

BREITENECKER KOLBITSCH VANA

An die
Bundesministerin Leonore GEWESSLER, BA
zH Ministerialrätin Mag. Gabriele Fiedler (im
Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie,
Mobilität, Innovation und Technologie)
Radetzkystraße 2
A-1030 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

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

Wien, 28.06.2021/ds

Unser Zeichen: 76/21



Bürgerinitiative

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

wegen:

Umweltverträglichkeitsprüfung und teilkonzentriertes
Genehmigungsverfahren für das Vorhaben "Attraktivierung
der Verbindungsbahn"

I. STELLUNGNAHME

II. VORLAGE VON FRAGEN FÜR DIE UVP

VERHANDLUNG 29.06.2021 – 02.07.2021

1-fach

Zum Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG des Vorhabens „Attraktivierung der Verbindungsbahn“ gibt die Bürgerinitiative "Verbindungsbahn-besser.at" folgende

STELLUNGNAHME

ab und führt aus.

A, Vorbemerkung:

Die Bürgerinitiative „Verbindungsbahn-besser.at“ hat bekanntlich umfangreiche Einwendungen eingereicht, die vollinhaltlich aufrechterhalten bleiben. Die Auseinandersetzung mit diesen Einwendungen wurde mehrfach damit beantwortet, dass eine Alternativenprüfung nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens wäre. Diese Argumentation ist aus Sicht der Bürgerinitiative nur dann gerechtfertigt, wenn – wie in den europarechtlichen Grundlagen vorgesehen – dem UVP-Verfahren zum Projekt („Projekt-UVP“) eine Strategische Umweltprüfung vorangegangen wäre. Da eine Strategische Umweltprüfung nicht durchgeführt wurde, bringt die Bürgerinitiative Folgendes vor:

B, Strategische Umweltprüfung

I. 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.

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 „Stadtschnellbahnen“ (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.

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 Projekt weder „kleines Gebiet auf lokaler Ebene“ noch „geringfügige Änderung“ im Sinne der SUP-RL:

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 Artikel 3 Abs. 3 der SUP-RL nicht anwendbar ist:

2.1. Lokale Ebene

Nach Ansicht der europäischen Kommission steht die Frage, ob ein Ausnahmetatbestand des Artikel 3 Abs. 3 SUP-RL vorliegt oder nicht, in engem Zusammenhang mit der Frage, ob das Projekt von einer lokalen Behörde oder einer nationalen Behörde umgesetzt wird. Die europäische Kommission legt fest, dass bei Projekten, die von einer lokalen Behörde umgesetzt werden, nicht schon dadurch der Tatbestand der „lokalen Ebene“ im Sinne des Artikel 3 Abs. 3 SUP-RL erfüllt ist. Nach dem Leitfaden der europäischen Kommission können Projekte, die von einer lokalen Behörde umgesetzt werden, aufgrund ihrer Größe dennoch vom Tatbestand des Artikel 3 Abs. 3 SUP-RL ausgenommen sein.

2.2. 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 Schnellbahnringes, 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:

Aufgrund den soeben ausgeführten Erwägungen – unter Berücksichtigung des Leitfadens der Europäischen Kommission zur SUP-RL ergibt sich, dass Artikel 3 Abs. 3 der SUP-RL auf das gegenständliche Projekt nicht anwendbar ist. Daraus folgt, dass für das gegenständliche Projekt zwingend eine Strategische Umweltprüfung durchzuführen gewesen wäre.

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 bestimmt worden wäre, dass voraussichtlich keine erheblichen Umweltauswirkungen zu erwarten sind. Da dies nicht erfolgt ist, ist aus nachstehenden Gründen zwingend eine Strategische Umweltprüfung nachzuholen:

2.3. Vorliegen einer Netzveränderung im Sinne der SUP-RL

Die Verbindungsbahn Wien Hütteldorf-Meidling dient neben dem Personenverkehr auch dem Güterverkehr. Dies ist im vorgelegten Übereinkommen zwischen der Stadt Wien und der ÖBB-Infrastruktur AG festgesetzt und wurde in den Einwendungen der Bürgerinitiative vom 23.04.2021 bereits vorgebracht. Ausgehend von der Zusammenfassenden Bewertung zur Umweltverträglichkeitsprüfung (Band 1) handelt es sich im gegenständlichen Projekt jedenfalls um eine Änderung im Sinne der SUP-RL (vergleichbar mit der Definition „Netzveränderung“ im Sinne des SP-V-G).

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 Bürgerinitiative 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 Bürgerinitiative 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.

3. Judikatur des EuGH

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 neuen Judikatur des EuGH ohne Strategische Umweltprüfung (in der weiteren Folge kurz **SUP**) erlassene Pläne und Programme auszusetzen, aufzuheben oder unangewendet zu lassen und die bereits erteilten Genehmigungen zurückzunehmen oder auszusetzen.

Im verfahrensgegenständlichen Fall wurde keine SP-V durchgeführt, obwohl die Durchführung einer SUP aufgrund der SUP-RL zwingend erforderlich gewesen wäre. Im Einklang mit der Rechtsprechung des EuGH kann (und soll) eine noch nicht durchgeführte SUP nachgeholt werden. Sollte keine SP-V nachgeholt werden, zeigt die oben zitierte Judikatur des EuGH auf, dass dies zur Nichtigkeit des gesamten Verfahrens führen kann.

II. Europarechtskonforme Auslegung der SUP-RL

Sowohl für den Fall, dass eine Strategische Umweltprüfung im Sinne der SUP-RL gesondert nachgeholt werden wird oder im Sinne der oben zitierten Judikatur im Rahmen des gegenständlichen UVP-Verfahrens erfolgen wird, hält die Bürgerinitiative fest, dass im Rahmen dieser Strategischen Umweltprüfung die Stellungnahmen der Bürgerinitiative zu berücksichtigen sind:

Die SUP-RL wurde in Österreich unvollständig umgesetzt.

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. Es wurde versucht, die SUP-RL im Verkehrsbereich mit dem Bundesgesetz über die Strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V-Gesetz) umzusetzen. Dies ist allerdings nur unvollständig gelungen, weil es dazu erforderlich gewesen wäre, 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 in keiner Weise vorgesehen, sind aber aufgrund der SUP-RL einzuhalten.

C, Immissions-Minimierungsgebot

Emissionen während des Betriebes durch Erhöhung des MIV

Der Fachbereich LUFT UND KLIMA (der Einreichunterlagen der ÖBB Infra - Fachbeitrag 306.01) belegt mit der Emissionsdarstellung¹, dass das Projekt in der derzeitigen Form keinen positiven Beitrag zur Emissionsverringerung leistet.

5.3.3.2 Emissionen

In den folgenden Tabellen sind die Ergebnisse der Emissionsbilanzierung dargestellt:

Emissionen	NO _x	PM10	PM2,5	CO	C ₆ H ₆	BaP	CO _{2aq}	NMHC
	in kg/d							
Bestand 2018	336,05	25,10	17,72	135,95	0,39	0,0003	105.685	9,76
Nullfall 2028	130,64	18,63	11,25	86,64	0,12	0,0003	88 745	2,78
Planfall 2028	131,95	18,80	11,35	87,54	0,12	0,0003	89 596	2,80
Nullfall 2035	73,51	17,94	10,55	66,46	0,06	0,0003	66 580	1,53
Planfall 2035	74,25	18,10	10,66	67,12	0,06	0,0003	67 215	1,54

Tabelle 115: Gegenüberstellung der Emissionen des Straßenverkehrs im Untersuchungsraum

Die Steigerung der Emissionen ist unter anderem auf die zusätzlich zurückgelegten Strecken mit PKW² zurückzuführen. Diese werden notwendig, da Bahnübergänge geschlossen werden:

Fahrleistung	PKW	SNF	KFZ	Änderung
	km/d	km/d	km/d	%
Bestand 2018	545.700	24.900	570.600	0,0
Nullfall 2023/2028/2035	545.700	24.900	570.600	0,0
Planfall 2028/2035	551.200	25.100	576.300	1,1

Tabelle 113: Vergleich der durchschnittlichen täglichen Gesamtfahrleistung im Untersuchungsgebiet Emissionsanalyse (PKW – Personenkraftwagen, SNF - schwere Nutzfahrzeuge)

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:

¹ Fachbeitrag 306.01; S. 142.

² 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 zu einer großen 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 Autos 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 Bezugnahme (ca. 1000 t per anno) ergeben würde.

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 Vorschreibung 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, der 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 Vorschriften, Ausgleichsmaßnahmen) nach § 24f Abs. 4 UVP-G vorgeschrieben werden.

In diesem Sinn ist es im vorliegenden Projekt geboten, die durch das Projekt notwendige Gestaltung der Fuß- und Radwegenetze als Teil der UVP zu behandeln (vgl. zB US 17.3.2008, 5A/2007/13-43 [Vöcklabruck]). Nur wenn die Fuß- und Radwege Bestandteil der Prüfung der Umweltverträglichkeit nach dem UVP – G sind, könnte geprüft werden, ob dem Immissions-Minimierungsgebot entsprochen wird oder nicht.

Zudem sieht § 24f Abs. 2 Z 2 lit b vor, dass Immissionen jedenfalls zu vermeiden sind, die 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).

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 im Sinne des Gesetzes.

D, Baumschutz

Folgend dem „Bericht in Anlehnung an das W-BSchG“ der Einreichunterlagen der ÖBB INFRA (ON 311.3 S. 4 bis 5) ist das Wr. BSchG im gegenständlichen Verfahren nicht unmittelbar anwendbar, da gemäß § 18 Wr. BSchG bundesgesetzliche Vorschriften unberührt bleiben.

§ 6. (1) Wr. BSchG sieht vor, dass bei der bewilligten Entfernung eines Baumes, Ersatzpflanzung durchzuführen sind.

Laut dem zitierten Bericht werden 925 Bäume gefällt (787 mit einem Baumumfang < 40 cm), wobei das Projekt darauf hinweist, dass das W-BSchG nicht anwendbar sei und daher auch keine Maßnahmen nach dem W-BSchG vorgesehen wären. Weiters wird ausgeführt, dass aus Sicht des Klimaschutzes die Nullvariante die bei weitem schlechteste Lösung sei, die sich langfristig negativ auf die Stadtbäume auswirke, da keine konkreten Aktionen gesetzt werden, um das Ziel einer Eindämmung des Ausstoßes von CO₂ zu erreichen.

Die Bürgerinitiative begrüßt grundsätzlich den Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Es ist allerdings nicht verständlich, dass keine ausreichenden Ersatzpflanzungen im Projekt vorgesehen sind. Gerade Bäume haben einen erheblichen positiven Einfluss auf das Klima in der Stadt als Schattenspenden, Sauerstofflieferanten, Klimaanlage, Luftfilter, Lärmreduzierer und Lebensraum. Selbst nach Abzug der – auf Grundlage der gutachterlichen Äußerung – erhöhten Anzahl von Ersatzpflanzungen, gehen durch das Projekt hunderte Bäume der Stadt verloren.

Aus Sicht der Bürgerinitiative ist zur Gewährleistung der Umweltverträglichkeit des Projekts eine Ersatzpflanzung im Verhältnis 1 zu 2 erforderlich, wobei die Behörde festzulegen hat, wo die Ersatzpflanzungen – im Sinne der Erhaltung der Lebensqualität in der Stadt – zu erfolgen haben.

Entschieden entgegengetreten wird der zusammenfassenden Bewertung (Bd. 1 Seite 294), wonach die Rodung von 925 Bäumen lediglich eine geringfügige Beeinträchtigung des Mikroklimas nach sich ziehen würde. Auch im Zusammenhang mit den laut Projekt vorgesehenen Rodungen hält die Bürgerinitiative fest, dass das Projekt nicht umweltverträglich im Sinne des Gesetzes ist.

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

Die Bürgerinitiative hat bereits eine

- Liste der Rednerinnen und Redner für die UVP Verhandlung vom 29.06.2021-02.07.2021

übermittelt.

In Ergänzung zu dieser Liste übersendet sie nunmehr folgende

FRAGEN,

die von der Bürgerinitiative im Zuge der UVP –Verhandlung gestellt werden. Die Fragen sind entsprechend der vorgegebenen Tagesordnung geordnet:

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)

2. Geologie, Geohydrologie und Hydrogeologie und

3. 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 beweissichern? (E003-23)

4. Abfallwirtschaft, Boden- und Grundwasserqualität und

5. Eisenbahnbau/Infrastrukturplanung/Verkehr inkl. Straßen

Die Stellungnahme geht nicht auf die Einwendung ein. Wir ersuchen um Beantwortung der Eingabe. Des Weiteren ist die Stellungnahme irreführend. 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)

Hat die Trasse auch für eine S-Bahn Verdichtung auf 7,5 min eine langfristig ausreichende Kapazität? Im Falle eines Ringschlusses mit der S45 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).

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 Bürgerinitiative vorgebrachte Alternative mit der geringen Brückenhöhe über dem Niveau des Dreiecksplatzes durchführbar?

@ Versiegelung: Wir ersuchen um Erklärung wieso diese Querung eine angeblich so massive Rodung (bei den optimierten Planungsparametern!) bedingt? Im Gegensatz zur Waldvogelstraße ermöglicht das Konzept der Bürgerinitiative, lokal die Ersatzpflanzungen durchzuführen. Die Zufahrtsrampen sind allesamt bereits gegeben. Es findet keine weitere Versiegelung statt, die nicht lokal ausgeglichen werden kann. Die Pläne der Bürgerinitiative 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?

@ Kontextprojekt: Aufgrund des offensichtlichen Beharrens auf einer durchgängig in 2-Richtungsverkehr befahrbare Spohrstraße, erscheint die Kontextplanung des Radweges auch nicht das durch die Bürgerinitiative aufgezeigte Optimierungspotential aufzugreifen, sondern eine weitere Ausweitung der Rodungen zu bedingen, da man die Radverkehrsrampe zwischen Spohrstraße und Bahntrasse einklemmt. Weder Erreichbarkeit dieser RV- Einrichtung wird gut sein, noch zeigt diese Planung ein angemessene

Prioritätenverteilung der verantwortlichen Planer betreffend dem Schutzgut Natur und der Förderung der bewegungsaktiven Mobilität durch Schaffen von attraktiven KURZEN gut und EINFACH erreichbaren Wegen.

„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)

„Das Eisenbahnunternehmen ist verpflichtet Wegigkeiten wiederherzustellen wobei es nicht immer möglich ist, den Grünbestand zu erhalten und die Bedürfnisse des Verkehrs zu entsprechen, trotz sorgfältiger Planung. Die Nutzung der Bahn in Verbindung mit der Neuanlage von Grünbereichen inklusive der Neupflanzung von Bäumen und Sträuchern wird die während der Bauphase notwendigen Einbußen auf lange Zeit mehr als ausgleichen und sich positiv nicht nur auf den 13. Bezirk sondern auf das gesamte Stadtgebiet auswirken, wenn dadurch Verkehr reduziert werden wird.“

Hat die Projektwerberin nicht die Verpflichtung, im Zuge des UVP Verfahrens aufzuzeigen, dass sie die geringst invasive Möglichkeit gewählt hat? (E003-98)

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 bereits ein Rückstau bis zur Nummern 19 zurück. Wie viele Fahrzeuge sind zukünftig zu erwarten? 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 Zufahrtmöglichkeiten 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 entsteht zukünftig eine weitere Ampel auf der Lainzerstraße. Vermindert dies

die Geschwindigkeit der Straßenbahn (zwischen zwei Stationen situiert und zusätzlicher Halt)?

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)**

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)**

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)**

Mit welcher Begründung wird das Verfahren nach 23b UVP-Gesetz abgewickelt? **(E003-149)**

Weitere Fragen:

a. Die Eisenbahn-Bauentwurfsverordnung – EBEV§ 14 (2) verlangt eine maximale Steigung von 12,5 ‰ nur bei Neubaustrecken.

Handelt es sich bei der Projekt Attraktivierung Verbindungsbahn um einen Neubau oder um einen Umbau einer bestehenden Bahnstrecke?

b. Wäre eine Attraktivierung der Verbindungsbahn mit der maximalen bestehenden Längsneigung von ~14,0 ‰ eine bahnbetrieblich relevante Verschlechterung der bestehenden Neigungsverhältnisse? Beträgt die maximale Längsneigung an der Oswaldschleife derzeit ~22,0 ‰?

Beträgt die maximale Längsneigung der Verbindungsbahn zwischen Beckgasse und Suppegasse derzeit ~14,0 ‰?

Beträgt die maximale Längsneigung der Verbindungsbahn zwischen Rosenhügelstraße und Bethlegasse derzeit und in Zukunft ~14,0 ‰?

Beträgt die maximale Längsneigung der Pottendorferlinie zwischen Andersengasse und Eibesbrunnergasse derzeit und in Zukunft ~18,0 ‰?

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?

c. 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 von ~1,28m und eine Spannweite von ~24,58m

Wenn nein, welche Parameter wurden herangezogen?

d. 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 Spohstraße und Hummelgasse geprüft?

e. 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?

f. 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?

g. 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).

h. 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?

i. 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?

j. 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.

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

l. Ist das Umsteigen zwischen Westbahn und Vorortlinie in der Haltestelle Penzing möglich?

m. Macht eine Haltestelle "Hietzinger Hauptstraße" eine spätere Haltestelle "Unter Sankt Veit (U4)" weniger wahrscheinlich?

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

o. 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?

Weitere Fragen:

a) Aus welchen Gründen wird der Einwendungen der Bürgerinitiative 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.

b) 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

Zusätzliche Fragen UVE - Anmerkungen zur gutachterlichen Auseinandersetzung
Fragenbereich 4:

Zu Seite 131 Variantenprüfung, Eisenbahnbau, Infrastrukturplanung: basiert die Variantenprüfung auf objektivierbaren, nachvollziehbaren Fakten oder handelt es sich um reine Bauchgefühlabschätzungen? 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?

In Bezug auf das von Ihnen erwähnte Kontextprojekt: In wie weit sind die dargestellten Pläne nun Projektbestandteil des eingereichten Vorhabens zur Attraktivierung der Verbindungsbahn?

Da diese nicht in einer ausreichenden technischen Detaillierung ausgearbeitet sind, kann nur schwer darauf repliziert werden. Wie in unserer Eingabe gefordert, sehen wir die Notwendigkeit das Kontextprojekt in die UVP zu integrieren und. **(E003-2)**

A) Bereich Station Hietzinger Hauptstraße: Was ist der Mehrwert? Heute gibt es die Querung Hietzinger Hauptstraße und das so genannte „Mauseloch“. Welche zusätzlichen Wegrelationen im Ziel- & Quellverkehr bietet das Stationsgebäude?

B) Da es zu der Brückenkette keine Information zu der Umfeldplanung inkl. Nutzung der Bereiche gibt, kann ihre Aussage nicht nachvollzogen werden und verlangt umso mehr nach einer Integration der begleitenden Rad- und Fußwegeplanung in das UVP-Projekt.

6. Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Licht/Blendung/Beschattung und 7. Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild/Sach- und Kulturgüter

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 10% Mehrverbrauch des knappen Gutes Natur nicht als hoch einzustufen? Besonders wo es in der Waldvogelstraße nicht 10% sondern eine Erhöhung der versiegelten Fläche auf 90% ausmacht. **(E003-99)**

Fragen:

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?

Wieso kommt es unter dem Fachbereich Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter (RP) zur Betrachtung der Verkehrsströme und nicht zu einer Betrachtung der Parameter die diesem Fachbereich zuzuordnen sind? (siehe Band 1 S. 61ff)

Wie floss im Vergleich der Querungsalternativen der Verlust an Grünraum und die erhöhte Versiegelung in der Waldvogelstraße ein?

Wurden für die von der ÖBB angeblich nicht vermeidbare Eintiefung des Gleiskörpers andere Böschungsformen als ein geböschter Einschnitt analysiert?

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?

S. 57: Gutachten - Schlussfolgerungen:

„Von der Projektwerberin wurden außer der gewählten Variante 3 weitere realistische Varianten und darüber hinaus noch 9 weitere Trassenvarianten auf technische Machbarkeit untersucht. Die graphische Darstellung mit einer Variantenbeschreibung wurde als vertiefende Information „Variantenuntersuchung Tieflage“ vom Oktober 2018 / Überarbeitung Jänner 2019 seitens Projektwerberin bei den Projektunterlagen ergänzt. Die Vor- und Nachteile der geprüften Varianten wurden dargelegt. Weiters wurde im Bereich der Waldvogelstraße eine alternative Verkehrsführung als Einbahnstraße überprüft.

Aus Sicht des Fachgebietes Eisenbahnbau, Infrastrukturplanung / Verkehr inklusive Straßen ist die gewählte Auswahl der einge-reichten Variante auf Grund der aufgezeigten Nachteile der der restlichen Varianten plausibel und nachvollziehbar.“

Welche Überlegungen und Überprüfungen führte die GutachterIn auf Basis der von der Bürgerinitiative vorgebrachten Alternativvarianten durch? Wurden die Angaben und Aussagen des Projektwerbers zu den Variantenvorschlägen der Bürgerinitiative fachlich geprüft?

Zusätzliche Fragen UVE - Anmerkungen zur gutachterlichen Auseinandersetzung Fragenbereich 4:

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.

136: Wer entscheidet ob die Lärmschutzwände aus gestalterischer Sicht akzeptabel sind, die MA 18 oder die MA 19? Oder die MA der ÖBB? 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?

8. 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?

9. 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 bewegungsaktiven 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 Gutachterin: (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 des 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.

10. 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. Pistecky („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 Königlberg nicht der Bedarf auch in höheren Lagen Lärmuntersuchungen und Prognosen anzustellen?

Die Bürgerinitiative wird die oben angeführten Fragen im Zuge der UVP-Verhandlung stellen. Sie behält sich das Recht, weitere Fragen zu stellen ausdrücklich vor.

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