträglich zu machen. Entschieden entgegengetreten wird der zusammenfassenden Bewertung (Bd. 1 Seite 294), wonach die Rodung von 925 Bäumen lediglich eine geringfügige Beeinträchtigung des Mikroklimas nach sich ziehen würde. Die vorgesehenen Rodungen sind nicht umweltverträglich und sind auch dem Naturschutz massiv abträglich. Die hierdurch bedingte **erhöhte Erhitzung** der gerodeten Flächen hat Auswirkungen auf eine **erhöhte Durchschnittstemperatur** und auf die Luftfeuchtigkeit zu Lasten von Flora und Fauna.

Auch dieser Punkt ist in die Gewichtung der Vergleichsvarianten angemessen miteinzubeziehen.

Die Ersatzpflanzungen in trassenfernen Bezirken von Wien (Ausgleichsfläche in KG Breitenlee) wird die geplante Komplettrodung zB. in der Waldvogelstraße nicht wettmachen können; insbesondere ist dies ausgerechnet vor den Mehrstiegen-Gemeindewohnbauten vorgesehen, die statt des üppigen Grünstreifens mit kühlenden Bäumen dann mit einer 4-spurigen Autostraße mit mächtiger Tiefbau-Unterführung und trennenden Lärmschutzwand konfrontiert sind.

2.6. Veränderungen des lokalen Wasserhaushalts / Ableitung von Niederschlagswässern

Da die Versickerung von Niederschlägen wie bisher für den Wasserhaushalt des Bodens und damit auch für die Fauna und Flora der betreffenden Bereiche wichtig ist, ist es mit Hinblick auf die baurechtlichen Vorgaben unverständlich, dass die Projektwerberin plant, die anfallenden Niederschlagswässer in das öffentliche Kanalsystem der Stadt Wien einzuleiten.

Die Veränderung des lokalen Wasserhaushaltes ist nicht umweltverträglich: gemäß dem UVP-Bescheid werden die im Bereich der Bahnanlagen anfallenden Wässer gesammelt und in das öffentliche Kanalsystem der Stadt Wien eingeleitet. Ausgenommen davon ist die Entwässerung des Anschlussbereichs des Penzinger Asts, wo die Bahnwässer örtlich über Bahngräben versickert werden. Gemäß IV.1.8 Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild⁸ gilt das Prinzip der Entsiegelung für die gesamte gestaltbare Fläche. Insbesondere ergibt sich die fehlende Umweltverträglichkeit daraus, dass die Bereiche

Bahnhofsüberdachung, Unterführung, etc. von diesem Prinzip ausgenommen sind. Die Abwässer werden in den Kanal eingeleitet. Diese durch Versiegelung neu entstehenden Flächen könnten durch diese Versickerungen wiederum entlastet werden. Zur Sicherung des bestehenden lokalen Grundwasservorkommens wären auch diese Niederschlagswässer durch Sickerschächte, Sickerschlitze, Bahngräben etc. versickerbar. Dadurch kann ein weiteres Absinken des Grundwasserspiegels verhindert werden.

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass es im Westen von Wien auf Grund von Klimaveränderungen zu geringeren Niederschlagseinträgen kommt und damit auch die Grundwasservorkommen zurückgehen. Sämtliche Kanaleinleitungen führen letztlich mit Auswirkung für Flora und Fauna zu:

- kleinklimatischen Veränderungen (kaum Verdunstung, höhere Temperaturen),
- keine Bewässerung für Bäume und Sträucher,
- keine Grundwasserneubildung und somit zum Absinken des Grundwasserspiegels
- höhere mengenmäßige Belastung der Kläranlagen
- höhere mengenmäßige Belastung der Vorfluter
- häufigere und größere Hochwässer

Mit Hinblick auf die negativen Auswirkungen auf den Landschaftshaushalt gemäß Art 3 Z. 2 des Wiener Naturschutzgesetzes wird um Abweisung des Genehmigungsantrages, in eventu um bescheidmäßige Auflage der Versickerung des im Bereich der Bahnanlagen anfallenden Wässer ersucht.

2.7. Bodenversiegelung

Das eingereichte Projekt der Projektwerberin führt zu einer großräumigen Versiegelung von Grünflächen mit negativen Auswirkungen für Schutz und Pflege der Natur. Mit der Unterführung für den motorisierten Individualverkehr (MIV) Waldvogelstraße/ Versorgungsheimstraße entstehen für die dortige Fauna, Flora und Bevölkerung Nachteile durch Bodenversiegelung.

Der Sachverständige für Abfallwirtschaft, Boden- und Grundwasserqualität, Dr. Kurt Schippinger zu der Bodenversiegelung Waldvogelstraße: „Wie Erhebungen beim Umweltbundesamt ergeben haben, beträgt die tägliche Versiegelungsfläche in Österreich ca. 10 ha (100.000 m²) pro Tag. Dem gegenüber steht das gegenständliche Projekt mit einer Gesamtversiegelungsfläche von 2,5 ha. Die Neuversiegelung im Bereich der Unterführung Versorgungsheimstraße wirkt sich daher nur unwesentlich bzw. vernachlässigbar auf die Versiegelung aus.“

Die beantragten Bauwerke und Anlagen führen zu einer Bodenversiegelung, die entgegen dem Immissionsminimierungsgebot nicht umweltverträglich ist.

Dieses hohe Ausmaß an Versiegelung mit dem eingereichten Projekt mit den negativen Folgen für Fauna, Flora und die Bewohner ist mit den Zielsetzungen des Wiener Naturschutzgesetzes nicht im Einklang zu bringen.

Was ist als „großräumige Versiegelungen von Flächen“ zu klassifizieren? Allein im Bereich der Waldvogelstraße kommt es gemäß dem beantragten Projektplan zu einer Neuversiegelung von rund 3.300m² zu Gunsten des MIV. Das entspricht ca. der Verdoppelung der lokal versiegelten Fläche. Die Grünfläche wird auf wenige 100m² reduziert. Da auch keine geplante natürlichen Beschattungsmaßnahmen geplant sind, ist hier lokal sehr wohl von einer großräumigen Versiegelung zu sprechen. (E003-3) Da es sich um ein Bestandsprojekt handelt, sind lokal bei der Waldvogelstrasse ein 90% Mehrverbrauch des knappen Gutes Natur als besonders hoch einzustufen. Die versiegelte Fläche beträgt dann 90%.

Es wird ersucht den Genehmigungsantrag abzuweisen,

in eventu bei der bescheidmäßigen Bewilligung auf eine Reduzierung der geplanten Versiegelung maximal zu achten.

2.8. Keine ressourcenschonende Stadtentwicklung, Klimaschutz

Zusätzlich ist zu bedenken, dass die vorliegende Planung den Klimaschutzziele der Europäischen Union, des BMK und den Stadtplanungsgrundlagen der Stadt Wien widerspricht, da bei der Variantenauswahl nicht darauf geachtet wurde, die immer geringer werdenden Naturräume der Stadt zu schützen und gegebenenfalls auszuweiten und dem Klimawandel durch gezielte stadtplanerische Anpassungsmaßnahmen etwas entgegenzusetzen (Vernetzung übergeordneter Grünräume, ausreichend Grün in dicht bebauten Gebieten, Erhalt von Frischluftschneisen, Vermeidung von Hitzeinseln). Die Planung des Projekts lässt keine ressourcenschonende Stadtentwicklung erkennen, da großräumig Grünflächen versiegelt werden und keine attraktive und durchgängige fuß- und radläufige Erschließung der lokalen Zentren geschaffen wird. Durch die Reduktion der Querungsmöglichkeiten, und der besonders für den Radverkehr unattraktiven Alternativen und Wegführungen - besonders zu und von den lokalen Grätzeln - ist davon auszugehen, dass die lokale Bevölkerung weiter auf die motorisierte Mobilität setzen wird

Es wird daher eingewendet, dass das eingereichte Vorhaben „Attraktivierung der Verbindungsbahn“ eine wesentliche Beeinträchtigung des Landschaftshaushaltes hervorruft, da die Vielfalt und Häufigkeit der Tier- und Pflanzenarten, deren Lebensräume und Lebensgrundlage, die Vielfalt und Häufigkeit von Biotopen bzw. andere Landschaftsfaktoren wie Klima, Boden oder Wasserhaushalt gegenüber dem Bestand nachhaltig negativ verändert werden.

- 2.9. Im Gutachten des Amtsverständigen Dr. Rienesl vom 14.03.2022 wird von einem wieder errichteten potenziellen Lebensraum von insgesamt ca 8. ha ausgegangen (S 27/41). Aus den Unterlagen der Antragstellerin ist diese Größe nicht ableitbar, dies ist daher unschlüssig.

2.10. Fehlende Querungen für Kleinlebewesen

Im Antrag der Projektwerberin fehlen Querungsmöglichkeiten für Kleinlebewesen, wie Füchse, Marder, Hasen, Dachse, etc. Derzeit gibt es laufende Sichtungen dieser Tiere im Siedlungsbereich. Da die geplante durchgängige Lärmschutzwand dann keine Querungen für diese Lebewesen ermöglicht, hat dies negative Auswirkungen auf die entsprechende Population dieser Tiere. Im Sinne einer Möglichkeit einer natürlichen Wanderbewegung und eines erforderlichen natürlichen Austausches dieser Tiere sind adäquate Querungsmöglichkeiten geboten. Dass – wie in dem Akt angeführt – Dachse (oder andere Tiere) über die Unterführung mit Stufen die Bahntrasse queren werden, ist nicht wahrscheinlich. Es wird Abweisung des Genehmigungsantrages, in eventu um entsprechende bescheidmäßige Auflagen ersucht.

3. Es ist zu betonen, dass die gemeinschaftsrechtlichen Bestimmungen der Europäischen Union, die Richtlinie 92/43/EWG (**Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie**) zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen verlangen, dass die Durchführung eines Planes oder Projekts aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, **nur dann** durchgeführt werden kann, wenn eine **Alternativlösung nicht vorhanden** ist („sofern es keine anderweitige zufriedenstellende Lösung gibt“); diesfalls unterrichtet der Mitgliedstaat die Kommission über die von ihm ergriffenen Ausgleichsmaßnahmen (Art. 16 Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie).

In Durchführung dieser Richtlinie sieht das **Wiener Naturschutzgesetz** vor, dass trotz des Eingriffsverbots im § 10 Wr. Naturschutzgesetz aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, eine beantragte Maßnahme auf Antrag nur dann bewilligt werden

kann, wenn diese unter dem Gesichtspunkt des Gemeinwohles deutlich höher zu bewerten ist, als das öffentliche Interesse an der Erhaltung dauerhafter lebensfähiger Bestände. Dies bedeutet, dass die Naturschutzbehörde eine **schlüssige und nachvollziehbare Interessensabwägung** durchführen muss, und ein Überwiegen der zwingenden Gründe des öffentlichen Interesses **in Abwägung des Sachverhalts mit** allen in Frage kommenden **Alternativvarianten (andere zufriedenstellende Lösung** im Sinne der Art 16 Abs 1 der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie und Art. 9 Abs 1 der Vogelschutz-Richtlinie).

- 3.1. Zu den Alternativvarianten ist auf die unter Pkt. 2.4. dieser Stellungnahme getroffenen Ausführungen zu verweisen, sowie darauf, dass
- die Projektwerberin angibt für die Förderung des öffentlichen Nahverkehrs den beantragten Ausbau durchzuführen,
 - um einen 15-Minuten-Takt der Schnellbahn einführen zu können,
 - nicht jedoch angibt, dass sie den Güterverkehr wesentlich auf dieser Strecke ausbauen möchte, sondern nur im bisherigen Verfahren kommunizierte, dass sie bei Wartungsarbeiten im Tunnel Ausweichmöglichkeit (also im Ausnahmefall) benötigt.

Da für die Lärmentwicklung von modernen und leisen Schnellbahnen – auch wenn diese doppelt so oft fahren – eine derartige Lärmschutzwand mit massiv aufwändigen Grundierungsarbeiten nicht erforderlich sind, stellt sich bei der durchzuführenden Interessensabwägung die Frage nach dem Sinn der Lärmschutzwand, die einen Wohnbezirk optisch und faktisch teilt.

Ein möglichst geringer Eingriff in Flora und Fauna war für die Anrainer in den Veranstaltungen der einschreitenden Bürgerinitiative immer ein großes Anliegen, die kaum glauben können, dass eine durchgehende Lärmschutzwand ihre Umgebung optisch und faktisch zerteilen wird (Alternative: moderne Schrankenanlage)

Weiters stellt sich die Frage nach dem öffentlichen Interesse an einer massiven Tiefbau-Unterführung, welche die Lebensqualität einer großen Anzahl von – nicht in Villen wohnenden – Anrainern dauerhaft verschlechtert infolge einer benachbarten 4-spurigen Durchfahrtsstraße mit mühsamen Umwegen für die Überwindung der Bahntrasse, obwohl ein weniger eingriffs-intensive Alternative (Überführung Tolstojgasse – Titlgasse) – auch bzgl Naturschutz – mit weniger Kosten und CO2 Verursachung zur Verfügung steht.

4. Antrag

Da die erforderlichen Anforderungen durch das beantragte Projekt nicht erfüllt sind, stellt die einschreitende Bürgerinitiative den

A n t r a g ,

den Genehmigungsantrag der Projektwerberin abzuweisen.

**Bürgerinitiative
"Verbindungsbahn-besser.at"**