

BREITENECKER KOLBITSCH VANA

An die
Bundesministerin Leonore GEWESSLER, BA
zH Ministerialrätin Mag. Gabriele Fiedler (im
Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie,
Mobilität, Innovation und Technologie)
Postfach 201
1000 Wien

Rechtsanwalt
Verteidiger in Strafsachen
akademischer Europarechtsexperte
MAS Mediation &
Konfliktmanagement
in Wirtschaft, Verwaltung

Taborstraße 10, Stiege 2
A-1020 Wien
Tel. +43 1 2147710-40
Fax. +43 1 2147710-16
vana@vana.cc
www.vana.cc

EINSCHREIBEN

Vorab per E-Mail: UVP-Verbindungsbahn@bmk.gv.at
gabriele.fiedler@bmk.gv.at

Wien, 06.05.2022/ds

Unser Zeichen: 76/21



GZ: 2021-0.743.473

Beschwerdeführerin

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

vertreten durch:

Breitenecker Kolbitsch Vana
Rechtsanwältinnen und Rechtsanwalt
(S100390)
Taborstraße 10/2
1020 Wien

Prozess und Geldvollmacht
erteilt gem § 30 Abs 2 ZPO

Belangte Behörde:

Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität, Innovation und
Technologie

Mitbeteiligte Partei:

ÖBB-Infrastruktur AG
Praterstern 3, 1020 Wien

wegen:

Bescheid der Bundesministerin für
Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie zur
Geschäftszahl: 2021-0.743.473 vom
25.03.2022

BESCHWERDE

1-fach
Einzahlungsbestätigung beiliegend

Die Beschwerdeführerin, Bürgerinitiative "Verbindungsbahn-besser.at", erhebt gegen den Bescheid der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zur Geschäftszahl: 2021-0.743.473 vom 25.03.2022, kundgemacht durch Edikt gemäß § 24f UVP-G 2000 binnen offener Frist nachfolgende

BESCHWERDE

an das Bundesverwaltungsgericht.

I. Beschwerdelegitimation

Die Beschwerdeführerin hat als Bürgerinitiative gemäß § 24f Abs. 8 iVm § 19 Abs. 1 Z6 und Abs. 4 UVP-G Parteistellung.

Die Beschwerdeführerin hat mit Schreiben vom 23.04.2021 samt Nachtrag vom 17.05.2021 schriftliche Einwendungen erhoben. Die Beschwerdeführerin hat an der mündlichen Verhandlung teilgenommen und in Rahmen dieser weitere Einwendungen erhoben.

Der gegenständliche Bescheid wurde am 25.03.2022 erlassen und am 25.03.2022 per Edikt kundgemacht, sohin wurde die Beschwerde binnen offener Frist erhoben.

II. Beschwerdeerklärung

Die Beschwerdeführerin erachtet sich durch den oben bezeichneten Bescheid in ihrem subjektiven-öffentlichen Recht auf Einhaltung von Umweltschutzvorschriften insbesondere des UVP-G und der mitanzuwendenden Bestimmungen und in ihrem Recht auf Einhaltung der Bestimmungen im Sinne des § 24f UVP-G als verletzt und ficht daher diesen Bescheid wegen unrichtiger rechtlicher Beurteilung und Rechtswidrigkeit infolge der Verletzung von Verfahrensvorschriften in seiner Gesamtheit an.

III. Sachverhalt

Über Antrag der mitbeteiligten Partei vom 24. Oktober 2016 hat die belangte-Behörde für das Vorhaben „Attraktivierung der Verbindungsbahn“ ein UVP-Vorverfahren gemäß § 4 iVm § 24 Abs. 7 UVP-G 2000 durchgeführt.

Die mitbeteiligten Partei hat für das gegenständliche Vorhaben „ÖBB-Strecken - 12201 (Wien Hütteldorf – Wien Praterstern) km 0,77 bis 5,30; - 12101 (Wien Penzing – Abzweigung Hütteldorf 1) km 1,00 bis km 1,72; - 10615 (Wien Maxing – Wien Matzleinsdorf-Altmanndorf) km 4,53 – km 5,54; "Attraktivierung der Verbindungsbahn" mit Schreiben vom 7. August 2020 um die Durchführung der Umweltver-träglichkeitsprüfung gemäß den §§ 23b, 24 und 24f Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 angesucht, sowie um

Genehmigung gemäß den § 24a Abs. 1 UVP-G 2000 iVm § 3 Abs. 2 Hochleistungsstreckengesetz (HIG), §§ 20 und 31 ff Eisenbahngesetz (EisbG), § 127 Abs. 1 lit b WRG iVm §§ 32 und 38 Wasserrechtsgesetz 1959 (WRG) und § 5 Denkmalschutzgesetz (DMSG) angesucht.

Die belangte Behörde, Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, als zuständige UVP-Behörde führte die verfahrensgegenständliche Umweltverträglichkeitsprüfung nach den Bestimmungen des UVP-Gesetzes durch.

Mit Schreiben vom 23.04.2021 samt Nachtrag vom 17.05.2021 erhob die Beschwerdeführerin als Bürgerinitiative Einwendungen gegen das Vorhaben, und wendete zusammengefasst ein, dass das Vorhaben nicht umweltverträglich ist.

Das Projekt wurde mit dem bekämpften Bescheid unter Vorschreibung bestimmter Auflagen von der belangten Behörde genehmigt.

IV. Beschwerdegründe

Ausführungen zur Rechtswidrigkeit des Bescheides die in den Einwendungen der Beschwerdeführerin gerügt wurden:

1. Lärmschutz

Die Beschwerdeführerin brachte mit Schreiben vom 23.04.2021 unter anderem folgende Einwendung vor: „Das Vorhaben wird unzumutbare Lärmbelästigung hervorrufen.“¹

Richtigerweise zitiert² die belangte Behörde, dass:

„der Verwaltungsgerichtshof mit Erkenntnis vom 28.11.2013, 2012/03/0045 ausgesprochen (hat), dass es sich bei den Grenzwerten der SchIV 1993 um Mindeststandards handelt, deren Unterschreitung im Einzelfall geboten sein kann (Hinweis Erkenntnis vom 22. Oktober 2010/03/0014 und Erkenntnis des VfGH vom 13. Dezember 2007, V 87/06 (Koralm)). Weiters hat der Verwaltungsgerichtshof festgehalten, dass der Hinweis der Behörde, die Grenzwerte der SchIV 1993 würden eingehalten, eine Auseinandersetzung mit dem aufgeworfenen Thema des Einflusses von Schallpegelspitzen auf die menschliche Gesundheit und der Notwendigkeit ihrer Begrenzung nicht entbehrlich macht.“

Die belangte Behörde führt im Bescheid³ zudem aus,

¹ Schreiben vom 23.04.2021 S. 18-19

² Bescheid S. 104.

³ Bescheid S. 106.

„aus Sicht dieses Sachverständigen und auch des humanmedizinischen Sachverständigen sind Maßnahmen zwingend erforderlich um schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf das Leben und die Gesundheit von Menschen und deren Lebensräume zu verhindern oder zu verringern oder günstige Auswirkungen zu erhöhen, was in den Nebenbestimmungen in den Spruchpunkten IV.1.2.1 und IV.1.2.2, IV.1.3.3 bis IV.1.3.9, IV.2.5.1 und IV.3.1.1 bis IV.3.1.10 ihren Niederschlag gefunden hat.

Durch die Aufnahme dieser zwingenden Auflagenvorschläge in den Spruch dieses Bescheides ist bei deren Einhaltung aus Sicht der UVP-Behörde jedenfalls davon auszugehen, dass es durch den vorhabensbedingten Schienenlärm zu keiner Gesundheitsgefährdung und keiner unzumutbaren Belästigung der Anrainer kommt.“

Daraus ist zu entnehmen, dass weder

- der Sachverständige noch
- die Behörde

davon ausgehen, dass das Vorhaben in der beantragten Form genehmigungsfähig ist. Aus diesem Grund wurden – richtigerweise - Auflagen erteilt.

Die oben genannten Auflagen sehen ein Monitoring vor:

IV.3.1.5 (LA10) Nach Fertigstellung des Projektes und Fertigstellung sämtlicher bahnseitiger Schallschutzmaßnahmen sind binnen 9 Monaten Kontrollmessungen zur Ermittlung der tatsächlichen Schienenverkehrslärmimmissionen im folgenden Umfang vorzunehmen und die resultierenden Prüfberichte der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 unmittelbar nach deren Fertigstellung vorzulegen:

a) Messung und Analyse der Vorbeifahrten von repräsentativen Zugtypen. Die Messungen zumindest über einen Zeitraum von 2 Stunden oder bis zur Erfassung von mindestens 15 Vorbeifahrten zu erfolgen.

b) Die Messungen haben jeweils bei günstigen Schallausbreitungsbedingungen zwischen der maßgeblichen Schienenstrecke und dem Immissionspunkt in der Nachbarschaft (bei GZ. 2021-0.743.473 27 von 156 Windstille bis schwacher Mitwindlage, vornehmlich bei Nachtzeit) zu erfolgen. Parallel zur Immissionsmessung sind auch maßgebliche Daten der Schallemissionen (Zuglänge, Geschwindigkeit) zu erfassen und anzugeben.

c) Nachrechnung der an den repräsentativen Punkten der Nachbarschaft unter Berücksichtigung des zum Zeitpunkt der Überprüfung vorliegenden Betriebsprogramms und des prognostizierten Betriebsprogramms der ÖBB zu erwartenden Schienenverkehrslärmimmissionen als äquivalenter Dauerschallpegel LA,eq bzw. als Beurteilungspegel Lr des Schienenverkehrslärms nach SchIV zur Gegenüberstellung mit den Lärm-Prognosewerten des Einreichprojekts und mit den Immissionsgrenzwerten nach SchIV und zur Verifizierung der Objektschutzmaßnahmen vorzunehmen.

d) Die entsprechenden lärmtechnischen Überprüfungen sind grundsätzlich an repräsentativen und lärmexponierten Punkten zur Kontrolle der ausreichenden projektgemäßen Wirksamkeit

der Maßnahmen und darüber hinaus zur Verifizierung der Objektschutzmaßnahmen im ausreichenden Umfang vorzunehmen.

IV.3.1.8 (ERo4) Nach Fertigstellung des Projektes und Aufnahme des vollständigen Fahrbetriebs, sowie einer Einfahrzeit von zumindest 6 Monate, sind Kontrollmessungen in zumindest 4 repräsentativen Objekten vorzunehmen, bevorzugt in jenen Gebäuden, die im Zuge der erschütterungstechnischen Untersuchung messtechnisch untersucht wurden (Immissionsmessungen gemäß ÖNORM S 9012 bzw. RVE 04.02.01). Die Prüfberichte sind der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 unmittelbar nach Fertigstellung auf Verlangen vorzulegen.

Diese Auflagen sind unzureichend:

Entsprechend der, zur SchIV – von der Behörde zitierten - ergangenen Judikatur legt diese Verordnung lediglich einen „Mindeststandard“ fest. Es handelt sich bei der Frage des Lärms um eine Frage der Umweltmedizin, die im Detail von einem Humanmediziner beurteilt wird. Erforderlich ist eine Gesamtbetrachtung eines Humanmediziners im Sinne der zitierten Judikatur.

Beweis: einzuholendes Sachverständigengutachten eines Humanmediziners

Wie von der Behörde richtig zitiert wurde, hat der Verwaltungsgerichtshof festgehalten, dass der Hinweis der Behörde, die Grenzwerte der SchIV 1993 würden eingehalten, eine Auseinandersetzung mit dem aufgeworfenen Thema des Einflusses von Schallpegelspitzen auf die menschliche Gesundheit und der Notwendigkeit ihrer Begrenzung nicht entbehrlich macht. Die Fragen des Lärmschutzes sind von einem medizinischen Sachverständigen insbesondere anhand der „Vorbeifahrtspegel“ zu beurteilen (vgl. Erkenntnis vom 22. Oktober 2010/03/0014 und Erkenntnis des VfGH vom 13. Dezember 2007, V 87/06 (Koralm); W102 2000176-1 „Spange Götzendorf/Umfahrung Landesstraße B 60“; VwGH 28. 11. 2013, 2012/03/0045 „Pottendorfer Linie“).

Der Bescheid hat zwar

- die Judikatur zur SchIV zitiert aber
- gleichzeitig daraus in der Auflage für die Umsetzung dieser Judikatur keine verbindliche Grundlage geschaffen sondern
- lediglich auf ein „Monitoring“ nach Inbetriebnahme verwiesen – sodass hier erst mühsam um Nachbesserungen gekämpft werden müsste.

Die Umweltverträglichkeit des Vorhabens muss im Vorhinein geprüft werden.

„Nach stRsp des VwGH muss der Spruch eines Bescheides, mit dem eine Verpflichtung auferlegt wird, so bestimmt gefasst sein, dass einerseits dem Bescheidadressaten die überprüfbare Möglichkeit gegeben wird, dem Leistungsauftrag zu entsprechen, und andererseits ohne weiteres Ermittlungsverfahren und neuerliche Entscheidung eine

Vollstreckungsverfügung im Rahmen einer allfälligen, ihrem Umfang nach deutlich abgegrenzten Ersatzvornahme ergehen kann. Das gilt auch für Auflagen (Hinweis E 15.7.1999, 99/07(0033). Ist eine unbestimmte Auflage in Rechtskraft erwachsen, so ändert das nichts an ihrer Unbestimmtheit. Die Unbestimmtheit bewirkt, dass die Auflage nicht vollzugstauglich ist. Aus einer nicht vollzugstauglichen Auflage aber kann die Partei, zu deren Schutz die Auflage vorgeschrieben wurde, kein Recht ableiten. [...]“ (VwGH 21.10.1999, GZ: 99/07/0080).

Die dargestellte Judikatur verdeutlicht, dass die im Bescheid festgeschriebene Auflage nicht geeignet ist, die Umweltverträglichkeit des Projektes zu verbessern. Vielmehr ist die Auflage wirkungslos und daher der Bescheid mit Rechtswidrigkeit behaftet da

- das Vorhaben in der beantragten Form nicht genehmigungsfähig ist, und
- Auflagen – die Voraussetzung für die Genehmigungsfähigkeit sind - vorgeschrieben wurden
- die – wie oben dargestellt - wirkungslos sind.

2. Luft und Klima

Die Beschwerdeführerin brachte mit Schreiben vom 23.04.2021 unter anderem folgende Einwendung vor: „Das Vorhaben widerspricht den Klimaschutzzielen der EU, des BMK und den Stadtplanungsgrundlagen der Stadt Wien.“ Zudem wurde vorgebracht, dass das Vorhaben zu keiner CO₂ Reduktion führen wird.

Die Steigerung der Emissionen ist unter anderem auf die zusätzlich zurückgelegten Strecken mit PKW zurückzuführen. Diese werden notwendig, da Bahnübergänge geschlossen werden.

Gemäß § 24f. (1) Z 2 UVP-G dürfen Genehmigungen nur erteilt werden, wenn im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge zu den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften zusätzlich nachstehende Voraussetzungen erfüllt sind:

2. die Immissionsbelastung zu schützender Güter ist möglichst gering zu halten, wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die

a) das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden oder

b) erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen, oder

c) zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinn des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen

Zur gleichlautenden Bestimmung des § 17 UVP-G (und daher analog auf § 24f UVP-G übertragbar) wird im Kommentar Ennöckl/N.Raschauer/Bergthaler zum Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz Folgendes festgehalten:

Zum einen enthält er ein allgemeines Immissions-Minimierungsgebot (arg »möglichst gering«; vgl auch Ritter, UVP 211 f, 251 f; Madner, UVP 877; Köhler/Schwarzer, UVP-G § 17 Rz 11; ferner C. Baumgartner/Niederhuber, RdU 2005, 19), das entsprechend dem im Einzelfall maßgeblichen Stand der Technik und Wissenschaften zu vollziehen ist (VwGH 24.6.2009, 2007/05/0101). Das Minimierungsgebot gilt bereits dann, wenn eine potentielle - nicht erst konkrete - Rechtsgutbeeinträchtigung droht (Altenburger/Berger, UVP-G2 § 17 Rz 27 mwH). Das Immissionsminimierungsgebot ist iSd Verhältnismäßigkeitsprinzips auszulegen (vgl auch Baumgartner/Petek, UVP-G 171; Schmelz/Schwarzer, UVP-G § 17 Rz 116). Es ist in jedem Einzelfall zu prüfen, ob die Anwendung zusätzlicher Maßnahmen noch im Verhältnis zu der damit insgesamt erreichten Verringerung der Immissionsbelastung steht (Altenburger/Berger, UVP-G2 § 17 Rz 29 mwN). Ergibt die Prüfung, dass solche Verbesserungen technisch möglich und wirtschaftlich vertretbar sind, so können diese Verbesserungen nach § 17 Abs 4 vorgeschrieben werden. Insoweit können zB Nebenbestimmungen zur Minimierung von Emissionen der Anlage selbst, aber auch zur Verschreibung des Abtransports gefährlicher Abfälle mit der Bahn oder zur ausschließlichen Verwendung lärmarmen LKW zum An- und Abtransport vorgeschrieben werden (VwGH 18.10.2001, 2000/07/0229). Bei einem Einkaufszentrum können die Anforderungen des Immissionsminimierungsgebots durch eine Reihe besonderer Maßnahmen erfüllt werden: durch die Deckung des Wärmebedarfs über das Fernwärmenetz und eine Grundwasserwärmepumpe; durch eine geplante, mittels einer Bedingung über den Abschluss eines Verkehrsdienstvertrags mit dem Verkehrsverbund (einschließlich genau festgelegter Mindestbedienzeiten) abgesicherte Anbindung an den öffentlichen Personenverkehr; sowie durch eine geplante Beteiligung des Projektwerbers an der Verbesserung des Fuß- und Radwegenetzes (zB US 17.3.2008, 5A/2007/13-43 [Vöcklabruck]). Bei einem Rohstoffgewinnungsvorhaben kann die Genehmigungsfähigkeit bspw. durch Staubfreimachung der Zufahrtsstraße und Anlage von Fußgängerquerungen, detailliert überprüfbar zeitlichen und kapazitätsmäßigen Verkehrsbeschränkungen und die Herstellung eines Bahnanschlusses sichergestellt werden (US 11.9.2008, 9A/2007/8-170 [Strasshof/Nordbahn]).

Aus den Gesetzesbestimmungen, den Ausführungen im oben zitierten Kommentar und der dargestellten Judikatur folgt, dass es hinsichtlich des normierten Immissionsminimierungsgebots im Rahmen der UVP geboten ist,

- zu prüfen, ob es Verbesserungen hinsichtlich der Immissionsminimierung gibt, die technisch möglich und wirtschaftlich vertretbar sind.

Trifft dies zu, müssen diese Verbesserungen (Auflagen, Bedingungen, Befristungen, sonstige Verschreibungen, Ausgleichsmaßnahmen) nach § 24f Abs. 4 UVP-G vorgeschrieben werden.

Da vom Projekt die notwendige Gestaltung der Fuß- und Radwegenetze nicht als Teil der UVP behandelt wurde (wie im vorbereitenden Schriftsatz gefordert), konnte nicht geprüft werden, ob dem Immissions-Minimierungsgebot entsprochen wurde (vgl. zB US 17.3.2008,

5A/2007/13-43 [Vöcklabruck]). Aus diesem Grund ist der Bescheid mit inhaltlicher Rechtswidrigkeit behaftet.

Zudem wurde von der Behörde unterlassen, ausreichend Auflagen zur Verbesserung hinsichtlich der Immissionsminimierung vorzuschreiben.

Darüber hinaus werden in dem Fachbeitrag LUFT UND KLIMA nicht die Auswirkungen auf den CO₂ Fußabdruck durch den Materialverbrauch, der Versiegelung und Folgen der Baumrodungen berücksichtigt.

Emissionen während der Bauphase

durch die klimaschädliche Auswahl der verwendeten Baustoffe (Fachbeitrag 306.01; S. 142; Fachbeitrag 306.01; S. 139):

Hinsichtlich der Emissionen während der Bauphase wird ergänzend vorgebracht, dass die für den Ausbau der Verbindungsbahn gewählte Variante massive Einbauten unter primärer Verwendung des Baustoffes Beton erfordert. Der hohe Einsatz des Baustoffes Beton führt zur Klimabelastung.

Im Fachbeitrag Luft und Klima, Kapitel 5.2. wird diese Klimabelastung nicht untersucht, sondern lediglich ausgeführt:

„Im Zuge der Betrachtung zur Bauphase sind lufttechnische Berechnungen bzw. Untersuchungen durchzuführen, um die Auswirkungen des Baustellenbetriebes auf die Luftgüte im Bereich der benachbarten Wohnbevölkerung zu ermitteln.“

Warum die Belastung der Klimabilanz durch die gewählte Variante keine Berücksichtigung findet, ergibt sich aus dem Fachbeitrag nicht. Auch im Klima- und Energiekonzept finden sich keine dementsprechenden Ausführungen. Tatsächlich hätten Varianten geprüft werden müssen, die einen geringeren Einsatz von Baustoffen wie insbesondere Beton für den Ausbau benötigen. Dies vor allem im Hinblick auf das im Anschluss dargestellte Immissionsminimierungsgebot.

Der Fachbeitrag Luft und Klima bestätigt, dass es zu keiner Abnahme sondern Zunahme der Emissionen kommt. Somit wird selbst auf Basis einer unvollständigen Analyse bestätigt, dass das Projekt nicht umweltverträglich ist. Unter Einbeziehung aller relevanten Parameter wie Boden- und Materialverbrauch würde die Bilanz noch schlechter ausfallen. Eine Abschätzung der Auswirkungen des materiellen Ressourcenverbrauchs ist heute schon Stand der Technik. Grundlagen für die Ansätze können der ISO 14064 entnommen werden.

Erhöhung der Emissionen:

Entgegen der Stellungnahme der ÖBB, es könne „aus dem Fachbeitrag Luft und Klima, sowie dem Klima- und Energiekonzept...entnommen werden, dass durch Verlagerungseffekte von der Straße auf die Schiene Treibhausgaseinsparungspotential ableitbar ist“, führt die Umsetzung in der zurzeit beantragten Form insbesondere durch die Verlängerung der Wege für den motorisierten Verkehr aufgrund der Schließung von Bahnübergängen zu einer Erhöhung der Emissionen.

Auch die zusammenfassende Bewertung in Bd. 1, Seite 288 verweist darauf, dass „beim klimawirksamen CO₂“ sich durch den Betrieb eine geringfügige Zunahme (ca. 1000 t per anno) ergeben würde.

Die Schließung von Bahnübergängen sowie der Nichtausbau von Rad- und Fußgängerwegen werden, wie oben dargestellt, zu einer Erhöhung der Immissionen beitragen. Die Behörde kann sich hinsichtlich dieses immanenten Bestandteils des UVP Verfahrens nicht damit begnügen zu argumentieren, dass Rad- und Fußwege ein „Kontextprojekt“ darstellen, dessen Zuständigkeit im Bereich der Stadt Wien liegt.

Das UVP-G sieht in § 24f Abs. 2 Z 2 lit b vor, dass Immissionen zu vermeiden sind, die die Luft bleibend schädigen. Durch die im Rahmen des Projektes verursachte Zunahme des MIV (aufgrund des unterlassenen Ausbaus der Fuß- und Radwege bzw. der Schließung der Bahnübergänge) wird der CO₂ Ausstoß weiter zunehmen.

Aus den dargelegten Gründen ist das verfahrensgegenständliche Projekt in der derzeitigen Form nicht umweltverträglich.

Technischen Leitlinien für die Sicherung der Klimaverträglichkeit von Infrastrukturen im Zeitraum 2021-2027:

Stand der Technik für die Durchführung des UVP-Verfahrens sind die von der Kommission bekanntgemachten Technischen Leitlinien für die Sicherung der Klimaverträglichkeit von Infrastrukturen im Zeitraum 2021-2027 (2021/C 373/01):

*„In einigen Sektoren, etwa in den Bereichen Verkehr, Energie und Stadtentwicklung, müssen wirksame Maßnahmen hauptsächlich in der Planungsphase ergriffen werden, um Treibhausgasemissionen zu verringern. Tatsächlich wird in dieser Phase die Wahl zwischen Verkehrsträgern für bestimmte Zielorte oder Korridore getroffen (z. B. zwischen öffentlichen Verkehrsmitteln und privatem Fahrzeug), was häufig ein wichtiger Faktor sowohl in Bezug auf den Energieverbrauch als auch auf die Treibhausgasemissionen ist. Eine ebenso wichtige Rolle spielen politische und „weichere“ Maßnahmen, beispielsweise Anreize **für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel, für das Fahrradfahren und Zufußgehen.**“*

Eine Schlüsselfrage zum Klimaschutz im Rahmen des UVP-Verfahrens ist gemäß der genannten Leitlinien:

„Infrastrukturinvestitionen sollten mit den Zielen des Übereinkommens von Paris abgestimmt und mit einem glaubwürdigen Pfad zu einem Szenario mit Netto-Null- Treibhausgasemissionen und Klimaneutralität bis 2050 vereinbar sein. Darüber hinaus ist sicherzustellen, dass Infrastrukturprojekte keine erhebliche Beeinträchtigung für andere Umweltziele der EU wie die nachhaltige Nutzung und den Schutz von Wasser- und Meeresressourcen, die Umstellung auf eine Kreislaufwirtschaft, Abfallvermeidung und -recycling, Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung und den Schutz gesunder Ökosysteme darstellen.“

In diesen Leitlinien wird empfohlen, gegebenenfalls die Methoden der EIB zur Ermittlung des CO₂-Fußabdrucks (Quantifizierung der Treibhausgasemissionen) und zur Berechnung der CO₂-Schattenpreise (Monetarisierung der THG-Emissionen) zu verwenden.

Diese Berechnung hat im gegenständlichen Verfahren nicht stattgefunden.

Auf die Frage während der UVP Verhandlung, ob die zuständigen Stellen eine entsprechende CO₂ Berechnung, die auch den Faktor Material berücksichtigt, durchgeführt wurde:

„Stellungnahme des Sachverständigen für Luft und Klima, Dr. Erich Mursch-Radlgruber zur Stellungnahme der Bürgerinitiative Verbindungsbahn-besser.at vom 28.6.2021 zu E003, Voo: Minimierungsgebot: Wie z.B. die Vorläuferprozesse Schienenerzeugung oder Erzeugung von Lokomotiven ist die Zementerzeugung und die damit verbundene Freisetzung von klimawirksamen Gasen (CO₂, äq) nicht Bestandteil der Klimabeurteilung des Projektes.“⁴

Die oben zitierte Leitlinie entspricht dem Stand der Technik, dass auch Bau, Betrieb, Verkehr und Erhaltung in der CO₂ Bilanz eines Projekts miterfasst werden.

2.1. Baumschutz:

Dieses Vorhaben inkl. seiner Begleitplanung muss einem Klimaverträglichkeitscheck unterzogen werden. Das Roden von rund 1.000 Bäumen und 2,45ha zusätzlicher Versiegelung widersprechen der Umweltverträglichkeit.

Im vorbereitenden Schriftsatz⁵ wurde vorgebracht, dass auch wenn das Wiener Baumschutzgesetz nicht unmittelbar anwendbar ist, es analog dem „Stand der Technik“ entsprechend anzuwenden wäre, um das Projekt bewilligungsfähig zu machen. Es wäre die Auflage zu erteilen, dass für jeden gerodeten Baum, eine Ersatzpflanzung mit dem Schlüssel zumindest 1:2 vorzunehmen ist.

⁴ Verhandlungsschrift S. 143

⁵ Vorbereitender Schriftsatz S. 11.

Die Behörde⁶ hält fest, dass

„Eingangs festzuhalten ist, dass insbesondere das naturschutzrechtliche Verfahren nicht Gegenstand des Umweltverträglichkeitsprüfungs- und des teilkonzentrierten Verfahren bei der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie ist, sondern dieses gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 von den nach den anzuwendenden Materiegesetzen des Landes Wien zuständigen Behörden durchzuführen ist. Die Zuständigkeit fällt hier an den Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 22. Diese ist daher mitwirkende Behörde gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000. Jedoch waren insbesondere sämtliche Fragen des Artenschutzes im Zuge des UVP-Verfahrens grundsätzlich hinsichtlich der Umweltverträglichkeit zu bewerten.“

Im Bescheid⁷ wird weiters ausgeführt:

IV.1.7.10 (ÖK7) Das Potential für die Neupflanzung von Bäumen kann nunmehr aufgrund der „ergänzenden Auskunft zum Fachbereich Landschaftspflegerische Begleitplanung“ (ÖBB; LIS, Kowarc / Cermak vom 10.05.2021) deutlich über das bisher geplante Ausmaß hinaus ausgeschöpft werden. Dies betrifft jene Bereiche, in denen ein Gestaltungswettbewerb läuft, inkl. der Areale der Kleingärten, die in der Bauphase beansprucht werden und diverse Vorplätze, bei de-nen bisher keine Vorgaben für eine Baumbepflanzung vorgesehen waren. Speziell die Flächen der Kleingärten weisen ein hohes Potential auf, hier wird auf eine vollständige Wiederherstellung verzichtet und die Fläche zumindest in Teilen für Baumpflanzungen verwendet.

Dies betrifft die Gestaltungsflächen „Wiederherstellung Kleingärten“ G07-l, G08-r, G12-r, G16-r und die Gestaltungsfläche G18-r. Baumpflanzungen erfolgen auch in den Gestaltungsflächen G05-l (Fußweg Hummelgasse), G11-r (Spohrstraße), G11-l (Hummelgasse, Höhe Veitingergasse), G17-l (Station Speising), G18-r (Hofwiesengasse) und weiteren.

Da Bäume einen wichtigen Lebensraum (bzw. Nahrungshabitat) für Vögel und Insekten (letztere sind wieder bedeutend für Fledermäuse) darstellen, ist die nunmehr geplante Neupflanzung von insgesamt über 430 Bäumen (statt ca. 132) in der vorgeschlagenen Form verpflichtend umzusetzen. Neupflanzungen erfüllen daher meist erst nach Jahrzehnten dieselben ökologischen Funktionen wie der vorhandenen Gehölzbewuchs. Daher ist bei den Neupflanzungen darauf Bedacht zu nehmen, dass möglichst große (und alte) Bäume verwendet werden.“

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),

⁶ Bescheid S. 140.

⁷ Bescheid S. 21f.

wonach die Rodung von 925 Bäumen lediglich eine geringfügige Beeinträchtigung des Mikroklimas nach sich ziehen würde. Die vorgesehenen Rodungen sind nicht umweltverträglich.

Beweis: einzuholendes Gutachten

2.2. Lärmschutzwände:

Die in der jetzigen Form geplanten Lärmschutzwände (Beton – ohne Begrünung) sind nicht umweltverträglich, da diese zu einer weiteren Erhitzung der Stadt beitragen. Tatsächlich hätte – dem Immissionsminimierungsgebot folgend, eine Begrünung der Lärmschutzwände zu erfolgen.

Beweis: einzuholendes Gutachten

2.3. Ökologischer Fußabdruck:

In den Einwendungen der Beschwerdeführerin wurde bereits vorgebracht, dass ein hohes Einsparungspotenzial bezüglich des CO₂ Fußabdruck besteht.

Dazu wurde in der Verhandlung ergänzend vorgebracht, dass der ökologische Fußabdruck in der Bauphase minimiert werden soll. Er besteht aus Arbeit und Material. Die CO₂ Emissionen aus dem Transport während der Bauphase sind berücksichtigt. Das Material wie beispielsweise Beton nicht. In diesem Sinn wäre eine Minimierung des Materialverbrauches anzustreben.

Die Projektvariante Unterführung Versorgungsheimstraße erfordert einen sehr hohen Betonverbrauch und es gibt gleichwertige Alternativen mit geringerem Material- und Flächenverbrauch. Das Projekt ist daher in der beantragten Form nicht umweltverträglich.

Beweis: einzuholendes Gutachten

2.4. Klimawandel - Starkniederschläge:

Gutachter DI Flicker zu notwendigen Anpassungen an den Klimawandel: Stellungnahme des Sachverständigen für Wasserbautechnik und Oberflächengewässer, Dipl.Ing. Peter Flicker zu Sicherheit des Bahnbetriebes in Hinsicht auf große zukünftige Wetterereignisse aufgrund der Klimakrise⁸:

„Die Dimensionierung der Entwässerung der Bahntrasse erfolgt auf Basis der amtlichen Niederschlagswerte (e-HYD). Sollte es in der Zukunft erforderlich sein, diese

⁸ Verhandlungsschrift S 174.

Niederschlagswerte anzupassen, wird dies von der zuständigen Dienststelle (Hydrographisches Zentralbüro) vorgenommen werden; derzeit besteht kein Anpassungsbedarf. Harte Daten des Klimawandels sind eine Temperaturerhöhung und eine Verlagerung der Niederschlagsfracht vom Sommer in den Winter, signifikant erhöhte Starkniederschläge sind aus den Daten nach derzeitiger Beurteilung nicht ableitbar....

Die Entwässerungsplanung wurde nach Stand der Technik auf die maßgeblichen 15 min-Starkregenereignis ausgelegt...."

Der Sommer 2021 hat deutlich gezeigt, dass die eben zitierte Aussage (vor dem Hintergrund der verehrenden Überschwemmungen in Deutschland) aufgrund des Klimawandels nicht mehr haltbar ist.

Da das Abwassersystem nicht auf zukünftige Starkniederschläge ausgerichtet ist (die sich in der Folge des Klimawandels vervielfachen werden), ist das Vorhaben nicht umweltverträglich.

Beweis: einzuholendes Gutachten

3. Veränderungen des lokalen Wasserhaushalts / Ableitung von Niederschlagswässern

Die Veränderung des lokalen Wasserhaushaltes ist nicht umweltverträglich:

Laut 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/Stadtbild⁹ gilt das Prinzip der Entsiegelung für die gesamte gestaltbare Fläche. Die Bereiche Bahnofsüberdachung, Unterführung fallen unter diesen Grundsatz. Zur Sicherung des bestehenden lokalen Grundwasservorkommens wären auch diese Niederschlagswässer durch Sickerschächte, Sickerschlitze, Bahngräben etc. versickerbar (anstelle der genehmigten Einleitung in den Kanal). 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.

Laut Kap. 3.6.2 Grundwasser wird die Qualität des Grundwassers im Untersuchungsbericht als hoch belastet eingestuft. Es wird auch nur das Gebiet der quartären Schotter des Wienflusses beschrieben. Auf die Geologie in Speising, Lainz, bei Stranzenbergbrücke, in Hetzendorf bis Meidling und die dazugehörigen Grundwasserströme wurde nicht eingegangen.

⁹ Bescheid, Seite 22, letzter Absatz.

Laut III.4. Zu den Genehmigungskriterien des Wasserrechtsgesetzes Seite 62f wird ausgeführt, dass die Ableitung der Niederschlagswässer den Gemeingebrauch bzw. die Wasserversorgung in qualitativer Hinsicht nicht beeinträchtigen. Die Beschwerdeführerin macht geltend, dass die Frage, warum ein hoch belastetes Grundwasser vor einem faktisch reinen Niederschlagswasser geschützt werden soll, nicht behandelt wird. Darüber hinaus wird auf den quantitativen Erhaltungsschutz für das Grundwasser nicht eingegangen.

Sämtliche Kanaleinleitungen führen 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

Im relevanten Untersuchungsgebiet bestehen entgegen der „Allgemein verständlichen Zusammenfassung von DI Wilfried PISTECKY (Einreichprojekt 2020 gem. 23b und §§24a ff UVP-G 2000)“ gemäß Seite 16 keine Grundwassernutzungen für lokale Gartenbewässerungen. Diese Vorkommen in einer Tiefe von 6 - 10 m sind nicht sehr mächtig und entstehen durch unterirdischen Zufluss und durch Grundwasserneubildung bei länger andauernden Niederschlagsereignissen. Da es in diesem Einzugsgebiet keine Altlasten, keine industrielle Nutzung, keine landwirtschaftliche Übernutzung etc., gibt, ist die Einstufung des Grundwassers als hoch belastet nicht nachvollziehbar. Die Grundwässer in Unter St. Veit, Lainz etc. stammen teilweise aus Schichtwässer aus dem Areal des Lainzer Tiergartens. Diese Grundwässer sollten eine gute Qualität aufweisen.

Betreffend Grundwasserqualität wurden keine Wassergutachten vorgelegt.

Da ein Wassergutachten zur Prüfung der Umweltverträglichkeit notwendig gewesen wäre, um die Auswirkungen auf die Umwelt abschließend beurteilen zu können, ist das eingereichte Projekt nicht umweltverträglich.

Beweis: einzuholendes Gutachten

4. **Bodenversiegelung**

In den Einwendungen¹⁰ wurde vorgebracht, dass das Projekt zu einer großräumigen Versiegelung von Grünflächen führt.

In der Verhandlung wurde von der Beschwerdeführerin vorgebracht, dass für die Unterführung für den motorisierten Individualverkehr (MIV)

¹⁰ Einwendungen S. 7-9.

Waldvogelstraße/Versorgungsheimstraße für die dortige Bevölkerung Nachteile durch Bodenversiegelung entstehen.¹¹

Der Sachverständige für Abfallwirtschaft¹², 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.“

Dem ist entgegenzuhalten, dass die im Bescheid festgelegten Bauwerke zu einer Bodenversiegelung führen, die wegen Verstoß des Immissionsminimierungsgebotes nicht umweltverträglich sind.

Beweis: einzuholendes Gutachten

5. Stadtentwicklung

In den Einwendungen¹³ der Beschwerdeführerin wurde vorgebracht, dass

„durch die Reduktion der Querungsmöglichkeiten und der besonders für den Rad und Fußverkehr 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. Dies führt nicht zur angestrebten Reduktion der motorisierten Verkehrsbelastung und des CO₂ Ausstoßes. Die UVE bestätigt auf Seite 36 diese marginale Abnahme des motorisierten Verkehrsaufkommens und die Abnahme des Anteils der Fußwege und des Radverkehrs.“

Die Beschwerdeführerin hat mit Eingabe vom 23.04.2021¹⁴ umfassend vorgebracht, dass die Fragen der Stadtplanung unzureichend behandelt wurden. Dabei sei beispielhaft angeführt, dass

- das Vorhaben „Attraktivierung der Verbindungsbahn“ zu keiner Attraktivierung der CO₂-freien Mobilitätsarten, sondern paradoxerweise zu deren Verdrängung und damit Verschlechterung für den Rad- und Fußverkehr gegenüber der Nullvariante führt;

¹¹ Verhandlungsschrift S. 66.

¹² Verhandlungsschrift S. 105.

¹³ Einwendungen S. 14.

¹⁴ Siehe Einwendungen S. 12-14; bzw. S.20-52 im Detail.

- das Vorhaben „Attraktivierung der Verbindungsbahn“ durch die Reduktion der Querungsmöglichkeiten und der besonders für den Rad und Fußverkehr unattraktiven Alternativen und Wegführungen – zu einer Erhöhung der motorisierten Mobilität führen wird.

Entschieden entgegengetreten wird der folgenden Begründung des Bescheides:

„Die Einwendungen in Bezug auf Planung und Auswahl der einzelnen Anlagen eines Radverkehrsnetzes, Erreichbarkeit von Schulen und Kindergärten, Konfliktsituationen im Bereich der Unterführungsaufgänge, Verkehrsführung auf der Stranzenbergbrücke, Umwege und unnötiger Umweltbelastung ist auf die Ausführungen des Sachverständigen für Eisenbahnbau; Infrastrukturplanung / Verkehr inklusive Straßen im Laufe der Verhandlung zu verweisen. wonach bei Auflassungen von Eisenbahnkreuzungen die Verkehrssicherheit an oberster Stelle steht. Die Querung der Bahntrasse ist bei der Veitingergasse und der Jagdschloßgasse für Fahrräder (auch E-Fahrräder) im Schiebetrieb weiterhin möglich (Verhandlungsschrift, S. 159). ... Durch das vorliegende Projekt wird kein neues Radverkehrsnetz geschaffen, sondern entsprechen § 20 EisbG die durch das Bahnprojekt betroffenen Wegeverbindungen in geeigneter Weise wiederhergestellt. Bei den neu geplanten Geh- und Radwegen (Geh- und Radwegunterführung Versorgungsheimstraße) wurde die RVS 30.02.13 berücksichtigt. Bei der Beurteilung einer Gleichwertigkeit ist nicht nur die Kürze und Ebenheit des Verkehrsweges zu betrachten sondern an oberster Stelle ist die Verkehrssicherheit des Verkehrsweges zu beachten. Die Verkehrssicherheit wird auf Grund der Auflassung der Eisenbahnkreuzungen gegenüber der Bestandssituation erheblich verbessert. Aus diesem Grund werden aus h.o. Sicht die Querungsmöglichkeiten und Wegeverbindungen im Projekt als zumindest gleichwertig mit dem Bestand betrachtet (Verhandlungsschrift, S. 173).“

Durch eine Unterführung mit Treppen und Liften wird keine gleichwertige Querungsmöglichkeit bei den Eisenbahnkreuzungen Veitingergasse, Jagdschloßgasse und Speisingerstraße hergestellt. Insbesondere für den Radverkehr stellt eine Querung "im Schiebetrieb", welcher maximal durch Metallschienen an der Seite der Treppen ermöglicht werden könnte, keine Gleichwertigkeit dar. Kinderwägen, Lastenräder für den Transport von (Klein)Kindern und für Einkäufe können auf solchen Schienen nicht geschoben werden und erhalten keine gleichwertige Querungsmöglichkeit. Ein Lift ist (vor allem zu Stoßzeiten) nicht geeignet, beim Zugang zu einer Schule Gleichwertigkeit herzustellen. Lastenräder haben im Lift keinen Platz. Die sensiblen Zonen Volksschule Steinlechnergasse, Otto Glöckl Schule und Kinderbetreuungseinrichtungen etc. liegen an den Kreuzungen, bei welchen eine Gleichwertigkeit somit nicht hergestellt wird. Die Umweltverträglichkeit wird aus diesem Grund nicht gewährleistet.

Gleichwertigkeit der Querungen

Die bestehende Planung sieht keine Gleichwertigkeit der Querungen vor. Um eine annähernde Gleichwertigkeit herstellen zu können bräuchte es Querungen im 90° Winkel zur Bahn die eine direkte Verbindung der durch die Bahn getrennten Siedlungsgebiete

darstellen- mit Rampen - um den Querverkehr aller Mobilitätsformen gleichwertig abzuwickeln.

Durch die im Bescheid vorgesehene Lärmschutzwand ist das ebenerdige Queren in einen Bereich von 1,2km für Fußgänger, Radfahrer und Kfz nicht möglich (Bereich Beckgasse Station Speising).

3 Gleisübergänge (Veitingergasse, Jagdschlossgasse, Station Seising) können nur mit Energieaufwand über Lifte und Treppen überwunden werden. Das ist nicht gleichwertig weder in Bezug auf:

- Komfort
- Zeit
- Primärenergieaufwand (vom Menschen)
- Energieaufwand (allgemein, besonders Betrieb)

Im Zuge der „Errichtung der Gehwegunterführung Speisinger Straße im Zuge des Bahnsteigzugangs der Station Wien Speising als Ersatz für die Eisenbahnkreuzung Speisingerstraße“ wird es laut Bescheid keine barrierefreie Unterführung¹⁵ geben. Entlang der neuen Station Speisingerstraße wird der heute vorhandene Weg zw. Hofwiesengasse und Speisingerstraße ebenfalls nicht wieder hergestellt.

Dies stellt keine Wiederherstellung der Verkehrsanlagen dar und keine Verbesserung gegenüber der Bestandssituation.

Berechnungsbeispiel Zeit im Vergleich Querung heute und in der Folge mit Aufzügen:

Vergleichsrechnung eines beschränkten Übergangs und einer Querung für Fußgänger und Radfahrer mit ausschließlich Stiegen und Aufzug:

Annahmen: 100 FußgängerInnen/h + 20 RadfahrerInnen

Annahme Schrankenschließzeit / Stunde: rund 15,5min

im Schnitt entstehen für 100 FußgängerInnen 26:43 min Wartezeit

im Schnitt entstehen für 20 RadlerInnen 5:08 min Wartezeit

Vergleichsrechnung mit Aufzug und Stiegen:

im Schnitt entstehen für 100 FußgängerInnen 68:48 min Wartezeit

(Für Radfahrer kann keine Aussage getroffen werden, da nicht beurteilt werden kann, ob sie den Aufzug oder Stiegen oder den Umweg wählen würden, da das Angebot von Aufzug oder Schieberille ggf. nicht für die RadlerIn nutzbar ist (z.B. Lastenrad).

Ein Break Even zwischen dem Zeitverlust Stiegen + Aufzüge vs. beschränkter Übergang bei 100 Personen / h entsteht erst bei einer Schrankenschließzeit von 35:40 min/Stunde!

¹⁵ Bescheid S. 10.

Es ist somit mathematisch nachweisbar, dass keine Gleichwertigkeit vorliegt, die die heutigen Schließzeiten / Stunde unter 20 min / Stunde liegen:

Summe Schließzeit/Stunde	00:15:20			
1 Stunde	01:00:00			
Schließanteil /h	25,6%			
Aufrunden	26,0%	00:15:36	15,60 min	
100	Fußgänger			
20	Radfahrer			
Anzahl der Personen die in einer Stunde vor versperrten Schranken stehen würden				
26	Fußgänger			
5	Radfahrer			
Wartezeit [min]				
00:26:43	min Fußgängerwartezeit entsteht bei 100 Fußgänger/Stunde		26,72 min	
00:05:08	min Radlerwartezeit entsteht bei 20 Radlern/Stunde		5,13 min	
Situation Stiegen und Aufzug				
Nutzungsgrad Aufzug:	14%		https://publik.tuwien.ac.at/files/publik_290415.pdf	
Aufzugsverfügbarkeit	98%			
Aufzugsgeschwindigkeit	0,63 m/s		https://aufzugsberatung.com/artikel/geschwindigkeit-foerderleistung-bei-	
Höhe	4,6 m			
Zuschlag Türen, Anfahren etc.	10 sec		https://aufzugsberatung.com/artikel/geschwindigkeit-foerderleistung-bei-	
Dauer eine Fahrt	17,30 sec			
Anzahl Aufzugnutzer:	14 Pers/h			
Zeitverlust Aufzug:				
Aufzug einsteigsbereit	50%			
Zeitverlust Aufzug	51,9 sec			
Zeitverlust für Aufzugnutzer bei 100 Personen	12,11 min			
Geschwindigkeit Fußgänger eben	1,34 m/s		https://www.research-collection.ethz.ch/handle/20.500.11850/242008	
Gehen auf Treppen				
horizontal:	0,652 m/s			
vertikal	0,326 m/s			
Umweg horizontal = Stiegenlänge x 2	22,38			
Dauer Stiegen	48 sec			
Zeitverlust Summe für 100 Personen	68,8 min		48	
Delta zu Schranken:	42,1 min Zeitverlust mit Stiegen und Aufzügen			

Da es Fußgängerinnen und Fußgängern widerstrebt Stiegen zu steigen oder Zeit mit Warten zu verbringen, sinkt die Bereitschaft sich zu Fuß fortzubewegen. Die Modal Split Prognose für Hietzing bestätigt dies. Das was im Öffentlichen Verkehr gewonnen wird, geht bei Fuß & Rad verloren (siehe auch Unterlagen UVE).

Trennungswirkung des Vorhabens:

Bezüglich der Trennwirkung des Vorhabens wird von den Sachverständigen attestiert¹⁶, dass die Trennwirkung in der Betriebsphase „merkbar nachteilig“ ist.

Die ebenerdige Trennung eines Stadtgebietes über min. 1,2km erfolgt an der Grenze zwischen Wohngebiet und Infrastruktur. Solche Barrieren bringen dokumentiert große städtebauliche Problemzonen hervor. Dies ist auch bei hochliegenden Trennungen wie z.b

¹⁶ Vbb_Band_1_zusammenfassende_Bewertung_FB1-3, S. 295.

Gürtel erfahrbar und betrifft die Fälle der Querungen Hietzinger Hauptstrasse und Auhoftsrasse. Jeglicher zukünftiger Ausbau von anderen möglichen sinnvollen Querungen ist für Fußgänger und Fahrradfahrer durch die im Bescheid vorgesehene Lösung versperrt.

Ein zukünftiger klimaneutraler Transit der Querungen ist nicht möglich, er bedarf immer einem Hilfsmittel mit einem Energie & Wartungsaufwand für Fussgänger, Fahrrad & Kfz.

Durch das Projekt entfallen die Querungsmöglichkeiten Veitingergasse und Jagdschlossgasse. Dies stellt eine besondere Trennwirkung innerhalb des Bezirkes dar. Entgegen dem Immissionsminimierungsgebot wurden 2 Querungsmöglichkeiten für den Individualverkehr geschlossen.

Die Erreichbarkeit des Grätzlentrums Lainzer Platz ist im Bereich der Hauptfußwegrelation aufgrund einer fehlenden Unterführung mit Rampen nicht gewährleistet. Dies führt zu einer weiteren Trennwirkung des Bezirkes.

Das Projekt ist daher nicht umweltverträglich.

Zusammenfassung:

Durch das Projekt entfallen die Querungsmöglichkeiten Veitingergasse, Jagdschlossgasse und Speisingerstraße sowie die direkte Verbindung Versorgungsheimstraße (90° Querung zur Bahnstrecke). Dies stellt eine besondere Trennwirkung innerhalb des Bezirkes auf 1,4 km dar. Entgegen dem Immissionsminimierungsgebot wurden in diesem Bereich 2 (3) Querungsmöglichkeiten für den Individualverkehr geschlossen und Radfahrern und Fußgängern keine gleichwertigen Querungsmöglichkeiten angeboten. Die vom Projektwerber angeführten Querungsverbesserungen liegen ausschließlich im nördlichen Abschnitt des Projekts und beschränken sich auch die Auhofstraße und Hietzinger Hauptstraße. Das Projekt ist daher nicht umweltverträglich.

Beweis: einzuholendes Gutachten

6. Wesentliche Fragen des UVP-Verfahrens wurden von der Behörde nicht selbst entschieden:

Von der Behörde wurden wesentliche Fragen zur Umweltverträglichkeit nicht selbst entschieden. Diese Fragen sind in der Folge vom Bundesverwaltungsgericht zu entscheiden.

6.1. Lärm

Wie bereits ausgeführt, hat die Behörde die Frage des Lärms an ein Monitoring ausgelagert und nicht selbst entschieden. Die Behörde muss die Frage des Lärms selbständig beurteilen, um feststellen zu können, ob das Projekt umweltverträglich ist.

6.2. Kontextplanung:

Die Behörde hat im Bescheid¹⁷ ausgeführt:

„Hinzuweisen ist auch darauf, dass sämtliche projektändernde Planungs- und Verbesserungsvorschläge nicht Teil des gegenständlichen Verfahrens sind und allenfalls von der Projektwerberin als Anregung aufgegriffen und im Rahmen eines Änderungsverfahrens gemäß § 24g UVP-G 2000 umgesetzt werden können. Forderungen zur Änderung des Verkehrskonzepts im Bezirk Hietzing betreffen ebenfalls nicht das gegenständliche Verfahren.“

Diese Ausführungen sind unrichtig. Die Einwendungen betreffen Verkehr, Stadtentwicklung etc., und sind somit Fragen der Umweltverträglichkeitsprüfung.

Verkehrssicherheit:

Das Gutachten zur Verkehrssicherheit zeigt, dass alle Verkehrsrelationen schon jetzt im Detail geplant und geprüft werden müssen.

Der zuständige UVP Gutachter DI Thomas Setznagel¹⁸:

*„Ad Verkehrssicherheit Kreuzung Steinlechnergasse
Für die Querung der Fußgänger sind Schutzwege vorgesehen. Eine Erforderlichkeit einer VLSA (Verkehrslichtsignalanlage) wird im Zuge der Detailplanung überprüft. Die endgültige Ausgestaltung des Kreuzungsbereiches mit Bodenmarkierungen, Verkehrszeichen, Lichtsignalanlagen ist in nachfolgenden Verfahren von der zuständigen Straßenrechtsbehörde durch Bescheide zu verordnen.“*

¹⁷ Bescheid, S. 102, VI.2.1.2, 3. Absatz.

¹⁸ UVP Protokoll S. 166.

Ad Bereich Versorgungsheimstraße:

Die Führung von KFZ-Verkehr und Radverkehr im Bereich der Versorgungsheimstraße ist dargestellt und mit dem zukünftigen Straßenerhalter abgestimmt. Die Details wie Bodenmarkierungen, Verkehrszeichen, etc. sind in nachfolgenden Verfahren von der zuständigen Straßenrechtsbehörde durch Bescheide zu verordnen. „

Die einzige Lösung für dieses Problem wäre die Ampellösung, doch im Umfeld gibt es in nur 70m Entfernung schon eine weitere neue Ampel, die aus verkehrstechnischer Sicht auch kritisch ist - die Einmündung der Versorgungsheimstraße in die Lainzerstraße. Diese Lichtsignalanlage wird auch durch die Straßenbahn mitgesteuert, und ist aufgrund der ungünstigen Verkehrssituation mit Verkehrsströmen auf dem Schienenkörper sehr sensitiv. (Die Verkehrslichtsignalanlage (VLSA) Fasangartengasse ist ebenfalls nur noch weitere 128m entfernt).

Die Frage, ob es zu einer gegenseitigen Behinderung der 2 VLSA kommt, wäre im Verfahren zu untersuchen gewesen. Die jetzige Planung ist mit der Maxime einer fußgänger- und radverkehrsfreundlichen Stadt nicht in Einklang zu bringen.

Beweis: einzuholendes Gutachten

Auswirkungen auf die städtebauliche Integration:

Der Sachverständige DI Kordina kommt in seinem Gutachten zu dem Schluss, dass die Auswirkungen für die Stadt beachtet werden müssen:

„Gutachten - Schlussfolgerungen:

Zusätzliche Maßnahmen (zwingend erforderlich / empfohlen) werden folgende vorgeschlagen bzw. gefordert, um schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Landschaft und den Stadtraum zu verhindern oder zu verringern oder positive Auswirkungen zu vergrößern.“

Im Bescheid wurde – um die negativen Auswirkungen der städtebauliche Integration der Teilräume in den umgebenden Siedlungsraum zu minimieren- eine Auflage¹⁹ erteilt:

„IV.1.8.2 (RPO2) Um die städtebauliche Integration der Teilräume in den umgebenden Siedlungsraum zu verbessern und nachteilige Wirkungen auszugleichen 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. Für die Ausschreibung des Gestaltungswettbewerbes sind folgende Kriterien verpflichtend festzulegen:

¹⁹ Bescheid S. 20f.

- *Ausreichende und technisch sowie ästhetisch maximal umsetzbare Grünausstattung im Bahnhofsbereich (Pflanzung von Bäumen zur Vermeidung von Hitzeinseln)*
 - *Fokus auf die Kriterien „Abschirmen“ und „In-Szene-Setzen“ gemäß Kapitel 5.6 „Landschaft“ Punkt LS 1 im Band 1 der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen*
 - *Ausweisung des Planungsraumes incl. an den Trassenkorridor angrenzenden Siedlungsbereiche (analog Baublocktiefe bzw. visuell / funktionell wirksamer Bezugsraum)*
 - *Gestaltung der Haltestellen und Wartebereiche für Busse und Straßenbahn*
 - *Standort und Gestaltung von Abstellbereichen für Fahrräder etc. (überdacht, eventuell unter der Bahntrasse)*
 - *Technische Ausführung von Rad- und Fußwegen – Vermeidung von großflächiger Versiegelung durch spezielle Gestaltung und Material- und Farbwahl und Unterbau*
- GZ. 2021-0.743.473*
- *Wesentliche Anknüpfungspunkte für Rad- und Fußwege an Siedlungsbereiche*
 - *Bereiche / Zonen der Zugänge zur Haltestelle der Verbindungsbahn*
 - *Freihalteflächen für wesentliche bahneigene Infrastrukturbauten / -einrichtungen*
 - *Baulich-technische Vorgaben v.a. zu der auf Brückenelementen geführten Bahntrasse (z.B.: Stützenachsen, lichte Höhe)*
 - *Konzeption von baulichen Elementen im Nahebereich der Bahntrasse / innerhalb des Gestaltungsbereiches, die von der Projektwerberin und der Stadt Wien mit Nutzungsanforderungen vorgegeben sind*
 - *Gestaltung der Randzonen zu Bahn und Verkehrsflächen (Straße / Wege)*
 - *Gestaltung / Nutzungsvorschläge für den Freiraum unter der Hochtrasse*
 - *Nutzungskonzept / Vorschläge für die öffentlichen Frei- und Grünflächen unter besonderer Beachtung von Blickachsen und raumbildenden oder auch begrenzenden Vegetationsstrukturen*
 - *Gestaltungs- / Nutzungs- und Bepflanzungsvorschläge zu den Bereichen der früheren Kleingärten entlang der Trasse, sofern diese baubedingt entfernt werden mussten*
 - *Anordnung der Bäume und Sträucher mit Vorgabe der Vegetationsart in Form eines Vegetationskonzeptes einschließlich Pflegeanleitung*
 - *Standorte für hochkronige Bäume – mit ausreichendem Abstand von der Trasse (keine Beeinträchtigung der Oberleitung)*
 - *gemäß den Empfehlungen in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen sind insbesondere im Bereich von*
 - o ca. km 4,1 bis km 4,3 links der Bahn*
 - o ca. km 4,3 bis km 4,4 rechts der Bahn*
 - o ca. km 5,0 bis km 5,05 rechts der Bahn*
 - o ca. km 5,1 bis km 5,175 rechts der Bahn*
- Abschnitte für begrünte Gitter vor den Lärmschutzwänden vorzusehen*
- *Technisches Konzept für die Bepflanzungsgitter vor den Lärmschutzwänden einschließlich Bepflanzungsart*
 - *Alternativen zu den Lärmschutzwänden (technische Ausführung, Material, Farbe) unter Berücksichtigung der Vorgaben der Projektwerberin*
 - *Visualisierung der Planung des Bereiches um die Haltestelle in Axonometrie*
 - *Das Prinzip der Entsiegelung gilt für die gesamte gestaltbare Fläche“*

Diese Auflage ist unzureichend:

Die Auflage, einen „Wettbewerb“ auszuschreiben zeigt, dass die für das Projektgenehmigungsverfahren relevanten Fragen der Stadtplanung auf eine Zeit nach Fertigstellung des Projektes verschoben werden.

Tatsächlich ist es die Aufgabe der Behörde, die Fragen der Auswirkungen auf das Schutzgut Stadtentwicklung im Genehmigungsverfahren zu beurteilen.

Gleiches gilt für die fehlende Kontextplanung für die Rad- und Fußwege. Da das Projekt keine Radwege und Fußgängerkonzepte aufweist, ist dieses in der bewilligten Form nicht umweltverträglich. Es handelt sich um ein Rumpfprojekt. Die Radwege hätten Gegenstand des Projekts sein müssen und im Detail geregelt werden müssen.

Auflagen an die mitbeteiligte Partei in der Zuständigkeit der Stadt Wien

Bereits in den Einwendungen mit Schreiben vom 23.04.2021²⁰ brachte die Beschwerdeführerin vor, dass die Stadt Wien sich durch einen Gemeinderatbeschluss verpflichtet hat, das Vorhaben zu unterstützen. Zum anderen muss die Stadt als Standortgemeinde die Interessen der Bürgerinnen und Bürger wahrnehmen. Zuständig ist sie für die „Begleitmaßnahmen“ des Vorhabens.

Die Behörde hat durch die Erteilung der Auflage die Umweltverträglichkeit des Projekts auch von Fragen der Städteplanung abhängig gemacht (Fußwege, Radwege, Vermeidung von Hitzeinseln, usw.), und damit der Projektwerberin,

- im Bescheid Aufträge und Auflagen erteilt, die sie
- nicht erfüllen kann, weil sie dafür nicht zuständig ist.

Die mitbeteiligte Partei ist ausschließlich für die Eisenbahn zuständig – und für die Stadtentwicklung, die Raumordnung, die Fußwege und Radwege bekanntlich die Stadt Wien und der Bezirk.

Gemäß dem Bescheid²¹ trifft die mitbeteiligte Partei eine Wiederherstellungsverpflichtung:

„1.3.2 Es wird festgestellt, dass das Eisenbahnunternehmen verpflichtet ist, bestehende Verkehrsanlagen und Wasserläufe wie im Projekt dargestellt, wiederherzustellen.“

Aus dieser Wiederherstellungsverpflichtung folgt, dass das Kontextprojekt eine wesentliche Voraussetzung für die Umweltverträglichkeit darstellt. Für diese Wiederherstellung ist tatsächlich – wie bereits oben dargestellt – die Stadt Wien zuständig. Aus diesem Grund wird deutlich, dass eine Antragstellerin, nämlich die Stadt Wien fehlt.

²⁰ Einwendungen S. 6.

²¹ Bescheid S.

Ein Vorhaben, das nicht von allen Antragstellerinnen beantragt wird, stellt ein Rumpfprojekt dar, das nicht umweltverträglich sein kann.

7. Fehlende strategische Umweltprüfung

Wie in der Verhandlung und im vorbereitenden Schriftsatz von der Beschwerdeführerin vorgebracht wurde, hätte für das Projekt eine strategische Umweltprüfung durchgeführt werden müssen.

Die belangte Behörde führt in ihrer Begründung²² aus, dass:

„Wie bereits unter Punkt II.1.1 der Begründung angeführt, ist hiezu festzuhalten, dass die gegenständlichen Streckenteile Bestandteil der Hochleistungsstrecke „Raum Wien – St. Pölten“ sind und mit der Verordnung der Bundesregierung vom 19. Dezember 1989 über die Erklärung weiterer Eisenbahnen zu Hochleistungsstrecken (2. Hochleistungsstrecken-Verordnung), BGBl. Nr. 675/1989, zur Hochleistungsstrecke erklärt wurden. Es handelt sich somit bei der gegenständlichen Eisenbahnstrecke um eine bestehende Hochleistungsstrecke. Eine Änderung der genannten Verordnung ist nicht beabsichtigt.“

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass durch den gegenständlichen Streckenausbau einer Bestandsstrecke das bundesweite hochrangige Verkehrswegenetz keiner Änderung unterworfen ist. Das gegenständliche Vorhaben war daher keiner strategischen Prüfung zu unterziehen.

Zum Vorbringen, es hätte eine strategische Umweltprüfung (SUP) stattfinden müssen, ist festzuhalten, dass das gegenständliche Vorhaben auch den Bestimmungen der Richtlinie 2001/42/EG des europäischen Parlaments und des Rates über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme, vom 21. Juli 2001 („SUP-Richtlinie“) folgend keiner strategischen Prüfung zu unterziehen ist. Die Frage der allenfalls direkten Anwendung dieser Richtlinie ist daher obsolet.

Im Übrigen wird auf die Stellungnahme der Projektwerberin in der Verhandlung verwiesen, wonach durch die beantragte Bewilligung nicht die Grundlage für die Durchführung eines weiteren Vorhabens gebildet wird. Da das zur Durchführung einer UVP eingereichte konkrete Projekt keinen Plan und kein Programm im Sinne des Art. 2 lit. a der SUP-Richtlinie darstellt, war schon deswegen die Durchführung einer SUP im Rahmen des gegenständlichen Verwaltungs-verfahrens nicht geboten (Verhandlungsschrift, S. 62 und 220).“

Die Verbindungsbahn ist nicht Teil einer Hochleistungsstrecken Verordnung gewesen. Die 2. Hochleistungsstrecken-Verordnung lautet auszugsweise:

²² Bescheid S. 120-121.

„Folgende Eisenbahnen (Strecken bzw. Streckenteile einschließlich der notwendigen Eisenbahnanlagen) werden zu Hochleistungsstrecken erklärt:

1. Raum Wien-St. Pölten“

Die „Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr betreffend die Bestimmung des Trassenverlaufes der Verbindungsstrecke zwischen West-, Süd- und Donauländebahn („Lainzer Tunnel“) im Zuge der Hochleistungsstrecke Raum Wien–St. Pölten“ (BGBl. Nr. 824/1993) bestimmt:

„Die neu herzustellende Verbindungsstrecke zwischen der West- und Südbahn beginnt (im Sinne der Kilometrierung) im Bereich des Bahnhofes Meidling (km 3,950 Südbahn), verläßt im Tunnel den Meidlinger Einschnitt im Bereich des Bahnhofes Unter-Hetzendorf, schwenkt unter die Verbindungsbahn ein, folgt dieser bis in den Bereich des Speisinger Bogens (S-Bahn Haltestelle Speising), unterquert den Roten Berg und den Nikolaiberg (Lainzer Tiergarten) und weiters den Wienfluß bei Wehr V. Im Bereich des Hadersdorfer Friedhofes schwenkt die neue Strecke unter die bestehende Westbahn und folgt dieser bis Hadersdorf-Weidlingau, wo sie in die Neubaustrecke Wien - St. Pölten mündet. Darüberhinaus ist die neue Verbindungsstrecke mit der bestehenden Westbahn durch Rampenbauwerke zwischen km 7,6 (Wolf in der Au) und km 11,9 (Purkersdorf-Sanatorium) verbunden.“

In der eben zitierten Verordnung wird der Trassenverlauf der Hochleistungsstrecke Wien – St.Pölten festgelegt. Die Verbindungsbahn wurde dabei nicht erwähnt. Die Bestimmung der TEN Strecke als viergleisig erfolgte erst später.

Zur Erklärung der Verbindungsbahn zur Hochleistungsstrecke wäre gem § 3 Abs 1 Z 1 lit a des Bundesgesetzes über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V-Gesetz, BGBl I 2005/96) eine Strategische Prüfung erforderlich.

Die SUP Richtlinie ist anwendbar:

Die belangte Behörde hat zur Pflicht zur Durchführung einer SUP zusammenfassend festgehalten, dass das zur Durchführung einer UVP eingereichte konkrete Projekt keinen Plan und kein Programm im Sinne der SUP-Richtlinie darstellen würde, sodass schon deshalb eine Durchführung einer SUP im gegenständlichen Fall nicht geboten sei.

Dem wird entgegen getreten:

Der Verwaltungsgerichtshof hat in dem von der mitbeteiligten Partei zitierten Erkenntnis „Semmeringbasistunnel Neu“ vom 19.12.2013 2011/03/0160 richtig erkannt, dass die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung im Sinne der UVP-Richtlinie, wie sie im gegenständlichen Verfahren abgehandelt wird, nicht von der Verpflichtung entbindet, eine Umweltprüfung im Sinne der SUP-RL durchzuführen, da beide genannten Richtlinien kumulativ zur Anwendung kommen. Allerdings hätte auch im vorliegenden Fall vor

Durchführung des UVP-Verfahrens eine strategische Umweltprüfung durchgeführt werden müssen. Dies unabhängig davon, ob durch die innerstaatliche Umsetzung durch das SP-V-Gesetz die Richtlinie betreffend strategische Umweltprüfung ausreichend umgesetzt wurde oder nicht – aufgrund des Vorrangs des Europarechts und der Verpflichtung zur europarechtskonformen Auslegung der innerstaatlichen Umsetzung.

Die im oben zitierten Erkenntnis des VwGH geäußerte Rechtsansicht, wonach dem Projekt „Semmeringbasistunnel Neu“ keine Pläne im Sinne der SUP-Richtlinie zugrunde liegen würden, ist durch die ständige Judikatur des EuGH widerlegt. Dazu wird auf das Urteil des EuGH vom 25.06.2020 in der Rechtssache C-24/19 zur Frage der Auslegung des Begriffs „Pläne und Programme“ (Randziffer 32ff und die dort zitierte Judikatur) verwiesen. Folgend den Festlegungen des EuGH hat bereits der „Leitfaden zur Umsetzung der SUP-Richtlinien“ (Generaldirektion GD Umwelt) zur Illustration darauf hingewiesen, dass unter dem Begriff von „Plänen und Programmen“ beispielweise das Integrierte Verkehrsprogramm für Island zu verstehen ist, in dem Verkehrsinfrastrukturprojekte für einen Zeitraum von 12 Jahren aufgezählt wurden (Auflistung der Projekte mit Bezeichnung, Standort und Kosten).

Die Beschreibung des gegenständlichen Vorhabens (Teil 2 Umweltverträglichkeitserklärung, 201_UVE, Seite 7) weist jene Vorgaben auf, die in ihrer Gesamtheit als Grundlage für die „Attraktivierung der Verbindungsbahn“ dienen (Zielnetz 2025+, STEP 2025 bzw. SMART CITY Rahmenstrategie). Das Projekt weist jene Grundlagen aus, die eine durchgehende Herstellung der Zweigleisigkeit und alle anderen Maßnahmen des Projekts erforderlich machen. Die Festlegung dieser Grundlagen hätte nach den Vorgaben der SUP-Richtlinie einer strategischen Umweltprüfung unterzogen werden müssen, damit die Grundsatzdiskussion über das gegenständliche Projekt entsprechend dem Willen der europarechtlichen Vorgaben auf die Planungsebene verlagert wird, da hier grundlegende Änderungen, im Gegensatz zum Genehmigungsverfahren noch möglich sind:

Vorliegen einer Netzveränderung im Sinne der SUP-RL

Zwingend vorzunehmende Strategische Umweltprüfung im Sinne der Richtlinie 2001/42/EG

Gemäß Artikel 3 Abs. 1 der Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme (in weiterer Folge „SUP-RL“) sind die unter die Absätze 2 bis 4 fallenden Pläne und Programme, die voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen haben, einer Umweltprüfung nach den Artikeln 4 bis 9 zu unterziehen.

7.1. Plan und Programm im Sinne der SUP-RL

Artikel 2a der SUP-RL lautet:

„Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck a) „Pläne und Programme“ Pläne und Programme, einschließlich der von der Europäischen Gemeinschaft mitfinanzierten, sowie

deren Änderungen, — die von einer Behörde auf nationaler, regionaler oder lokaler Ebene ausgearbeitet und/oder angenommen werden oder die von einer Behörde für die Annahme durch das Parlament oder die Regierung im Wege eines Gesetzgebungsverfahrens ausgearbeitet werden und — die aufgrund von Rechts- oder Verwaltungsvorschriften erstellt werden müssen.“

Artikel 3 Abs. 2 der SUP-RL lautet:

„Vorbehaltlich des Absatzes 3 wird eine Umweltprüfung bei allen Plänen und Programmen vorgenommen, die in den Bereichen Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Fischerei, Energie, Industrie, Verkehr, Abfallwirtschaft, Wasserwirtschaft, Telekommunikation, Fremdenverkehr, Raumordnung oder Bodennutzung ausgearbeitet werden und durch die der Rahmen für die künftige Genehmigung der in den Anhängen I und II der Richtlinie 85/337/EWG aufgeführten Projekte gesetzt wird.“

Anhang II der Richtlinie 85/337/EWG nennt unter Punkt 10 „Infrastrukturprojekte“ unter anderem „Straßenbahnen, Stadtschnellbahnen in Hochlage, Untergrundbahnen, Hängebahnen oder ähnliche Bahnen besonderer Bauart, die ausschließlich oder vorwiegend der Personenbeförderung dienen“ (10.g).

Aus den zitierten Bestimmungen der SUP-RL ergibt sich zusammenfassend, dass die SUP-RL auf das gegenständliche Projekt anzuwenden ist und das gegenständliche Projekt – vorbehaltlich des in weiterer Folge behandelten Artikels 3 Abs. 3 der SUP-RL - einer Umweltprüfung zu unterziehen ist.

7.1.1. Obligatorische Strategische Prüfung

Pläne und Programme im Sinne des Art 2a sind gemäß Art 3 Abs. 1 nur dann einer SUP zu unterziehen, wenn sie „voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen“ haben. In den folgenden Absätzen des Art 3 wird festgelegt, in welchen Pläne und Programme im Sinne der RL einer SUP zu unterziehen sind. Dabei wird inhaltlich zwischen einem „obligatorischen“ bzw. „unbedingten“ und einem „bedingten“ Anwendungsbereich der RL unterschieden.

Der unbedingte Anwendungsbereich (Art 3 Abs. 2) umfasst erstens jene Pläne und Programme, die in bestimmten taxativ aufgezählten Sektoren wie etwa Verkehr, Raumordnung, Wasserwirtschaft ausgearbeitet werden und durch die der Rahmen für die künftigen Genehmigung der in den Anhängen I und II der UVP-RL angeführten Projekte gesetzt wird (Art 3 Abs. 2 lit a).²³

Da das verfahrensgegenständliche Vorhaben unter dem Begriff Verkehr subsumiert werden kann und sich im Anhang II der Richtlinie 85/337/EWG im Punkt 10 „Infrastrukturprojekte“

²³ Handbuch Umweltrecht; Ennöckl, Raschauer, Wessely (HG.); 2019; S. 671-672.

(unter anderem „Straßenbahnen, Stadtschnellbahnen in Hochlage, Untergrundbahnen, Hängebahnen oder ähnliche Bahnen besonderer Bauart, die ausschließlich oder vorwiegend der Personenbeförderung dienen“ (10.g)) finden, ist obligatorisch eine strategische Prüfung durchzuführen.

7.1.2. Kein Ausnahmetatbestand des Artikel 3 Abs. 3 SUP-RL

Artikel 3 Abs. 3 der SUP-RL lautet:

„Die unter Absatz 2 fallenden Pläne und Programme, die die Nutzung kleiner Gebiete auf lokaler Ebene festlegen, sowie geringfügige Änderungen der unter Absatz 2 fallenden Pläne und Programme bedürfen nur dann einer Umweltprüfung, wenn die Mitgliedstaaten bestimmen, dass sie voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen haben.“

Aus folgenden Gründen ist das gegenständliche Projektgebiet weder ein „kleines Gebiet auf lokaler Ebene“ noch stellt das Projekt eine „geringfügige Änderung“ im Sinne der SUP-RL dar:

Gemäß dem Leitfaden der Europäischen Kommission zur Umsetzung der SUP-RL sind bei der Auslegung des Wortes „klein“ in der Formulierung „kleine Gebiete auf lokaler Ebene“ die Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten zu berücksichtigen, und es wird im Einzelfall zu entscheiden sein, welche Gebiete als kleine Gebiete gelten. Bei der Auslegung sind alle Aspekte sorgfältig abzuwägen (vgl. S.14, 15 des Leitfadens).

Auch mit der Auslegung von „lokale Ebene“ hat sich die Kommission in ihrem Leitfaden auseinandergesetzt:

„In der Richtlinie wird kein klarer Bezug zu lokalen Behörden hergestellt, das Wort „Ebene“ deutet jedoch auf einen Unterschied, zum Beispiel zu den nationalen oder regionalen Ebenen, hin. Die vollständige Formulierung („kleine Gebiete auf lokaler Ebene“) verdeutlicht, dass das gesamte Gebiet, das zu einer lokalen Behörde gehört, nicht ausgenommen werden kann (wenn das Gebiet selbst nicht klein ist). In einigen Mitgliedstaaten können die Gebiete lokaler Behörden sogar sehr groß sein, und eine Regelung, durch die ein solches Gebiet vollständig ausgenommen werden könnte, würde den Anwendungsbereich erheblich einschränken.“

Zu den geringfügigen Änderungen hat die Kommission Folgendes festgelegt:

„In Artikel 3 Absatz 3 wird klargestellt, dass eine Änderung so geringfügig sein kann, dass sie voraussichtlich keine erheblichen Umweltauswirkungen hat, dass Änderungen eines Plans oder Programms jedoch, unabhängig vom Umfang der Änderung, einer Umweltprüfung bedürfen, wenn diese voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen haben.“

Aufgrund der Erwägungen der Europäischen Kommission ergibt sich, dass der Ausnahmetatbestand des Artikel 3 Abs. 3 der SUP-RL nicht anwendbar ist:

7.1.3. Größe des Projekts; Keine geringfügige Änderung eines Projekts

Grundlegende Voraussetzung für eine nach der SUP-RL vorzunehmende Umweltprüfung ist, dass die Pläne und Programme voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen haben. Durch das gegenständliche Projekt sind die Umweltauswirkungen nicht nur voraussichtlich erheblich, sondern jedenfalls erheblich:

Das gegenständliche Projekt entsteht inmitten einer Millionenstadt und verbindet mit Hütteldorf und Meidling zwei dicht bevölkerte Siedlungsgebiete. Es ist Teil des Wiener Schnellbahnrings, der eine Gesamtlänge von rund 40 Kilometern aufweist. Dies ergibt sich unter anderem aus der gutachterlichen Auseinandersetzung, wonach das Projekt „eine weit über Hietzing hinausgehende Wirkung entfalten wird, die von den im Westen Wien angrenzenden niederösterreichischen Bezirken bis in den Osten von Wien und in das Marchfeld reichen wird.“ (vgl. S.24 des Gutachtens).

Um Wiederholungen zu vermeiden, wird hinsichtlich der erheblichen Umweltauswirkungen auf die bereits eingereichte Stellungnahme der Bürgerinitiative vom 23.04.2021 verwiesen.

Zusammenfassung:

Für das gegenständliche Projekt ist zwingend eine Strategische Umweltprüfung durchzuführen.

Selbst unter der Annahme, das Projekt sei unter den Ausnahmetatbestand des Artikel 3 Abs. 3 der SUP-RL zu subsumieren, wäre eine Strategische Umweltprüfung nur dann nicht durchzuführen gewesen, wenn feststehen würde, dass voraussichtlich keine erheblichen Umweltauswirkungen zu erwarten sind.

7.2. Umsetzung der SUP-RL in Österreich im SP-V-G:

Die SUP-RL wurde in Österreich im Verkehrsbereich unvollständig im Bundesgesetz über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich umgesetzt:

Gemäß dem Anwendungsbereich des SP-V-G sind Netzveränderungen einer strategischen Prüfung zu unterziehen. Das SP-V-G schränkt den Anwendungsbereich des SP-V dahingehend ein, dass gemäß § 2 (1) „Netzveränderung“ jede Änderung des bundesweiten hochrangigen Verkehrswegenetzes bedeutet und zum „bundesweiten hochrangigen Verkehrswegenetz“ gehören: 1. Hochleistungstrecken.

Dagegen geht aus der SUP-RL hervor, dass

- Pläne und Programme
- im Verkehrsbereich,

- die voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen haben,
- einer strategischen Umweltprüfung zu unterziehen sind.

Die Umsetzung in Österreich erfolgte unvollständig, wenn nur

- „Netzveränderungen“ im Verkehrsbereich
- einer strategischen Prüfung zu unterziehen

wären.

7.3. Richtlinienkonforme Interpretation des SP-V Gesetzes:

Da die Richtlinie im SP-V-G unvollständig umgesetzt wurde, muss diese jedenfalls richtlinienkonform interpretiert werden. Jede Änderung im Verkehrsbereich,

- die Auswirkungen auf die Umwelt hat
- muss einer strategischen Prüfung unterzogen werden.

Die Tatsache, dass eine Eisenbahnstrecke ausgebaut wird, stellt noch keine Netzveränderung dar, da eine solche in der Regel keine erheblichen Umweltauswirkungen hat. Das eingereichte Projekt erfüllt jedoch die Voraussetzung für das Vorliegen einer Netzveränderung, da dieses erhebliche Auswirkungen auf den Verkehr und die Umwelt hat.

- Da das Zugintervall halbiert wird, und das Zugs- und Personen-aufkommen zumindest verdoppelt,
- neue Haltestellen errichtet werden und die
- Verbindungsbahn teilweise in Hochlage geführt werden soll
- bei Entfall von 4 niveaugleichen Querungen.

Wie oben ausgeführt, war die projektgegenständliche Trasse nicht Teil einer Hochleistungsstreckentrasse. Nur für den Fall, dass das BVwG dem Argument folgt, dass die Trasse durch die 2. Hochleistungsstreckenverordnung zur Hochleistungsstrasse erklärt wurde, wäre dennoch aus folgenden Gründen eine strategische Prüfung durchzuführen:

Seit der Hochleistungsstreckenverordnung 1986 haben sich andere Anforderungen in politischer, wirtschaftlicher und damit einhergehender verkehrstechnischer Sicht ergeben, als 1986 existierten oder vorauszusehen waren. Durch die Ostöffnung, die Erweiterung der Europäischen Union bis hin zu globalen Anforderungen (Stichwort Seidenstraße) sind die Verkehrsströme andere geworden, entwickeln sich weiter. Die europäischen Vorgaben hinsichtlich der transeuropäischen Netze haben sich geändert.

Der 4-gleisige Ausbau der Donauachse zielt auf eine Trennung von Personen-Hochgeschwindigkeitszügen und Güterverkehr mit ebenfalls hoher Kapazität und erhöhter Geschwindigkeit.

Im Rahmen einer Strategischen Prüfung ist zu prüfen, welche Ziele die Änderung hat und ob diese Ziele erreicht werden können. Diese Fragen sind grundsätzlich nicht Gegenstand einer Umweltverträglichkeitsprüfung. Sie sind allerdings dann im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu klären, wenn – wie im vorliegenden Fall – keine Strategische Umweltprüfung stattgefunden hat.

Laut Projekt wäre das Ziel, die Attraktivierung des Nahverkehrs. Die Beschwerdeführerin hat in ihren Einwendungen vom 23.04.2021 bereits dargestellt, dass die Verbindungsbahn wichtige Funktionen für den Güterverkehr zu übernehmen hat. Aus diesem Grund ist zu überprüfen, ob die für das Ziel des Projekts notwendigen Kapazitäten auch im Hinblick auf die notwendigen Güterverkehrszahlen erreicht werden können.

Die Beschwerdeführerin betont, dass das Projekt nur dann umweltverträglich im Sinne des Gesetzes ist, wenn – vor dem Hintergrund der starken Betroffenheit der Bewohner – dieses Projekt tatsächlich der notwendigen Ertüchtigung des Nahverkehrs dienen kann.

7.4. Notwendige Verfahrensschritte nach der SUP-RL

Der Artikel 8 der SUP-RL lautet:

*„**Entscheidungsfindung:** Der nach Artikel 5 erstellte Umweltbericht, die nach Artikel 6 abgegebenen Stellungnahmen und die Ergebnisse von nach Artikel 7 geführten grenzüberschreitenden Konsultationen werden bei der Ausarbeitung und vor der Annahme des Plans oder Programms oder vor dessen Einbringung in das Gesetzgebungsverfahren berücksichtigt.“*

Artikel 9 der SUP-RL lautet:

*„**Bekanntgabe der Entscheidung:** (1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass nach der Annahme eines Plans oder eines Programms dies den Behörden nach Artikel 6 Absatz 3, der Öffentlichkeit und jedem gemäß Artikel 7 konsultierten Mitgliedstaat bekanntgegeben wird und dass diesen Folgendes zugänglich gemacht wird: a) der angenommene Plan oder das angenommene Programm; b) eine zusammenfassende Erklärung, wie Umwelterwägungen in den Plan oder das Programm einbezogen wurden, wie der nach Artikel 5 erstellte Umweltbericht, die nach Artikel 6 abgegebenen Stellungnahmen und die Ergebnisse von nach Artikel 7 geführten Konsultationen gemäß Artikel 8 berücksichtigt wurden und aus welchen Gründen der angenommene Plan oder das angenommene Programm, nach Abwägung mit den geprüften vernünftigen Alternativen, gewählt wurde; und c) die Maßnahmen, die zur Überwachung gemäß Artikel 10 beschlossen wurden. (2) Die Einzelheiten der Unterrichtung nach Absatz 1 werden von den Mitgliedstaaten festgelegt.“*

Die zitierten Bestimmungen der SUP-RL wurden im nationalen Recht nicht vollständig umgesetzt. Im Verkehrsbereich wurde versucht, die SUP-RL mit dem Bundesgesetz über die

Strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V-Gesetz) umzusetzen. Dies ist allerdings nur unvollständig gelungen, da es erforderlich ist, dass

- Stellungnahmen zu berücksichtigen sind und die
- Entscheidungsfindung dokumentiert werden muss.

Diese Berücksichtigungs- und Dokumentationspflichten sind im – hier im Verkehrsbereich allenfalls anzuwendenden - SP-V-Gesetz nicht vorgesehen, sind aber aufgrund der SUP-RL einzuhalten.

Anregung eines Vorabentscheidungsverfahrens

Für den Fall, dass das BVwG die Einholung der Rechtsmeinung des EuGH zur folgenden Frage für erforderlich erachtet, wird angeregt, folgende Frage im Rahmen eines Vorabentscheidungsverfahrens dem EuGH vorzulegen:

„Ist für das gegenständliche Projekt „Attraktivierung der Verbindungsbahn“ vor Durchführung des Verfahrens wegen UVP, eine strategische Prüfung der Umweltauswirkungen im Sinne der SUP-RL durchzuführen.“

Dazu wird ausgeführt:

Der EuGH hat in der Rechtssache C-24/19, Rz 83 vom 25.06.2020 festgehalten, dass

„die Mitgliedstaaten nach dem in Art. 4 Abs. 3 EUV vorgesehenen Grundsatz der loyalen Zusammenarbeit verpflichtet sind, die rechtswidrigen Folgen eines solchen Verstoßes gegen das Unionsrecht zu beheben. Hieraus ergibt sich, dass die zuständigen nationalen Behörden einschließlich der nationalen Gerichte, die mit Klagen gegen einen innerstaatlichen Rechtsakt befasst sind, der unter Verstoß gegen das Unionsrecht erlassen wurde, im Rahmen ihrer Zuständigkeiten alle erforderlichen Maßnahmen treffen müssen, um dem Unterbleiben einer Umweltprüfung abzuwehren. Bei einem unter Verstoß gegen die Pflicht zur Durchführung einer Umweltprüfung erlassenen „Plan“ oder „Programm“ könnte dies etwa darin bestehen, Maßnahmen zur Aussetzung oder Aufhebung des Plans oder Programms zu ergreifen (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 28. Juli 2016, Association France Nature Environnement, C-379/15, EU:C:2016:603, Rn. 31 und 32) sowie eine bereits erteilte Genehmigung zurückzunehmen oder auszusetzen, damit die Prüfung durchgeführt werden kann (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 12. November 2019, Kommission/Irland [Windfarm Derrybrien], C-261/18, EU:C:2019:955, Rn. 75 und die dort angeführte Rechtsprechung).“

Zusammengefasst sind nach der Judikatur des EuGH ohne Strategische Umweltprüfung erlassene Pläne und Programme auszusetzen, aufzuheben oder unangewendet zu lassen und die bereits erteilten Genehmigungen zurückzunehmen oder auszusetzen.

Die Frage der Durchführung einer SP-V ist daher für das gegenständliche Verfahren eine wesentliche Vorfrage.

8. Alternativenprüfung nach der SUP-RL bzw. dem SP-V Gesetz:

Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung ist ein konkretes Projekt am Prüfstand. Im Gegensatz dazu wird bei einer strategischen Prüfung der Fokus auf eine Alternativenprüfung gelegt.

In Österreich wurde die SUP-RL unvollständig umgesetzt:

„Die konkrete Ausgestaltung der „Strategischen Prüfung Verkehr“ rückt die SUP sehr stark in Richtung Projektebene, und es besteht die Gefahr von Überschneidungen mit der UVP. Während Planungen üblicherweise von der zuständigen Behörde in die Wege geleitet werden, erfolgt Planung im SP-V-G über Antrag eines „Initiators“: sowohl das Verkehrsministerium, die Bundesländer die ASFINAG, die ÖBB, die via donau – österreichische Wasserstraßen GmbH als auch sonstige „befugte Errichtungsgesellschaften“ fallen unter diesen Begriff. Dies lässt befürchten, dass es nicht um vorausschauende Planung, sondern um projektbezogene Interessen geht. So ist es unwahrscheinlich, dass die ASFINAG vor der Aufnahme eines Straßenzuges in das BStG ein kostenintensives SUP- Verfahren in die Wege leiten, mit dem Ergebnis, dass keine Straße, sondern eine Schienenverbindung gebaut werden solle.“²⁴

Die Notwendigkeit der Durchführung einer SP-V zeigt sich anhand der Vielzahl an dargestellten Fragen, die im Zuge einer SP-V im Rahmen der Alternativenprüfung behandelt werden hätten können und müssen.

Thomas Alge hat im Handbuch Umweltrecht, Ennöckl Raschauer Wessely 3.Auflage. 2019 das Ziel und den Sinn einer Strategischen Umweltprüfung prägnant zusammengefasst:

„Wenn beispielsweise Straßen, Kraftwerke oder Abfallbehandlungsanlagen geplant werden, sollen – im Rahmen einer SUP – neben verkehrs-, energie- oder abfallpolitischen Erwägungen auch die Umweltauswirkungen bereits im Planungsstadium berücksichtigt werden. Ziel der SUP ist es, Grundsatzdiskussionen auf die Planungsebene zu verlagern, da hier grundlegende Änderungen, im Gegensatz zum Genehmigungsverfahren, noch möglich sind.“

Wird eine SUP für erforderlich erachtet, prüft die Planungsbehörde zunächst, welche Planungsziele erreicht werden sollen (zB. Bau von Verkehrsinfrastruktur von A nach B). Diese Ziele sollen aufgelistet und mit umweltbezogenen Zielen ergänzt werden.

Zur Erreichung der Ziele sind Alternativen zu entwickeln (zB. Ausbau von Straße oder Schiene, verschiedene Trassenvarianten). Wesentlich ist dass dabei auch die „Trend-Alternative“ also die Fortsetzung der Entwicklung wie bisher ohne den Plan oder das Programm berücksichtigt wird. Jede Alternative ist zu ermitteln, beschreiben und zu bewerten. Während vorhandene Alternativlösungen im Rahme der Naturverträglichkeitsprüfung (NVP) gem. Art 5 FFH-RL verpflichtend zur Anwendung

²⁴ Handbuch Umweltrecht; Ennöckl, Raschauer, Wessely (HG.); 2019; S. 679.

kommen müssen, stellt das Vorhandensein von umweltverträglicheren Alternativlösungen bei der SUP kein Knock-Out Kriterium für die gewährte Alternative dar. Die SUP-RL verlangt lediglich die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung von vernünftigen Alternative, sowie eine Kurzdarstellung der Gründe für die Wahl der geprüften Alternativen im Umweltbericht (§ 5 Abs. 1 iVm Anhang 1 SUP-RL) An diese Darstellung, Beschreibung und Bewertung stellt die RL jedoch gewisse Qualitätsanforderungen (vgl. Anhang I, auch Erwägungsgrund 14 der RL).²⁵

Auf Grund der unterlassenen Alternativenprüfung ergeben sich für die Beschwerdeführerin Fragen, die in der Folge ausdrücklich auch als Fragen (thematisch gegliedert) ausgeführt sind:

8.1. Eisenbahnbetrieb

Mit welchem Anstieg des Güterverkehrs ist mit Realisierung des gegenständlichen Vorhabens zu rechnen (Prognose 2030, 2040 und 2050)?

Wie sollen Auswirkungen auf Menschen und Umwelt im Rahmen der UVP beurteilt werden, wenn nicht verbindliche Angaben zum Vorhaben (Bauphase und Betrieb incl. Prognose bis 2050) vorliegen (Anzahl der Züge, davon Personen- und Güterverkehr)? (E003-150)

Hat die Trasse auch für eine S-Bahn Verdichtung auf 7,5 min eine langfristig ausreichende Kapazität? Im Falle eines Ringschlusses mit der S45 (Vorortelinie) wäre ein solches Szenario in den Unterlagen darzustellen.

Die angegebenen Zugzahlen im Personenverkehr bilden jedoch nur den 15min Takt ab. Bei Beantwortung dieser Frage ist der prognostizierte Güterverkehr offenzulegen. Die Abschätzung der künftigen Kapazität für den Nahverkehr hat auch eine realistische Prognose für den Güterverkehr zu berücksichtigen (E003-55).

Müssen alle Frachtzüge die derzeit und zukünftig auf der Verbindungsbahn verkehren, eine Längsneigung von ~14,0‰ und später in Richtung Inzersdorf ~18,0‰ und in Richtung Meidling ~22,0‰ bewältigen?

Wurde im Zuge der Machbarkeitsstudie bei der Prüfung von Variante T1-T2 und Variante T1-T1 beim Hietzinger Kai eine 4,50m Durchfahrtshöhe für den KFZ Verkehr und ~ 1,28m Brückentragwerkshöhe mit Gleisunterbau als Basis herangezogen analog der geplanten Brücke Hietzinger Hauptstraße welche ebenfalls eine Durchfahrtshöhe von „nur“ 4,50 m aufweist bei einer Brückentragwerkshöhe mit Gleisunterbau bis SOK (Schienenoberkante) von ~1,28m und eine Spannweite von ~24,58m. Wenn nein, welche Parameter wurden herangezogen?

²⁵ Handbuch Umweltrecht; Ennöckl, Raschauer, Wessely (HG.); 2019; S. 689-690.

Bei eine Brücke gleicher Bauart wie bei der Hietzinger Hauptstraße, wäre die SOK über Hietzinger Kai +46,5m ü.W.n.. Bei eine Längsneigung von 12,5‰ und einer Gleislänge von 476m zwischen Hietzinger Kai und Hietzinger Hauptstraße, wäre die SOK in Bereich Hietzinger Hauptstraße +40,4m ü.W.n.,. Unter Annahme eines Lichtraums und Brückenkonstruktionshöhe wie bei die von ÖBB geplanten Stranzenbergbrücke (SOK bis Brückenunterkannte (6,44m) Brückenkonstruktionshöhe (0,92m) wäre die Fahrbahnhöhe über Hietzinger Hauptstraße +46,84m ü.W.n oder nur 1,77m über dem jetzige Fahrbahnniveau. Wurde die technische Machbarkeit bei die Prüfung von Variante T1-T2 und Variante T1-T1 eine Fahrbahnanhebung von 1,77m untersucht oder eine Straßenführung mit Rampe und Überquerung weiter südlich entlang Spohrstraße und Hummelgasse geprüft?

Wurde bei der Prüfung von Variante H-T1 und Variante N-T1 untersucht ob nicht anstelle der Querungsrelation Schrutkagasse – Tolstojgasse eine Querung Titlgasse-Tolstojgasse unter Heranziehung der Planungsparameter wie bei der Stranzenbergbrücke – nämlich mit einer Brückenkonstruktionshöhe von 0,91m (Siehe 465-5_B320_Stz_LS.pdf) und eine SOK bis Brückenunterkannte Höhe von 6,42m möglich wäre?

Wurde im Zuge einer Beurteilung der Variante N-T1 die Vermeidung der MIV Unterführung Versorgungsheimstraße – Waldvogelstraße in Betracht gezogen und die Massenbewegungen und Rodungsaufwände sowie Lärmauswirkungen auf die betroffenen Straßenzüge bewertet?

Wurden im Zuge der Variantenprüfung bei Variante N-N, Variante N-T1 und Variante N-T2 die Wiener Linien gefragt, ob sie eine 180 Grad U-förmige Unterführung Bossigasse-Hummelgasse oder 180 Grad U-förmige Unterführung Spohrstraße-Hummelgasse befahren könnten, oder wurden nur Vermutungen angestellt? (An anderer Stelle in Wien unterqueren die Buslinien 269 und 270 die Südbahn bei der Feldstraße – Wiener Straße in Brunn am Gebirge in einer ähnlichen Geometrie wie die hier in der Variante als nicht machbar dargestellte 180 Grad U-förmige Unterführung).

Wurde bei der Variante T2-T2 untersucht ob ein drittes Gleis mit S-Bahn Trassierungsparameter (20,0‰) auf die Innenseite (östlich) der Strecke gebaut werden könnte und eine Haltestelle mit 6,0‰ Längsneigung zu errichten um einen Bau unter Betrieb zu ermöglichen?

Wurde im Zuge der technischen Machbarkeitsstudie T2-T2 beim Roter Berg Einschnitt die Überplattung der dort im Tieflage fahrenden Verbindungsbahn und Herstellung von Grünraum oberhalb bei Variante T2-T2 untersucht?

Was für Baumethoden wurden bei allen Tieferlegungsvarianten herangezogen? Der massive Verlust von Grünraum entsteht ja nur, wenn man eine geböschte Ausführung wählt. Es gibt jedoch zahlreiche Baumethoden wo ohne großen Flächenbedarf eine seitliche Stützmauer hergestellt werden kann, wo eine entsprechende Tieferlegung der Bahntrasse ohne Veränderung des Einschnittbereichs erfolgen könnte.

Wurde untersucht, ob ein Regionalbushof neben eine Vorortelinie-Haltestelle "Unter Sankt Veit (U4)" im Gleisdreieck Verbindungsbahn - Westbahn, wo sich jetzt eine Autobus Parkplatz befindet, verkehrstechnisch Sinn machen könnte?

Wäre nicht bei einer Durchbindung der Vorortelinie auf die Verbindungsbahn in Richtung Meidling eine Haltestelle "Unter Sankt Veit (U4)" verkehrstechnisch wertvoller als die jetzt geplante Haltestelle "Hietzinger Hauptstraße"?

Wurde bei den Variantenprüfungen eine Verlegung der Station Speising zur Brücke Hofwiesengasse überprüft? Warum ist eine solche Lösung ausgeschieden worden? Würde eine solche Lösung nicht ein besseres Unterführungsbauwerk (mit beidseitigen Rampen) bei der Speisingerstraße ermöglichen, und die Umsteigerrelation zur Straßenbahnlinie 60 – die unter der Brücke halten könnte – nicht wesentlich verbessern?

137: zu Begrünung der Lärmschutzwände:

Wurde die mögliche Schall –/Feinstaub – 2 /Hitzereduktion die eine Begrünung leisten kann gutachterlich geprüft? Wurde ein Landschaftsplaner mit entsprechenden, die bahntechnischen Erfordernisse berücksichtigenden Bepflanzungsvorschläge beauftragt?

6.2 Geologie, Geohydrologie und Hydrogeologie und Wasserbautechnik und Oberflächenwässer

Wie hoch ist der Anteil des ins Kanalsystem eingeleiteten Oberflächenwasser bzw. wie groß der Anteil der zur Versickerung kommen soll und somit zur Grundwasserneubildung beiträgt?

Gibt es ein regionales Grundwassermodell zur Berechnung der Auswirkungen der zukünftig verminderten Grundwasserneubildung?

Gibt es ein Detailkonzept zur Beweissicherung bestehender Brunnen, um etwaige Auswirkungen auf bestehende Brunnen und deren zukünftiges Trockenfallen zu beweisichern? (E003-23)?

8.2. Abfallwirtschaft, Boden- und Grundwasserqualität

Versiegelung: Im Gegensatz zur Waldvogelstraße ermöglicht das Konzept der Beschwerdeführerin, lokal die Ersatzpflanzungen durchzuführen. Die Zufahrtsrampen sind allesamt bereits gegeben. Es findet keine weiter Versiegelung statt, die nicht lokal ausgeglichen werden kann. Die Pläne der Beschwerdeführerin stellen dies dar. Die Entgegnung der ÖBB entbehrt leider jeglicher Objektivität und vermittelt den Eindruck dass die Brücke mehr Versiegelung bedingt, als die geplante Unterführung Waldvogelstraße – Versorgungsheimstraße. Wir ersuchen um Erklärung wieso diese Querung eine angeblich so massive Rodung (bei den optimierten Planungsparametern!) bedingt?

Was ist als „großräumige Versiegelungen von Flächen“ zu klassifizieren? Allein im Bereich der Waldvogelstraße kommt es 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%

8.3. Verkehr

Welche Trennung MIV und NMV findet in der Veitingergasse und Jagdschlossgasse bei der Unterführung statt? (E003-5)

Aus dem derzeitigen Verkehrsmodell kann keine Reduktion des MIV abgelesen werden. Wo fließen die Zielsetzungen der Stadt ein, einen Modal Split von 80/20 zu erreichen? Die notwendige 10% Abnahme müsste an den Verkehrszahlen ersichtlich sein, oder bestätigt dieses Projekt, dass die Stadt Wien ihre Vorgaben nicht einhält? (E003-32)

Wohin soll der Verkehr aus der St. Veit Gasse umgeleitet werden? Was sollen da dann andere Einbahnregelungen helfen? Noch mehr Verkehr durch die Waldvogelstraße und durch das Wohnviertel schleusen? (E003-49)

Mit welchen Planungsparametern wurde die Querung überprüft? Wurde als zulässiges Lichtraumprofil auch die Möglichkeit eines reduzierten Lichtraumes wie bei der Stranzenbergbrücke oder dem neu zu errichtenden Klimtsteg in Betracht gezogen?

Um wieviel könnte man noch die Gleistrasse nach der Station Hietzinger Hauptstraße eintiefen, ohne dass es zu Problemen mit dem Wassersammler in der Veitingergasse kommt (der übrigens auch kein Hauptwassersammler ist, und einfach verlegt werden könnte)?

Wäre unter diesen Annahmen die von der Beschwerdeführerin vorgebrachte Alternative mit der geringen Brückenhöhe über dem Niveau des Dreiecksplatzes durchführbar?

„Bei der Versorgungsheimstraße ist eine Fuß- und Radwegunterführung mit Rampen geplant.“ Was für eine Umwegrelation in km und Zeit stellt dieser Weg dar? Wie korreliert das Ergebnis mit der von der Stadt Wien oftmals betonten Förderung der bewegungsaktiven Mobilität? (E003-93)

Die Schulwegsicherung mit Schülerlotsen wird an der Kreuzung Steinlechnergasse mit Versorgungsheimstraße notwendig werden, weil die Volksschüler, die aus dem Bereich südwestlich der Verbindungsbahn kommen die Versorgungsheimstraße, welche dann deutlich mehr Verkehr aufweisen wird, queren müssen.

Die Volksschule Steinlechnergasse wurde in den letzten Jahren zu einer Ganztagschule umgewandelt und enorm vergrößert. Wie sehr ist das Verkehrsaufkommen dadurch angestiegen? Gibt es aktuelle Zahlen aus 2019 vor den Covid bedingten Schulschließungen? Wie wird diese Kreuzung ausgestattet?

Derzeit werden auch viele Volksschüler mit dem PKW, vor allem bei Regenwetter in die Schule gebracht. Diese fahren über die Wohnstraße Steinlechnergasse oder die Jagdschloßgasse zu. Derzeit bildet sich in der Steinlechnergasse zu Schulbeginn nahezu bereits täglich ein Rückstau bis zur Nummer 21 zurück. Wie viele Fahrzeuge sind zukünftig zu erwarten, weil dann ja die Zufahrt über die Jagdschloßgasse verloren geht? Gibt es diesbezüglich detaillierte Verkehrsprognosen? Was soll passieren, wenn der Rückstau bis in die Versorgungsheimstraße zurückreicht?

Auf alle Fälle sind lokale zusätzliche Verkehrssteigerungen im Umfeld der VS Steinlechnergasse aufgrund der eingeschränkten Zufahrtsmöglichkeiten zu erwarten. Die Volksschule besitzt auch keine ordentliche öffentliche Verkehrsanbindung zu den Siedlungen westlich der Verbindungsbahn, sodass das Elterntaxi häufig verwendet wird. Gibt es Zählungen wie viele Eltern ihre Kinder mit dem PKW zur Schule bringen? (E003-116) Wird in der Versorgungsheimstraße die gesamte Grüninsel gerodet werden um entsprechende Abbiegespuren einzubauen?

Bei der T-Kreuzung Versorgungsheimstraße - Lainzerstraße wird wohl zukünftig eine weitere Ampel auf der Lainzerstraße entstehen müssen! Vermindert dies die Geschwindigkeit der Straßenbahn (zwischen zwei Stationen situiert und zusätzlicher Halt)? Die Auflösungen der Eisenbahnkreuzungen Veitingergasse und Jagdschloßgasse führen zu Verkehrsverlagerungen, die Maßnahmen in der Lainzer Straße im Bereich der Kreuzung mit der Versorgungsheimstraße erforderlich machen. Warum wurde diese Verkehrsverlagerung nicht berücksichtigt? (E003-144)

Anfang Juni 2021 waren die Bahnübergänge über die Veitingergasse und die Jagdschloßgasse eine Woche lang gesperrt. In dieser Zeit gab es zu den Stoßzeiten einen enormen Stau, der bis über den Bahnübergang zurück reichte. Wurde diese Phase für eine Aktualisierung der Verkehrsprognose genutzt? (E003-119)

In der Auflistung der normativen Grundlagen wird auf Landesebene als gültige Strategie der Masterplan Verkehr 2003 inkl. seiner Fortschreibung 2008 als Grundlage angeführt. Es wird darauf hingewiesen, dass aktuell das Fachkonzept Mobilität aus dem Jahr 2014 die letztgültige Strategie in Zusammenhang mit Mobilität und Verkehr in der Stadt Wien darstellt.

Ist dies richtig? Gibt es keine späteren Verkehrsstrategien für Wien? Falls ja bedeutet dies, dass die massiven klimapolitischen Notwendigkeiten noch nicht ausreichend in die strategischen Mobilitätsplänen der Stadt Wien eingearbeitet wurden. (E003-145)

Wurde durch die Gutachterin bei der Prüfung der Variante H-T₁ auch eine Variante geprüft, wo für das Lichtraumprofil der Straßenquerung in die Titlgasse das Lichtraumprofil zur Anwendung kommt, wie bei der Stranzenbergbrücke vorgesehen? Wurde eine Brücke Tolstojgasse – Titlgasse in der Variantenanalyse mitberücksichtigt?

Wie floss im Vergleich der Querungsalternativen der Verlust an Grünraum und die erhöhte Versiegelung in der Waldvogelstraße ein? Gibt es diesbezüglich eine CO₂-Bilanzierung?

Sieht die Behörde angesichts der aufgezeigten Optimierungsmöglichkeiten seitens Lichtraum und Gleislage nicht die Notwendigkeit einer vertieften Prüfung einer Querungsrelation Tolstojgasse – Titlgasse als notwendig an?

Wieso kommt in dieser Analyse der Verkehr bei der Alternative HT₁ zur Sprache, nicht aber die verkehrstechnischen Probleme der Unterführung Waldvogelstraße – Versorgungsheimstraße?

8.4. Ökologie (Tiere, Pflanzen, Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt und Baumschutz)

Es stellt sich die Frage, welche Tiere auf die Ausgleichsfläche nach Breitenlee übersiedelt werden und welche Tiere auf die sogenannten Gestaltungsflächen übersiedelt werden, die allerdings erst nach Baufertigstellung eingerichtet werden sollen. Bedeutet dies, dass die Tiere zweifach übersiedelt werden?

Es sind auch die klimatischen Bedingungen in Breitenlee anders als entlang der Verbindungsbahn. Auch Boden- und Wasserhaushalt sind unterschiedlich. Gibt es diesbezüglich gutachterliche Stellungnahmen? (E003-143)

Sollen- als Kompensation für entfallende Grünstrukturen- Begrünungen von Kunstbauten (Wartehallen, Stützmauern, Steilwände usw.), Dach- und Fassadenbegrünungen, grüne Erdwände, begrünte Gabionen etc. errichtet werden?

8.5. Luft und Klima

Wurde im Zuge des Variantenvergleichs auch Abschätzungen auf die Auswirkungen des Modal Splits (lokal) gemacht?

Wie kann die gewählte Variante und ihre Straßenbegleitplanung als umweltverträglich eingestuft werden, wenn der Modal Split im Vergleich zur „0“ Variante lediglich zu einer Verlagerung von 0,1% der Wege im Personenverkehr hin zur sanften Mobilität führt, jedoch zu massiven Verschlechterungen für die bewegungsaktive Mobilität?

Würden nicht andere Varianten des Projekts zu einem Modal Split führen, der den Vorgaben der Stadt (STEP 2025) und den Umweltzielen des Bundes eher entspricht?

Wie passt die lokal schlechte Modal Split Entwicklung in Kombination mit den Lärmproblemen resultierend aus der Begleitplanung Verkehr zu den Vorgaben unter welchen der TEN Ausbau erfolgen soll? (Band 1- S. 51: Für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (kurz TEN) sind nachfolgende Ziele und Prioritäten hinsichtlich des Hochgeschwindigkeitsnetzes und des konventionellen Netzes ausschlaggebend:- in einem Raum ohne Binnengrenzen einen auf Dauer tragbaren Personen- und Güterverkehr unter möglichst sozialverträglichen und sicherheitsorientierten sowie wirtschaftlichen Bedingungen sicherstellen.)

Wie wurden in der Ausgestaltung der Frei- und Grünraumbereiche entlang der Bahntrasse bzw. im Bereich der Haltestellen, Unterführungen und Querungen die aktuellen und künftigen Herausforderungen des Klimawandels berücksichtigt? (E003-142)

Auf welcher Basis beruht folgende Aussage der Gutacherin: (Band 1 S. 57):

Befund - Sachverhalt: Die Vor- und Nachteile der Varianten (H-T₁, N-N, N-T₁, Verkehrsführung Waldvogelstraße) wurden dargestellt. Gutachten - Schlussfolgerungen: „Aus Sicht von Luft und Klima sind aus den dargestellten alternativen Lösungen keine relevanten Be- und Entlastungswirkungen zu erwarten. Minimale lokale Veränderungen der Immissionssituation sind bei den Varianten nicht auszuschließen. Es gibt keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin. Die Umweltauswirkungen der Varianten sind vergleichbar mit dem gewählten Projekt.“.

Wurde beim Vergleich der Alternativen zur Verkehrsführung Waldvogelstraße die Flächenversiegelung sowie der CO₂ Fußabdruck der unterschiedlichen Bauleistungen sowie des später stattfinden Verkehrsflusses mitberücksichtigt? Besonders unter Berücksichtigung, dass Fall der Prüfung Brücke Tolstojgasse – Titlgasse durch den Projektwerber bewusst Bessungsparameter gewählt wurden, deren Anwendung nicht zwingend erforderlich sind, und zu einer Verzerrung der Machbarkeitsstudie und der Vergleichbarkeit der Varianten führen?

Aus dem der UVE beiliegendem Verkehrsmodell kann keine Reduktion des MIV im Vergleich zur „Null“ Variante abgelesen werden. Wo fließen die Zielsetzungen der Stadt aus dem STEP 2025 ein, einen Modal Split von 80/20 zu erreichen? Die notwendige 10% Abnahme es MIV müsste auch an den lokalen Verkehrszahlen ersichtlich sein, ist es aber nicht.

Darüber hinaus werden weder vom Projektwerber noch von der Gutachterin quantitativen Auswirkungen des Projekts auf den überregionalen Modal Split gemacht. Wie kann die Behörde so über die Umweltverträglichkeit des Projekts urteilen, wenn lokal die Ziele offensichtlich nicht erreicht werden?

Zusätzliche Fragen UVE - Anmerkungen zur gutachterlichen Auseinandersetzung Fragenbereich 4:

Zu Seite 139 Luft und Klima:

Wo sind die 430 Baumersatzpflanzungen und mehr als 1000 Strauchpflanzungen vorgesehen? Sind diese für das Standortklima wirksam? Gemäß gutachterliche Stellungnahme wird ein positiver Ansatz zu den Klimazielen der Stadt Wien vorgelegt - wie sieht es mit dem Mikroklima aus, wurden Untersuchungen für den nahen Bereich von Betonsichtschutzwänden und der entsprechend höher versiegelten Waldvogelstraße durchgeführt? Die erhöhte Speichermasse führt in der Nacht bekanntlich zu Hitzeabstrahlungen in die Umgebung, zusätzlich entfällt in der Waldvogelstraße durch die Rodung der vorhandenen Bäume die Beschattung des Gleiskörpers sowie der versiegelten Fläche, was zu einer weiteren Verschärfung der Hitzeentwicklung führt.

8.6. Humanmedizin; Lärm und Erschütterung

Warum wurde z.B. am Königlberg an der Seite welche z.B. dem Lainzer Platz zugewandt ist keine Lärmmessung durchgeführt?

Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) empfiehlt zum vorbeugenden Gesundheitsschutz Dauerschallwerte an der Hauswand von maximal 55 dB tagsüber und 40 dB nachts. Der Lärmpegel eines Güterzuges von 96 dB A in 7,5 Meter Entfernung entspricht fast dem Lärm eines Presslufthammers oder einer Kreissäge in unmittelbarer Nähe. Diesbezüglich sind entsprechende Lärmmessungen einzuplanen und vorzulegen, welche die Lärmbelastung durch den Güterverkehr in exponierten Hochlagen untersuchen.

In der Beschreibung der Auswirkungen des Vorhabens auf das Thema Lärm, wird in der Stellungnahme des Büros Dipl.-Ing. Pistecy („Allgemein verständliche Zusammenfassung“) durchgehend nicht auf die Veränderungen eingegangen, die sich durch

- a) die Hochlage im Wohngebiet (auf eine beträchtliche Länge mit einer Anzahl an einer in den Unterlagen nicht genannten Zahl von Häusern und Wohnungen sowie der Zahl der dort wohnenden Menschen).
- b) die Haltestelle Hietzinger Hauptstraße an sich und in der Hochlage sowie
- c) die Veränderungen im Individualverkehr ergeben.

Die Hochlage, die Haltestelle und die Veränderungen mit ihren Auswirkungen auf die Häuser/ Wohnungen/ Wohn- und Schlafräume werden weit gehend nicht angeführt und in den Argumentationen der Projektwerberin nicht berücksichtigt. Dies obwohl die geplante Hochlage, die Haltestellen und die Veränderungen im Individualverkehr entscheidende Unterschiede im Vergleich zum Bestand (oder den anderen Varianten, nämlich der Tieflage bzw. der Lage auf dem bisherigen Niveau) ergeben.

Die Ausführungen zum Individualverkehr berücksichtigen nicht, dass

- a) die Schließung von zwei Eisenbahnkreuzungen für den Individualverkehr (Veitingergasse und Jagdschlossgasse) dort zwar lokal eine Verkehrsberuhigung erwarten lässt, die Frequenzen der Zubringerstraßen zu den anderen Querungen (Auhofstraße, Hietzinger Hauptstraße,

Versorgungsheimstraße) sowie die Frequenzen der Querungen selbst jedoch zweifelsfrei erhöht werden und damit die Belastungen in diesen entsprechend zunehmen,
b) die Haltestelle zu einem zunehmenden fahrenden Individualverkehr (Zubringer verkehr zzgl. Parkplatzsuche) führen wird; (die Haltestelle wird alleine aufgrund der städtischen Lage nicht alleine durch Fußgänger, Radfahrer und Nutzer des öffentlichen Verkehrs frequenzmäßig und wirtschaftlich zu bedienen sein, sondern wird auch über den Individualverkehr mit PKWs erreicht werden) und
c) der ruhende Individualverkehr z.B. durch eine „Park & Ride Anlage“ nicht aufgenommen werden kann; dies bei einem Entfall von Parkplätzen durch das Projekt vorhaben und der Veränderung der Parksituation im Zuge der künftigen Parkraumbewirtschaftung im 13. Bezirk. (E003-147)

Wie wurden die Auswirkungen auf Leben und Gesundheit bei den Varianten der Straßenführungen berücksichtigt?

Besteht durch die Einschnittslage zwischen Roten Berg und Königberg nicht der Bedarf auch in höheren Lagen Lärmuntersuchungen und Prognosen anzustellen?

Weitere Fragen die eine engere Verzahnung mit dem Kontextteil notwendig machen:

Aus welchen Gründen wird der Einwendungen der Beschwerdeführerin nicht stattgegeben, dass die Planung der Fuß- und Radwege ist in das gegenständliche Vorhaben zu integrieren ist? Auch wenn diesbezüglich kein einheitliches Vorhaben im obigen Sinne vorliegen würde, bestehen massive Wechselwirkungen zwischen dem gegenständlichen Vorhaben und den projektbegleitenden Fuß- und Radwegen. Die gutachterlichen Stellungnahmen gehen auf diese Frage nicht ein.

In wie weit ist es zulässig die Kontextprojekte nicht in der UVP zu erfassen, deren Auswirkungen aber schon? (Verweis auf Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG zu den Einwendungen – Nr. E003-11)

8.7. Zusätzliche Fragen UVE - Anmerkungen zur gutachterlichen Auseinandersetzung

Zu Seite 131 Variantenprüfung, Eisenbahnbau, Infrastrukturplanung: basiert die Variantenprüfung auf objektivierbaren, nachvollziehbaren Fakten? Wurden mögliche Begleitmaßnahmen zur Verhinderung des Durchzugsverkehrs geprüft?

Zu Seite 133 Variantenprüfung, Wasser Bautechnik und Oberflächenwässer: Warum ist eine über das übliche Maß hinausgehende Drainage/Kanalisation bei der Variante H – T1 erforderlich? Es ist ein natürliches Gefälle nach Norden vorhanden.

Zu Seite 142, 143 Eisenbahnbau; Infrastrukturplanung/Verkehr inklusive Straßen: 142:

Die Jagdschlossgasse stellt die Hauptverbindung für die Bewohner des westlich der Bahn gelegenen Bereichs mit einer hohen Bevölkerungsdichte mit niedrigem durchschnittlichen

Monatseinkommen zum Grätzlzentrum Lainz sowie der Straßenbahn 60 als Verbindung zum Bezirkszentrum mit weiterführenden Schulen, Bezirksvorstehung, Gericht etc. dar. Gemäß Stellungnahme wird die Barrierewirkung der Bahntrasse verringert - erfolgt das für die Wohnbevölkerung durch einen beidseitigen Stiegenaufgang mit jeweils einem Lift statt einer circa 12 m breiten straßenebenen Überquerung? Wurde die Praxistauglichkeit von einschlägigen Experten geprüft?

143: Aus Sicht des Sachverständigen kommt es zu keinen negativen Auswirkungen auf den Fuß – Radverkehr durch das gegenständliche Projekt - wie erklärt sich der Widerspruch, dass auf Seite 142 die Ergänzung durch fahrradtaugliche Rampen zur Erhöhung der Ausfallssicherung empfohlen wird? Es werden immer wieder Alternative Querungsmöglichkeiten erwähnt - diese sind praxisfremd, da selbst zwischen Jagdschlossgasse und Veitingergasse als kürzester Distanz circa 250m in jede Richtung, das sind in Summe 500m und entspricht bei normaler Gehgeschwindigkeit circa 8 Minuten zusätzlicher Wegzeit - gar nicht zu reden von Menschen mit Gehbehinderungen oder kleinen Kindern, immerhin befinden sich im Nahbereich des Lainzer Platzes drei Kindergärten sowie eine Volksschule. Wurde diese Thematik von Experten geprüft?

Gemäß Stellungnahme erhöht sich mit Errichtung der Unterführungen zudem die Sicherheit für Fußgängerringen und Radfahrer – wie sieht die Unfallstatistik der letzten 10 Jahre für Fußgänger und Radfahrer bei den Bahnübergängen aus? Wie hoch ist die Stundenkapazität der vorgesehenen Lifte?

Zu Seite 144 Eisenbahnbau; Infrastrukturplanung/Verkehr inklusive Straßen: gemäß gutachterliche Stellungnahme werden die Querungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr attraktiver - wird dies durch die geplanten Stufenanlagen mit Einzelliften erreicht, die weder von kleinen Kindern, Erwachsenen mit Kinderwagen, Personen mit besonderen Bedürfnissen oder Radfahren ohne entsprechende zeitliche Einschränkung genutzt werden können verglichen mit dem einfachen queren auf Straßenniveau? Immerhin muss man einmal auf Straßenniveau auf den Lift warten dann in der Unterführung ein zweites Mal und die Liftgeschwindigkeit wird sich wie üblich bei solchen Lösungen entsprechend auf der sehr sicheren Seite befinden. Wie sieht es mit der Ausfallssicherheit respektive bei Betriebsstörungen der Lifte aus?

Zu Seite 145 Eisenbahnbau; Infrastrukturplanung/Verkehr inklusive Straßen: gemäß gutachterlicher Stellungnahme sollen für den Fall, dass die geplanten Maßnahmen zu negativen Verkehrsverlagerungen und neuen Schleichwegen führen entsprechende Gegenmaßnahmen ergriffen werden – wie wird das sichergestellt? was ist mit der 3 Verkehrszunahme bei „alten“ Schleichwegen? warum wird die Chance nicht genutzt um alte Schleichwege zu reduzieren?

Zu Seite 146 Eisenbahnbau; Infrastrukturplanung/Verkehr inklusive Straßen - Grafik Veränderungen Verkehrsstärken: gemäß gutachterlicher Stellungnahme ist die UVE in sich konsistent, auf die Tatsache dass die Werte in der Grafik und der Aufstellung in sich nicht schlüssig sind wird jedoch nicht eingegangen - warum nicht?

Auf Basis welcher wissenschaftlich belegten Grundlage wird der NMV „wesentlich attraktiver und sicherer“? Und im Vergleich wozu? Die von der Projektwerberin als „Verbesserung“ gepriesene

Veränderung ist die Auflösung der Eisenbahnkreuzungen, welche lediglich in der Auhofstraße und Hietzinger Hauptstraße zu einer Verbesserung für den NMV ohne zusätzlich zu überwindenden Höhenunterschied führen. Dieser Höhenunterschied muss dann entweder mit der „Primärenergie“ des Körpers überwunden werden, oder durch zusätzlichen Zeitaufwand - bedingt durch die Benutzung der Lifte – deren Betrieb wiederum externe Energie braucht – die Herstellungs- und Wartungsaufwendungen nicht berücksichtigend.

Worin besteht jetzt die Verbesserung? Haben sie schon den Zeitgewinn/Verlust über den Tagesschnitt und unter Berücksichtigung der NMV Verkehrsströme durch die von ihnen als „Verbesserung“ dargestellte Lösungen berechnet?

In Bezug auf die von ihnen explizit erwähnte Unterführung Waldvogelstraße/Versorgungsheimstraße: Was ist der zusätzliche Weg der durch die veränderte Verkehrsführung benötigt wird? Wie hoch sind die Höhenunterschiede?

8.8. Hochlage und Projektvarianten

„In der Umweltverträglichkeitserklärung (ON 201; BAL302-UV-VBBAL-00-2010 Fo1 vom Jänner 2021) wurden von der Projektwerberin die zwar aus eisenbahntechnischer und betrieblicher Sicht theoretisch machbaren und technisch untersuchten Trassenvarianten dargestellt und begründet weshalb diese ausgeschieden worden waren. Dies im Wesentlichen aufgrund der wesentlich höheren Umweltbelastung, der deutlich höheren Kosten, der bahnbetrieblichen Einschränkungen, der Verschlechterung von Querungsmöglichkeiten und Straßenverkehrsverbindung.“

Der Vorschlag der Beschwerdeführerin zur Ausgestaltung der Brücke Tolstojgasse – Titlgasse und Kreisverkehr Lainzerstraße als Alternative zur Versorgungsheimstraße wurde nie geprüft. Bei dieser Ausführung würde es nicht zu einem Verlust der bestockten Bahnböschung kommen, wenn die Trasse im Einschnittverfahren mit senkrechten Seitenwänden gebaut würde.

8.9. Schlüsselfragen für die SUP in Bezug auf die Eindämmung des Klimawandels

Gemäß der Technischen Leitlinien für die Sicherung der Klimaverträglichkeit von Infrastrukturen im Zeitraum 2021-2027 (2021/C 373/01)²⁶ hätten im SUP Verfahren folgende Fragen behandelt werden müssen:

„Wird der öffentliche Plan/das öffentliche Programm eine Zunahme der Privatreisen bewirken – die Zahl und Dauer der Reisen und die Verkehrsträger? Wird er/es eine Verlagerung von emissionsstarken auf emissionsärmere Verkehrsträger bewirken (z. B. von Personenkraftwagen auf öffentliche Verkehrsmittel oder von Bussen auf elektrische Eisenbahnen)? Können durch den öffentlichen Plan/das öffentliche Programm THG-Emissionen aus dem Güterverkehr erheblich erhöht oder verringert werden? Wie kann der öffentliche Plan/das öffentliche Programm die Bereitstellung nachhaltiger Verkehrsinfrastrukturen oder -technologien, z. B. Ladestationen für Elektrofahrzeuge und wasserstoffbetriebene Brennstoffzellen, verbessern oder fördern?“

8.10. Conclusio

Die Vielzahl an offenen Fragen und Probleme dienen

- der Illustration im Lichte der Vorgaben der SUP-RL, dass die
- die Durchführung der Alternativenprüfung dringend geboten ist.

Zudem bilden diese Fragen den Gegenstand des Verfahrens vor dem Bundesverwaltungsgericht. Die verpflichtend durchzuführende Alternativenprüfung nach dem SP-V-G kann in diesem Verfahren nachgeholt werden:

„Die Mitgliedstaaten sind nach dem in Art. 4 Abs. 3 EUV vorgesehenen Grundsatz der loyalen Zusammenarbeit verpflichtet, die rechtswidrigen Folgen eines solchen Verstoßes gegen das Unionsrecht zu beheben. Hieraus ergibt sich, dass die zuständigen nationalen Behörden einschließlich der nationalen Gerichte, die mit Klagen gegen einen innerstaatlichen Rechtsakt befasst sind, der unter Verstoß gegen das Unionsrecht erlassen wurde, im Rahmen ihrer Zuständigkeiten alle erforderlichen Maßnahmen treffen müssen, um dem Unterbleiben einer Umweltprüfung abzuwehren. Bei einem unter Verstoß gegen die Pflicht zur Durchführung einer Umweltprüfung erlassenen „Plan“ oder „Programm“ könnte dies etwa darin bestehen, Maßnahmen zur Aussetzung oder Aufhebung des Plans oder Programms zu ergreifen (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 28. Juli 2016, Association France Nature Environnement, C-379/15, EU:C:2016:603, Rn. 31 und 32) sowie eine bereits erteilte Genehmigung zurückzunehmen oder auszusetzen, damit die Prüfung durchgeführt werden kann (vgl. in diesem Sinne Urteil vom

²⁶ Technischen Leitlinien für die Sicherung der Klimaverträglichkeit von Infrastrukturen im Zeitraum 2021-2027; (2021/C 373/01), S. 83.

12. November 2019, Kommission/Irland [Windfarm Derrybrien], C-261/18, EU:C:2019:955, Rn. 75 und die dort angeführte Rechtsprechung).²⁷

*„Ein nationales Gericht kann, wenn sich herausstellt, dass vor der Annahme des Erlasses und des Rundschreibens, auf die eine vor ihm angefochtene Genehmigung für die Errichtung und den Betrieb von Windkraftanlagen gestützt ist, eine Umweltprüfung im Sinne der Richtlinie 2001/42 hätte vorgenommen werden müssen, so dass die beiden Rechtsakte und die Genehmigung nicht mit dem Unionsrecht in Einklang stehen, **die Wirkungen dieser Rechtsakte und dieser Genehmigung nur dann aufrechterhalten**, wenn ihm dies im Rahmen des bei ihm anhängigen Rechtsstreits durch das innerstaatliche Recht gestattet ist und wenn sich die Aufhebung der Genehmigung signifikant auf die Stromversorgung des gesamten betreffenden Mitgliedstaats auswirken könnte, und zwar nur während des Zeitraums, der absolut notwendig ist, um dieser Rechtswidrigkeit abzuhelpfen. Dies wird gegebenenfalls das vorliegende Gericht im Ausgangsrechtsstreit zu beurteilen haben.“²⁸*

Gemäß der Rechtsprechung des EuGH (C-24/19) sind die die Mitgliedstaaten verpflichtet, die rechtswidrigen Folgen eines unter Verstoßes gegen das Unionsrecht (SUP-RL) zustande gekommenen Rechtsaktes oder Genehmigung zu beheben.

Die Genehmigung des Projekts ohne Durchführung einer strategischen Prüfung, verstößt – wie oben ausgeführt – gegen die europarechtlichen Vorgaben. Das Bundesverwaltungsgericht hat gemäß der zitierten Rechtsprechung zu klären, ob bzw. unter welchen Voraussetzungen der Bescheid aufrechterhalten werden kann (im Sinne der oben zitierten Judikatur).

Die Voraussetzung für das Aufrechterhalten des bekämpften Bescheides wäre die nachträgliche Durchführung einer Alternativenprüfung.

²⁷ C-24/19, Rz 83.

²⁸ C-24/19, Rz 96, 3. Punkt.

V. Einwendungen als informierte Öffentlichkeit:

Als informierte Öffentlichkeit im Sinne der Aarhus Konvention erhebt die Beschwerdeführerin folgende Einwendungen, die im Verfahren bis dato noch nicht geltend gemacht wurden. Die Beschwerdeführerin ist folgend der EuGH Judikatur (Protect, C-664/15) hinsichtlich dieser Einwendungen nicht präkludiert.

Gefahrguttransporte auf der Verbindungsbahn

Laut der AWG-Novelle Kreislaufwirtschaftspaket, ausgegeben am 10. Dezember 2021, wird dem § 15 AWG folgender Abs. 9 angefügt:

„(9) Transporte von Abfällen mit einem Gesamtgewicht von mehr als zehn Tonnen mit einer Transportstrecke auf der Straße von über

1; 300 km in Österreich haben ab 1. Jänner 2023,

2; 200 km in Österreich haben ab 1. Jänner 2024,

3; 100 km in Österreich haben ab 1. Jänner 2026,

haben per Bahn oder durch andere Verkehrsmittel mit gleichwertigem oder geringerem Schadstoff- oder Treibhausgaspotential (zB Antrieb mittels Brennstoffzelle oder Elektromotor) zu erfolgen.

Nachdem es in Österreich nur eine einzige Verbrennungsanlage für gefährliche Abfälle am Standort der Wien Energie im Wien Simmering gibt, werden zukünftig jene Abfälle, die aus den westlichen Bundesländern wie Oberösterreich, Salzburg, Tirol etc. stammen primär über die Verbindungsbahn (Transfer von der Westbahn über die Südstrecke nach Simmering) angeliefert werden.

Bei diesem Transport von gefährlichen Abfällen handelt es sich um sogenannte Gefahrguttransporte. Diese Transporte erfolgen derzeit per LKW. Bereits seit Jahren entstehen in Tunneln oder auf den Autobahnen durch Selbstentzündung dieser Abfälle massive Umweltkatastrophen.

Bereits zum Zeitpunkt der Genehmigungsverhandlung lagen die Entwürfe für diese AWG-Novelle im zuständigen Ministerium in der Sektion Abfallwirtschaft vor. Die Zuständigkeit dieser Sektion fällt auch in die selbe Kompetenz wie die Verantwortung für die ÖBB und die Verkehrsagenden im Verkehrsministerium.

Die Beschwerdeführerin macht ausdrücklich darauf aufmerksam, dass alleine durch Brände von Batterien (fast wöchentlich in den Medien entnehmbar) auf Abfallsammelstellen oder auf der Straße es regelmäßig zu lokalen Straßen-, Ausgangssperren etc. kommt.

Auf dieses massive Problem von Gefahrguttransporten per Bahn im dicht verbauten Gebiet der Verbindungsbahn wurde weder im Einreichprojekt durch die ÖBB Bezug genommen

noch von den UVP-Sachverständigen dazu Stellung genommen. Es wurde weder ein Gefahrgutkonzept, ein Transportkonzept noch ein Evakuierungs- oder Katastrophenkonzept für einen Störfall eingefordert. Dieses Problem der zukünftigen gesetzlich vorgeschriebenen Gefahrguttransporte per Bahn wurde übersehen.

Da die Gefahrguttransporte in der Verhandlung und im Einreichprojekt nicht behandelt wurden – trotz der Auswirkungen auf die Umweltverträglichkeit, ist das Projekt nicht umweltverträglich.

VI. Redaktionsversehen

Bezüglich des Bescheides:

*IV.1.3.10²⁹ Im Bereich der **Ganztages-Volksschule Steinlechnergasse** sind in den lärmintensiven Bauphasen, die eine Betätigung im Freien beeinträchtigen, temporäre Lärmschutzmaßnahmen für die den Bauarbeiten zugewandten Seiten von Aufenthaltsbereichen (insbesondere zwischen dem Sportplatz und den Bereichen mit lärmintensiven Bauarbeiten) in Abstimmung zwischen Projektwerberin und den betroffenen Liegenschaftseigentümern vorzusehen.*

Bzw. V.1.7.6 Zu den Nebenbestimmungen für den Fachbereich Humanmedizin (HU):

*„Betreffend die **Ganztages-Volksschule Steinlechnergasse** (insbesondere im Bereich des Sportplatzes) wurden im Zuge der Verhandlung seitens der Sachverständigen für Lärm und Erschütterungen und für Humanmedizin Schutzmaßnahmen vor Belästigung beim Aufenthalt bzw. Sport im Freien empfohlen, welche die UVP-Behörde als zwingende Maßnahme wertete. Dieser Forderung wurde daher Rechnung getragen, was in den Nebenbestimmungen im Spruchpunkt IV.1.3.10 ihren Niederschlag gefunden hat.“*

ist der Behörde offensichtlich ein Redaktionsversehen unterlaufen.

Es kann sich hier nicht um die Ganztages-Volksschule Steinlechnergasse handeln, sondern nur um die Otto Glöckl Schule in der Veitingergasse (deren Sportplatz sich unmittelbar neben der Verbindungsbahn befindet).

²⁹ Bescheid S.

VII. Beschwerdeanträge

Aus all diesen Gründen stellt die Beschwerdeführerin den

ANTRAG

das Bundesverwaltungsgericht als zuständiges Beschwerdegericht möge

1. eine mündliche Verhandlung durchführen;

und

2. den Genehmigungsbescheid gemäß § 5 und § 24f UVP-G aufheben und dahingehend abändern, dass der Genehmigungsantrag zurück- bzw. abgewiesen wird;

in eventu

3. den Genehmigungsbescheid gemäß § 5 und § 24f UVP-G aufheben und die Angelegenheit zur Entscheidung an die Erstbehörde zurückzuverweisen.

Bürgerinitiative "Verbindungsbahn-besser.at" vertreten durch: Mag. Irene Salzmann