

**Zweigleisiger Ausbau der Pottendorfer Linie;
Abschnitt Wien Meidling - Abzweigung Altmannsdorf;
ÖBB-Strecken:**

- **106.01: Pottendorfer Linie, km 0,489 - km 1,830;**
- **106.15: ehem. Donauländebahn, km 7,246 - km 7,689 und**
- **106.16: Oswaldschleife, km 0,275 - km 0,726**

**Umweltverträglichkeitsprüfung und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren
gemäß §§ 23b, 24 und 24f UVP-G 2000**

Verhandlungsschrift

**über die am 8. und 9. März 2021 gemäß § 3 Abs. 2 COVID-19-VwBG als „Videokonferenz“
durchgeführte öffentliche mündliche Verhandlung im Großverfahren.**

Eingangs wird die bereits in Vollschrift übernommene Eröffnung und Rechtsbelehrung der
Verhandlungsleiterin so wie verlesen wiedergegeben:

1. Verhandlungstag am 8. März 2021

Die Verhandlungsleiterin eröffnet am 8. März 2021 um 10:00 Uhr die für zwei Tage als „Video-
konferenz“ anberaumte öffentliche mündliche Verhandlung für das Vorhaben „Zweigleisiger
Ausbau der Pottendorfer Linie; Abschnitt Wien Meidling – Abzweigung Altmannsdorf; ÖBB-
Strecken: 10601 - (Pottendorfer Linie), km 0,489 - km 1,830; 10615 - (ehem. Donaulände-
bahn); km 7,246 - km 7,689 und 10616 - (Oswaldschleife); km 0,275 - km 0,726“ und begrüßt
alle zugeschalteten Teilnehmerinnen und Teilnehmer.

Einleitend legt die Verhandlungsleiterin zunächst kurz den Gegenstand der Verhandlung dar
und es erfolgt eine Vorstellung der Vertreter der UVP-Behörde einschließlich der beigezoge-
nen UVP-Sachverständigen:

UVP-Behörde:

Bundesministerium f. Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

Mag.^a Gabriele FIEDLER als Verhandlungsleiterin,

Mag. Michael ANDRESEK,

Mag. Simon EBNER als Protokollführer und

Mag. Daniel NESTLER, alle Abt. IV/IVVS4;

Ing. Wilhelm LAMPEL, Amtssachverständiger für Elektrotechnik, Oberleitung, elektromagnetische Felder, Beleuchtung und Beschattung, Abt. IV/E5.

Beigezogene UVP-Sachverständige und externe UVP-Koordination:

Bettina RIEDMANN MAS, ETH (RP), MAS (Mediation), UVP-Koordination;

Dipl.-Ing. Thomas SETZNAGEL, nichtamtlicher (na.) Sachverständiger für Eisenbahntechnik inkl. Eisenbahnkreuzungen sowie Straßen;

Dr. Hans WEHR, nichtamtlicher Sachverständiger für Eisenbahnbetrieb;

Ao. Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Christian KIRISITS, na. Sachverständiger für Schalltechnik;

Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Rainer FLESCH, nichtamtlicher Sachverständiger für Erschütterungen;

Dr. Paul WEXBERG, nichtamtlicher Sachverständiger für Humanmedizin;

Ao. Univ.-Prof. Dr. Erich MURSCH-RADLGRUBER, na. Sachverständiger für Luft und Klima;

Dipl.-Ing. Peter FLICKER, na. Sachverständiger für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer;

Hon.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Lothar MARTAK, nichtamtlicher Sachverständiger für Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser;

Dr. Ingo KORNER, nichtamtlicher Sachverständiger für Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt und Baumschutz);

Dipl.-Ing. Dr. Kurt SCHIPPINGER, nichtamtlicher Sachverständiger für Abfallwirtschaft, Boden- und Grundwasserqualität und

Dipl.-Ing. Hans KORDINA, nichtamtlicher Sachverständiger für Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter.

Die Sachverständigen werden ersucht, sich jeweils zu Beginn ihres Fachbeitrages kurz selbst noch einmal vorzustellen.

Die Verhandlungsleiterin weist unter Bezugnahme auf das Edikt vom 8. Februar 2021, GZ. 2021-0.073.353, darauf hin, dass die gegenständliche Verhandlung aufgrund der derzeitigen Covid-19-Lage in Österreich unter Anwendung der Bestimmung des Bundesgesetzes betreffend Begleitmaßnahmen zu COVID-19 im Verwaltungsverfahren, im Verfahren der Verwaltungsgerichte sowie im Verfahren des Verwaltungsgerichtshofes und des Verfassungsgerichtshofes (Verwaltungsrechtliches COVID-19-Begleitgesetz – COVID-19-VwBG), idF BGBl. I Nr. 2/2021, gemäß dessen § 3 Abs. 2 Z 1 in der geltenden Fassung BGBl. I Nr. 2/2021 zur Sicherheit aller Teilnehmenden unter Verwendung geeigneter technischer Einrichtungen zur Wort- und Bildübertragung in Form einer „Videokonferenz“ stattfindet. Die technischen Voraussetzungen dafür wurden ebenfalls in diesem Edikt bekanntgegeben.

Die bezug habenden Bestimmungen der Abs. 2 – 4 des § 3 COVID-19-VwBG lauten:

„(2) Die Behörde kann

1. *mündliche Verhandlungen, Vernehmungen, Augenscheine und dergleichen unter Verwendung geeigneter technischer Einrichtungen zur Wort- und Bildübertragung durchführen,*
2. *mündliche Verhandlungen, die andernfalls an Ort und Stelle abzuhalten wären, unter Verwendung geeigneter technischer Einrichtungen zur Wort- und Bildübertragung am Sitz der Behörde oder an dem Ort abhalten, der nach der Sachlage am zweckmäßigsten erscheint, wobei Augenscheine und Beweisaufnahmen an Ort und Stelle diesfalls vor der Verhandlung stattzufinden haben, oder*
3. *Beweise unter Verwendung geeigneter technischer Einrichtungen zur Wort- und Bildübertragung aufnehmen.*

(3) Den Parteien und sonst Beteiligten, den erforderlichen Zeugen und Sachverständigen, den Dolmetschern und den sonst der Amtshandlung beizuziehenden Personen ist Gelegenheit zu geben, unter Verwendung der technischen Einrichtungen zur Wort- und Bildübertragung an der betreffenden Amtshandlung teilzunehmen. Die Behörde hat die Parteien und sonst Beteiligten aufzufordern, bekanntzugeben, ob ihnen solche technischen Einrichtungen zur Wort- und Bildübertragung zur Verfügung stehen; ist dies nicht der Fall, so kann die Amtshandlung auch in ihrer Abwesenheit durchgeführt werden. Die Behörde hat diesfalls den Parteien und sonst Beteiligten, die aus diesem Grund an der Amtshandlung nicht teilnehmen können, in sonst geeigneter Weise Gelegenheit zu geben, ihre Rechte auszuüben bzw bei der Feststellung des Sachverhalts mitzuwirken.

(4) Ist gesetzlich vorgesehen, dass Beteiligte spätestens während der mündlichen Verhandlung Einwendungen erheben können, und wird die mündliche Verhandlung unter Verwendung technischer Einrichtungen zur Wort- und Bildübertragung durchgeführt, so hat die Behörde denjenigen Beteiligten, die nicht bereits rechtzeitig Einwendungen erhoben haben, gemäß Abs. 3 bekanntgegeben haben, dass ihnen solche technische Einrichtungen zur Wort- und Bildübertragung nicht zur Verfügung stehen, und an der mündlichen Verhandlung nicht teilgenommen haben, auf Verlangen Gelegenheit zur nachträglichen Erhebung von Einwendungen zu geben. Ein solches Verlangen ist spätestens drei Tage nach dem Tag zu stellen, an dem die Verhandlung durchgeführt wurde. Die Behörde hat solchen Beteiligten die Verhandlungsschrift (§ 14 Abs. 3 AVG) mit der Mitteilung zu übermitteln, dass es ihnen freisteht, binnen einer gleichzeitig zu bestimmenden, angemessenen Frist bei der Behörde Einwendungen zu erheben. Werden solche Einwendungen nicht rechtzeitig erhoben, so treten die Folgen des § 42 Abs. 1 AVG ein; die Aufforderung der Behörde hat auch einen Hinweis darauf zu enthalten. § 42 Abs. 3 AVG bleibt unberührt.“

Protokollierung

Die Verhandlungsleiterin hält fest, dass die Verhandlungsschrift gemäß § 14 Abs. 7 AVG unter Verwendung eines Schallträgers aufgenommen und anschließend in Vollschrift übertragen wird. Diesbezüglich wird auf die Bestimmungen der §§ 14, insbesondere Abs. 6, und 44 AVG verwiesen.

Die Verhandlungsleiterin weist darauf hin, dass die beigezogenen Personen gemäß § 14 Abs. 7 AVG bis zum Schluss der Amtshandlung die Zustellung einer Ausfertigung der Übertragung verlangen und binnen zwei Wochen ab Zustellung Einwendungen wegen behaupteter Unvollständigkeit oder Unrichtigkeit der Übertragung erheben können.

Außerdem weist die Verhandlungsleiterin darauf hin, dass die Verhandlungsschrift gemäß § 44e Abs. 3 AVG spätestens eine Woche nach Abschluss der mündlichen Verhandlung bei der Behörde und den Standortgemeinden während der Amtsstunden mindestens drei Wochen zur öffentlichen Einsicht aufzulegen und nach Maßgabe der technischen Möglichkeiten im Internet bereitzustellen ist. Wurde eine Aufzeichnung in Vollschrift übertragen, so können die Beteiligten während der Einsichtsfrist bei der Behörde Einwendungen wegen behaupteter Unvollständigkeit oder Unrichtigkeit der Übertragung erheben. Für den Fall, dass eine rechtzeitige Auflage der Verhandlungsschrift nicht möglich ist, hält die Verhandlungsleiterin fest, dass beabsichtigt ist, die Auflage der Verhandlungsschrift kundzumachen oder diese, sämtlichen Teilnehmern der Verhandlung, unter Einräumung einer angemessenen Einsichtsfrist übermittelt werden wird.

Die Verhandlungsleiterin betont, dass Bild- und Tonaufnahmen der gesamten Verhandlung oder von Teilen davon sowie Fotoaufnahmen („Screenshots“) gemäß § 22 MedienG unzulässig sind.

Die Verhandlungsleiterin verliest, welche Verfahrensbeteiligte, gemäß § 3 Abs. 3 COVID-19-VwBG bekannt gegeben haben, nicht über technische Einrichtungen zur Wort- und Bildübertragung zu verfügen:

- Susanne Obermayer, Kolonieweg 59, 1120 Wien, vom 2. März 2021 (Beilage. /03)

Die in diesem Zusammenhang übermittelten Fragestellungen wurden bereits im Vorfeld an die zuständigen Sachverständigen weitergeleitet, werden im Zuge der jeweiligen Fachbereiche von der Verhandlungsleiterin verlesen und anschließend fachlich beantwortet.

Die Verhandlungsleiterin merkt noch an, dass die gegenständliche mündliche Verhandlung gemäß § 44e Abs. 1 AVG öffentlich ist und sich zur Verhandlung drei Verfahrensbeteiligte bzw. mehrere Zuhörer angemeldet habe. Die Überprüfung der Identität der Angemeldeten gemäß § 43 Abs. 1 AVG ist anhand des der Anmeldung der Verfahrensbeteiligten zur mündlichen Verhandlung beigefügten digitalen Kopie eines amtlichen Lichtbildausweises erfolgt.

Die Verhandlungsleiterin weist ausdrücklich darauf hin, dass in der öffentlichen mündlichen Verhandlung nur Parteien und Beteiligten (bzw. deren Bevollmächtigten) das Recht zusteht, im Rahmen der öffentlichen mündlichen Verhandlung Fragen zum gegenständlichen Vorhaben zu stellen und Einwendungen zu erheben.

Ergänzend dazu hält die Verhandlungsleiterin fest, dass Beteiligte mit Ausnahme des wasserwirtschaftlichen Planungsorgans im gegenständlichen Ediktalverfahren, wenn sie nicht rechtzeitig Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben haben, insoweit ihre Parteistellung verloren haben. Bloß als Teilnehmer an der öffentlichen mündlichen Verhandlung auftretende Personen sind Zuhörer und haben keinerlei Mitwirkungsbefugnisse.

Die Verhandlungsleiterin fasst die wesentlichen Eckpunkte zusammen und führt zum Gegenstand der Verhandlung Nachstehendes aus:

Antrag und Gegenstand

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat für das Vorhaben „Zweigleisiger Ausbau der Pottendorfer Linie; Abschnitt Wien Meidling – Abzweigung Altmannsdorf; ÖBB-Strecken: 10601 - (Pottendorfer Linie), km 0,489 - km 1,830; 10615 - (ehem. Donauländebahn); km 7,246 - km 7,689 und

10616 - (Oswaldschleife); km 0,275 - km 0,726“ mit Schreiben vom 26. März 2020 um Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß den §§ 23b, 24 und 24f Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, sowie um Genehmigung gemäß § 24a Abs. 1 UVP-G 2000 iVm den für die Ausführung des Vorhabens sonst noch erforderlichen bundesrechtlichen Genehmigungen, insbesondere § 3 Abs. 2 Hochleistungsstreckengesetz (HIG), §§ 20 und 31 ff. Eisenbahngesetz (EisbG) für die gegenständlichen ÖBB-Streckenteile angesucht. Dem Antrag waren die nach den Verwaltungsvorschriften für die Genehmigung des Vorhabens erforderlichen Unterlagen (Trassengenehmigungs- und Rodungsunterlagen, Bauentwurf, Gutachten gemäß § 31a EisbG und Umweltverträglichkeitserklärung) angeschlossen.

Beschreibung des Vorhabens

Das Projektgebiet befindet sich im bebauten Stadtgebiet von Wien in Meidling (12. Bezirk) und angrenzend an den 10. Bezirk (Favoriten).

Das gegenständliche Vorhaben umfasst Um- und Ausbaumaßnahmen für den zweigleisigen Ausbau der Pottendorfer Linie im Projektbereich samt Anhebung der Maximalgeschwindigkeit auf 80 km/h im Knotenbereich. Zusätzlich werden Verknüpfungen mit der zweigleisigen Strecke 10615 (ehemalige Donauländebahn) hergestellt, wobei auch hier die Weichen und Gleise mit einer Geschwindigkeit von 80 km/h befahren werden können.

Des Weiteren ist vorgesehen, die Strecke 10616 (Oswaldschleife) derart umzubauen, dass die Eisenbahnbrücke über die Wittmayergasse verlängert wird, sodass die Oswaldschleife auch über die um ein Gleis erweiterte Pottendorfer Linie reicht. Deren Lage im Grundriss sowie im Längsschnitt bleiben unverändert.

Zur Erhaltung der Stabilität werden links der Pottendorfer Linie Stützmauern zur Oswaldschleife bzw. eine Bohrpfahlwand zum Gelände errichtet.

Neben der Erneuerung des Unter- und Oberbaus werden die erforderlichen Entwässerungsanlagen wie Bahngräben, Drainagen und Retentionsbecken hergestellt.

Auch die Sicherungs- und Telekommunikationsanlagen sowie die elektrischen Anlagen werden erneuert sowie die Oberleitung neu errichtet.

Die Eisenbahnkreuzung der Pottendorfer Linie mit der Pottendorfer Straße wird durch eine barrierefrei ausgestaltete Rad- und Gehwegüberführung ersetzt.

Mit der Umsetzung des gegenständlichen Projektes sollen folgende Ausbauziele erreicht werden:

- Verbesserung des Nahverkehrsangebots im Süden Wiens
- Erhöhung der Fahrgastzahlen in den angrenzenden Gemeinden
- Lückenschluss des zweigleisigen Ausbaus der Pottendorfer Linie

Die Verhandlungsleiterin weist darauf hin, dass eine detailliertere Darstellung des Vorhabens im Anschluss an ihre Ausführungen durch die Vertreter der ÖBB-Infrastruktur AG erfolgen wird.

Rechtliche Grundlagen

Die gegenständliche Eisenbahnstrecke „Wien Matzleinsdorf (Meidling) – (einschließlich Terminal Inzersdorf) – Pottendorf – Wiener Neustadt“ wurde mit Verordnung der Bundesregierung

vom 17. November 1998, BGBl. Nr. 397/1998, (1. Hochleistungsstreckenverordnung) gemäß § 1 Abs. 1 HIG zur Hochleistungsstrecke erklärt.

Diese ist zudem Teil des Baltisch-Adriatischen Korridors des europäischen TEN-V-Kernnetzes und des internationalen Güterverkehrskorridors RFC 5 (Baltic-Adriatic).

Die gegenständliche Eisenbahnstrecke stellt somit unzweifelhaft eine Fernverkehrsstrecke dar.

Gemäß § 23b Abs. 2 Z 1 UVP-G 2000 ist für Vorhaben von Hochleistungsstrecken, die nicht bloß in Ausbaumaßnahmen auf bestehenden Eisenbahnen bestehen, sondern eine Änderung von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken durch Änderung der Trasse oder Zulegung eines Gleises, jeweils auf einer durchgehenden Länge von weniger als 10 km beinhalten, eine Umweltverträglichkeitsprüfung im vereinfachten Verfahren nach dem 3. Abschnitt des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 (UVP-G 2000) durchzuführen. Dieser regelt die Umweltverträglichkeitsprüfung für Bundesstraßen und Hochleistungsstrecken.

Bestandteil des Bauvorhabens ist unter anderem auch die Zulegung eines Gleises auf der bisher eingleisigen Bestandsstrecke 10601 („Pottendorferlinie“) im Abschnitt zwischen km 0,489 – km 1,830.

Es ist somit von der Änderung von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken durch Zulegung eines Gleises auf einer durchgehenden Länge von weniger als 10 km im Sinne der zitierten Bestimmungen des UVP-G 2000 auszugehen und ist das gegenständliche Vorhaben antragsgemäß einer Umweltverträglichkeitsprüfung im vereinfachten Verfahren nach dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000 zu unterziehen.

Aufgrund der Bestimmung des § 24 Abs. 1 UVP-G hat die **Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie** für das gegenständliche Vorhaben eine **Umweltverträglichkeitsprüfung und ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren** hinsichtlich aller vom Bund zu vollziehender, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen, auch soweit sie in den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinden fallen, durchzuführen.

Gegenstand des Verfahrens ist somit die **Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung und des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens** unter Anwendung der materiellen Genehmigungsbestimmungen des § 3 Abs. 2 HIG (Trassengenehmigung) sowie unter Anwendung der §§ 31 ff des EisbG (eisenbahnrechtliche Baugenehmigung). Zusätzlich müssen die Genehmigungsvoraussetzungen des § 24f Abs. 1 UVP-G 2000 erfüllt sein.

Gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 hat die **Landesregierung ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren** durchzuführen, in dem sie alle vom Land zu vollziehenden, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen Genehmigungsbestimmungen, auch soweit sie in den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde fallen, anzuwenden hat.

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 von den nach den anzuwendenden Materiegesetzen des Landes Wien zuständigen Behörden durchzuführen ist.

Gemäß § 24f Abs. 7 UVP-G 2000 hat die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie die Genehmigungsverfahren mit der nach § 24 Abs. 3 zuständigen Behörde zu koordinieren.

Anzuwendende Bestimmungen:

1. UVP-G 2000

Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist nach dem 3. Abschnitt des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 durchzuführen.

Gemäß § 1 UVP-G 2000 ist Aufgabe der Umweltverträglichkeitsprüfung,
„unter Beteiligung der Öffentlichkeit auf fachlicher Grundlage

- 1. die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen festzustellen, zu beschreiben und zu bewerten, die ein Vorhaben
 - a. auf Menschen und die biologische Vielfalt einschließlich der Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume,*
 - b. auf Fläche und Boden, Wasser, Luft und Klima,*
 - c. auf die Landschaft und*
 - d. auf Sach- und Kulturgüter*
 - e. hat oder haben kann, wobei Wechselwirkungen mehrerer Auswirkungen untereinander mit einzubeziehen sind,**
- 2. Maßnahmen zu prüfen, durch die schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden,*
- 3. die Vor- und Nachteile der vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Alternativen sowie die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens darzulegen und*
- 4. bei Vorhaben, für die gesetzlich die Möglichkeit einer Enteignung oder eines Eingriffs in private Rechte vorgesehen ist, die umweltrelevanten Vor- und Nachteile der vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Standort oder Trassenvarianten darzulegen.“*

Aufgabe des UVP-Verfahrens ist es somit nicht, die „umweltverträglichste“ Trasse beziehungsweise Ausführung zu finden, sondern die Trassenauswahl beziehungsweise die Ausführung auf ihre Plausibilität hin zu prüfen und sodann die ausgewählte Trasse beziehungsweise das Projekt auf ihre beziehungsweise seine Umweltverträglichkeit hin zu überprüfen, d. h, die UVP-Behörde – und damit auch die von ihr beigezogenen Sachverständigen – haben die von der Projektwerberin eingereichte Trasse beziehungsweise das vorgelegte Projekt ihrer Beurteilung zugrunde zu legen.

Genehmigungen der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie und der übrigen für die Erteilung von Genehmigungen zuständigen Behörden dürfen nur erteilt werden, wenn die **zusätzlichen Voraussetzungen des § 24f Abs. 1 UVP-G 2000** - dies sind die Begrenzung der Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik, die Immissionsbelastung der zu schützender Güter möglichst gering zu halten bzw. zu vermeiden und Abfälle nach dem Stand der Technik zu vermeiden oder zu verwerten oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß zu entsorgen - erfüllt sind.

Gemäß § 24f Abs. 1a UVP-G 2000 ist die Zustimmung Dritter insoweit keine Genehmigungs Voraussetzung, als für den betreffenden Teil des Vorhabens in einer Verwaltungsvorschrift die Möglichkeit der Einräumung von Zwangsrechten vorgesehen ist.

Gemäß § 24f Abs. 2 UVP-G 2000 ist die Zumutbarkeit einer Belästigung nach den bei Eisenbahnvorhaben besonderen Immissionschutzvorschriften zu beurteilen.

Für die Begrenzung von Schallimmissionen auf Grund des Schienenverkehrs ist seit dem Jahr 1993 für den Neubau und den wesentlichen Umbau von Strecken (-teilen) grundsätzlich – und unter Berücksichtigung der dazu ergangenen Judikatur der Höchstgerichte - die Schienenverkehrslärm- Immissionschutzverordnung, (SchIV), BGBl. Nr. 415/1993 idgF, anzuwenden.

Als Grundlage zur Beurteilung der zusätzlichen Luftbelastung an den Vorhabensorten dient das Immissionschutzgesetz-Luft (IG-L; BGBl. I 115/1997 idgF).

Die Verhandlungsleiterin verweist darauf, dass am 25. September 2020 eine überarbeitete Version der RVS 04.02.12, Ausbereitung von Luftschadstoffen an Verkehrswegen und Tunnelportalen, veröffentlicht wurde. Der Sachverständige für Luft und Klima wird in diesem Zusammenhang ersucht, im Zuge der Vorstellung seines Fachbereichs zu erläutern, ob sich dadurch Änderungen an den Aussagen seines UVP Beitrags ergeben haben.

2. Hochleistungsstreckengesetz

Gemäß § 3 Abs. 1 HIG 1989 idgF bedarf es für die Sicherstellung des Trassenverlaufes einer Hochleistungsstrecke, die nicht durch Ausbaumaßnahmen - wie etwa Herstellung entsprechender Bahnkörper, Fahrleitungen, Sicherungsanlagen und sonstiger für den Bau und den Betrieb von und den Betrieb auf Hochleistungsstrecken notwendiger Eisenbahnanlagen - auf bestehenden Eisenbahnen eingerichtet werden kann, einer Trassengenehmigung, die die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie auf Antrag eines Eisenbahnunternehmens nach den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn sowie unter Bedachtnahme auf die sonstigen öffentlichen Interessen und die Ergebnisse der Anhörung (§ 4 HIG) mit Bescheid zu erteilen hat.

Gemäß § 3 Abs. 2 HIG ist jedenfalls eine **Trassengenehmigung** erforderlich, wenn für den Bau oder die Änderung einer Hochleistungsstrecke eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich ist.

Die entsprechenden Unterlagen (Planunterlagen zur Darstellung des Trassenstreifens) im Sinne des § 4 HIG wurden vorgelegt. Von der Verhandlungsleiterin wird auf die entsprechende Anhörung der berührten Interessensvertretungen und Gemeinden im Sinne des § 4 Abs. 1 HIG zur Erlangung einer Trassengenehmigung nach § 3 Abs. 1 HIG hingewiesen.

Anzuwendende (materiell-rechtliche) Bestimmungen:

1. Eisenbahngesetz

Gemäß § 31 EisbG 1957 idgF ist für den Bau oder die Veränderung von Eisenbahnanlagen und nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen die **eisenbahnrechtliche Baugenehmigung** erforderlich.

Für die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung wurden von der Projektwerberin die entsprechenden Unterlagen gemäß § 31a EisbG (Gutachten) und § 31b EisbG (Bauentwurf) vorgelegt.

Gemäß § 31a EisbG ist dem Antrag bei Hauptbahnen ein, projektrelevante Fachgebiete, umfassendes **Gutachten** zum Beweis dafür beizugeben, ob das Bauvorhaben dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht. Der Stand der Technik wird in § 9b EisbG normiert.

Dies bedeutet, dass die Antragstellerin das Gutachten bereits im Vorfeld einzuholen und mit dem Antrag der Behörde vorzulegen hat, wobei mit der Gutachtenserstellung qualifizierte Personen aus dem in § 31a Abs. 2 EisbG angeführten Kreis zu beauftragen sind.

Beim derzeitigen Verfahrensstand ist davon auszugehen, dass das Projekt dem Stand der Technik gemäß § 9b EisbG und den Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht.

Die Verhandlungsleiterin stellt kurz die unterschiedlichen Beweisthemen der Gutachter gemäß § 31a EisbG und der Gutachter gemäß § 24c UVP-G 2000 dar:

- Abweichend vom Gutachten gemäß § 31a EisbG hat die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 24d UVP-G 2000 im Wesentlichen die zur Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens gemäß § 1 Abs. 1 UVP-G 2000 vorgelegte Umweltverträglichkeitserklärung und andere relevante, von der Projektwerberin vorgelegte Unterlagen, nach dem Stand der Technik und dem Stand der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften in einer umfassenden und integrativen Gesamtschau und unter Berücksichtigung der Genehmigungskriterien des § 24f UVP-G 2000 aus fachlicher Sicht zu bewerten und allenfalls zu ergänzen.
- Beweisthema des § 31a EisbG Gutachtens ist somit, verkürzt dargestellt, der Stand der Technik der Eisenbahnanlagen einschließlich der Belange des Arbeitnehmerschutzes, Beweisthema der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen ist hingegen die Bewertung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens.

Drüber hinaus ist es Aufgabe der ÖBB-Infrastruktur AG, alle sonstigen, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen Genehmigungen, für die die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zuständig ist, zu beantragen.

Bisherige Verfahrensschritte

Über Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG vom 15. Februar 2016 hat die UVP-Behörde für die ÖBB-Strecken „-10601, Wien Matzleinsdorf (Meidling) - Wr. Neustadt; km 0+603 - km 1+887 (Pottendorfer Linie), -10615, Maxing - Wien Mat. Altmannsdorf; km 7+263 - km 7+703 (Schleife zur Pottendorfer Linie); -10616, Wien Mat. - Altmannsdorf - Wien Mat.- Meidling; km 0+000 - km 0+648 (Oswaldschleife)“ ein **UVP-Vorverfahren** gemäß § 4 iVm § 24 Abs. 7 UVP-G 2000 durchgeführt.

In weiterer Folge wurde mit Schreiben vom 26. März 2020 der nunmehr verfahrensgegenständliche Antrag für das Vorhaben “Zweigleisiger Ausbau der Pottendorfer Linie im Abschnitt Wien Meidling – Abzweigung Altmannsdorf“ gestellt.

Im Zuge der Prüfung der hierzu beigefügten Antragsunterlagen auf Vollständigkeit gemäß § 24a Abs. 2 UVP-G 2000 iVm § 13 Abs. 3 AVG hat die Behörde Sachverständige bestellt und weiters mit Schreiben vom 27. April 2020, GZ. 2020-0.260.160, den Beteiligten gemäß § 24a Abs. 3 bis 5 UVP-G 2000 die sie betreffenden Projektunterlagen sowie die Umweltverträglichkeitserklärung zur Stellungnahme binnen 4 Wochen übermittelt.

Von der Projektwerberin wurde u. a. um Erteilung der Trassengenehmigung gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 iVm § 3 Abs. 2 Hochleistungsstreckengesetz (HIG), BGBl. Nr. 135/1989 idGF, für die Sicherstellung des Trassenverlaufes des im Betreff genannten Bauvorhabens ange-sucht. Den gesetzlichen Interessensvertretungen, dem Land sowie der Standortgemeinde Wien wurde mit Schreiben vom 30. Juni 2020, GZ. 2020-0.406.876, die Möglichkeit zur Stellungnahme eingeräumt. Während der Auflagefrist wurde seitens der Stadt Wien, Magistratsdi- rektion – Bauten und Technik, Rathaus, 1082 Wien, eine Leermeldung vom 21. Juli 2020 er- stattet. Weitere Stellungnahmen im Zuge dieser Anhörung sind nicht eingelangt.

Das gegenständliche Vorhaben samt dem verfahrenseinleitenden Antrag wurden mit Edikt vom 7. Mai 2020, GZ. 2020-0.260.187, gemäß § 24 Abs. 8 und §§ 9 und 9a UVP-G 2000 iVm §§ 44a und 44b AVG 1991 kundgemacht und die diesem Vorhaben zugrundeliegenden An- tragsunterlagen einschließlich der Umweltverträglichkeitserklärung unter gleichzeitiger Ein- räumung einer Stellungnahme- bzw. Einwendungsfrist im Zeitraum vom 19. Mai 2020 bis ein- schließlich 3. Juli 2020 bei der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 iVm § 9 Abs. 2 UVP-G 2000 und bei der Stadt Wien als Standortgemeinde, hier Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 64 - Bau-, Energie-, Eisenbahn- und Luftfahrtrecht zur öffentlichen Einsichtnahme aufgelegt.

Die Anwendung der Großverfahrensbestimmungen des AVG ergibt sich aus der Tatsache, dass am gegenständlichen Verfahren mehr als 100 Personen beteiligt sind.

In diesem Edikt sind auch die wesentlichen Rechtsbelehrungen erfolgt, wonach Beteiligte, wenn sie nicht rechtzeitig Einwendungen gegen das Vorhaben erheben, insoweit ihre Partei- stellung verlieren.

Ebenso ist dort der Hinweis auf die Möglichkeit der Bildung von Bürgerinitiativen und deren Teilnahme am Verfahren als Partei erfolgt. Weiters wurde darauf hingewiesen, dass alle wei- teren Kundmachungen und Zustellungen in diesem Verfahren durch Edikt vorgenommen wer- den können.

Nach der Einleitung des Verfahrens sowie während der oben genannten Einwendungsfrist wurden beim Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie folgende schriftliche Einwendungen bzw. Stellungnahmen eingebracht:

- Bundesministerium für Arbeit, Familie und Jugend, Arbeitsrecht und Zentral-Arbeitsin- spektorat, Verkehrs-Arbeitsinspektorat (Schienenbahnen), Stubenring 1, 1010 Wien vom 29.04.2020;
- Stadt Wien, Magistratsabteilung 22 als mitwirkende Naturschutzbehörde, Dresdner Straße 45, 1200 Wien vom 26.05.2020;
- Stadt Wien, Magistratsdirektion – Gruppe Koordination, Rathaus, 1082 Wien vom 30.06.2020;
- Mag. Erich Stadler, M.E.S., Wilhelmstraße 49/9, 1120 Wien vom 29.06.2020;
- Dr. Hans Wenzl, Gertrude Wondrack-Platz 2, 1120 Wien vom 29.06.2020;

- Jacqueline und Christian Kuba, Franz-Siller-Weg 65, 1120 Wien vom 01.07.2020;
- Dr. Georg und Martina Votava, Franz-Siller-Weg 73, 1120 Wien vom 02.07.2020;
- Robert Schachner, Pottendorferweg 33, 1120 Wien vom 03.07.2020;
- Dipl.-Ing. Roland Giersig Gertrude Wondrack-Platz 2 2.08, 1120 Wien vom 03.07.2020;
- Hermine Edlinger, Franz-Siller-Weg 72, 1120 Wien vom 03.07.2020;
- Gerhard Daume, Kolonieweg 58, 1120 Wien vom 03.07.2020;
- Susanne Obermayer, Kolonieweg 59, 1120 Wien vom 03.07.2020.

Die angeführten Personen haben jedenfalls Parteistellung im Verfahren erlangt und können dementsprechend an der heutigen und morgigen mündlichen Verhandlung jedenfalls mitwirken.

Im Rahmen der Erstellung der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen ergaben sich Forderungen der behördlich bestellten Sachverständigen, die eine Überarbeitung der Einreichunterlagen erforderten.

Die daraus resultierende Auflage dieser „Revision 1“ in der Zeit von 9. Dezember 2020 bis einschließlich 22. Jänner 2021 bei den vorab genannten Stellen sowie auf der Homepage des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie wurde mit weiterem Edikt vom 2. Dezember 2020, GZ 2020-0.789.775, kundgemacht.

In diesem Zusammenhang langten folgende Stellungnahmen ein:

- Dr. Hans Wenzl, Gertrude Wondrack-Platz 2, 1120 Wien vom 19.01.2021;
- Martha Herzig, Eibesbrunnerweg 116, 1120 Wien vom Jänner 2021;
- Thomas Schobesberger, Darnautgasse 13, 1120 Wien vom 22.01.2021;
- Bürgerinitiative „Nein zum Pottendorfer Steg, Nein zu einer 8m hohen Brücke, Nein zur Lärmbelästigung durch eine Stahlbaukonstruktion, Recht auf Privatsphäre“, vertreten durch Christian und Jacqueline Kuba, Franz-Siller-Weg 65, 1120 Wien 20.01.2021 samt Unterschriftenliste.

Betreffend die Bürgerinitiative hält die Verhandlungsleiterin fest, dass im Zuge der Auflage der „Revision 1“ von deren Vertretern Jacqueline und Christian Kuba, Franz-Siller-Weg 65, 1120 Wien eine Unterschriftenliste vorgelegt wurde. Diese erfolgte ergänzend zu deren eigenen Einwendungen vom 1. Juli 2020.

Festzuhalten ist an dieser Stelle, dass gemäß § 19 Abs. 4 UVP-G 2000 eine Stellungnahme gemäß § 9 Abs. 5 durch Eintragung in eine Unterschriftenliste unterstützt werden kann, wobei Name, Anschrift und Geburtsdatum anzugeben und die datierte Unterschrift beizufügen ist. Die Unterschriftenliste ist **gleichzeitig** mit der Stellungnahme einzubringen.

Diese angeführten Stellungnahmen wurden unmittelbar nach Einlangen laufend per E-Mail der Koordination zur Weiterleitung an die von der Behörde beauftragten Sachverständigen zwecks Bearbeitung in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen und auch der Projektleitung übermittelt.

In weiterer Folge wurde der Projektwerberin gemäß § 45 Abs. 3 AVG das Zwischenergebnis der Beweisaufnahme zur Kenntnis gebracht. Der Inhalt der jeweiligen Stellungnahmen ist dem Fragenbereich 4 der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 8. Februar 2021 zu entnehmen.

Zudem hat sich Bedarf an ergänzenden Auskünften ergeben. Unter Bezugnahme auf die Mitwirkungsverpflichtung gemäß § 24c Abs. 6 UVP-G 2000 hat die Projektwerberin den Sachverständigen alle für die Erstellung der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen erforderlichen Auskünfte erteilt.

Zuletzt wurden mit Edikt vom 8. Februar 2021, GZ 2021-0.073.353, die öffentliche Auflage der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen und ergänzender Unterlagen sowie die Anberaumung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung für den 8. und 9. März 2021 unter Verwendung geeigneter technischer Einrichtungen zur Wort- und Bildübertragung in Form einer „Videokonferenz“ kundgemacht und sind diese auch auf der Homepage des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) unter: <https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/eisenbahn/verfahren/matzleinsdorf/meidling-altmannsdorf.html> abrufbar.

Zwecks Ausübung ihrer Rechte wurden die Parteien und sonstigen Beteiligten in diesem Edikt gemäß § 3 Abs. 3 COVID-19-VwBG auch aufgefordert, jedenfalls bis spätestens Donnerstag, den 4. März 2021, 12:00 Uhr (einlangend), dem BMK den Umstand bekannt zu geben, dass ihnen keine technischen Einrichtungen zur Wort- und Bildübertragung zur Verfügung stehen. In diesem Zusammenhang wurde darauf hingewiesen, dass Parteien und sonst Beteiligten, die diesen Umstand bekannt gegeben haben, in sonst geeigneter Weise Gelegenheit gegeben wird, ihre Rechte auszuüben bzw. bei der Feststellung des Sachverhalts mitzuwirken.

Weiters enthielt dieses Edikt den Hinweis auf die Rechtsfolgen des § 3 Abs. 3 und 4 COVID-19-VwBG.

In diesem Edikt wurde auch auf die Öffentlichkeit der Verhandlung hingewiesen und enthielt dieses dazu die Aufforderung, sich zum Zweck der Teilnahme an der mündlichen Verhandlung bis spätestens Donnerstag, den 4. März 2021, 12:00 Uhr (einlangend), unter Angabe von Name und Anschrift und unter Beifügung einer digitalen Kopie (Scan) eines amtlichen Lichtbildausweises unter der E-Mail-Adresse ivvs4@bmk.gv.at anzumelden, damit nach erfolgter Anmeldung der Zugangscode zur mündlichen Verhandlung übermittelt werden kann.

Die oben genannten Edikte wurden jeweils in der Wiener Ausgabe von „Kronen Zeitung“ und „Kurier“ verlautbart. Die Veröffentlichung erfolgte weiters durch Anschlag an den Amtstafeln der Magistratischen Bezirksämter für den 10. und den 12. Wiener Gemeindebezirk sowie auf der Homepage des BMK.

Bis zum Beginn der heute beginnenden Verhandlung sind im Zusammenhang mit der Auflage der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen noch folgende Stellungnahmen zum Vorhaben eingelangt:

- Susanne Obermayer, Kolonieweg 59, 1120 Wien vom 2. März 2021 (Beilage. /03);
- Stadt Wien, Magistratsabteilung 22 Umweltschutz, Dresdner Straße 45, 1200 Wien vom 24.02.2021 (Beilage. /04);
- Stadt Wien, Magistratsdirektion, Rathaus, 1082 Wien vom 03.03.2021 (Beilage. /05);
- Jacqueline und Christian Kuba, Bürgerinitiative „Nein zum Pottendorfer Steg, Nein zu einer 8m hohen Brücke, Nein zur Lärmbelästigung durch eine Stahlbaukonstruktion, Recht auf Privatsphäre“ Stellungnahme vom 4.3.2021 (Beilage. /06).

Diese Stellungnahmen werden gemäß § 44 Abs. 2 AVG der Verhandlungsschrift angeschlossen und – soweit dies möglich beziehungsweise notwendig ist – im Rahmen der Verhandlung mündlich erörtert.

Die Verhandlungsleiterin stellt somit fest, dass alle Behörden, Parteien und Beteiligten zur Verhandlung rechtzeitig und ordnungsgemäß geladen wurden.

Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen

Seitens des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie wurden nach den Bestimmungen des § 3b UVP-G 2000 eine UVP-Koordination zur Unterstützung der Behörde sowie die vorgestellten Sachverständigen für die einzelnen betroffenen Fachgebiete mit der Erstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens (Gesamtgutachten) beauftragt.

Bei der Auswahl der Sachverständigen waren neben der fachlichen Qualifikation auch die durch das UVP-G 2000 gestellten Anforderungen (Teamfähigkeit und Bereitschaft zur Zusammenarbeit mit dem Ergebnis der Erstellung eines Gesamtgutachtens) und die im Sinne einer Verfahrensökonomie, –kontinuität bzw. -koordination zu sehende Gutachtertätigkeit in dem nachfolgenden Genehmigungsverfahren gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 zu beachten.

Die Erstellung der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen hat tunlichst aufbauend auf den im Rahmen der Umweltverträglichkeitserklärung oder im Verfahren erstellten oder vorgelegten oder sonstigen zum selben Vorhaben oder zum Standort der Behörde vorliegenden Gutachten und Unterlagen sowie den eingelangten Stellungnahmen und unter Berücksichtigung der Genehmigungskriterien des § 24f UVP-G 2000 zu erfolgen.

Demgemäß wurden die oben angeführten Stellungnahmen bzw. Einwendungen im Wege der UVP-Koordination den UVP-Sachverständigen zur Kenntnis gebracht und von diesen im Rahmen der Erstellung der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 8. Februar 2021 entsprechend berücksichtigt.

Weiters liegen auch die erforderlichen Auskünfte der Projektwerberin gemäß § 24c Abs. 6 UVP-G 2000 vor.

Zusammenfassend kommen die Gutachter zu folgenden Äußerungen:

„Aus fachlicher Sicht aller Fachbereiche werden im Projekt die Auswirkungen unter Berücksichtigung der angeführten und zusätzlichen Maßnahmen möglichst geringgehalten. Unter Berücksichtigung der im Projekt vorgesehenen Maßnahmen sowie der Maßnahmen aus dem Maßnahmenkatalog, die von beinahe allen Fachbereichen in ihrem Bereich für notwendig erachtet wurden, ist aus fachlicher Sicht mit einer Einhaltung der Schutzziele in Betriebs- und Bauphase des Projekts zu rechnen.

Ebenso werden aus fachlicher Sicht die Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik geringgehalten. Es entstehen bei Berücksichtigung der zwingenden Maßnahmen keine Immissionen, die das Leben oder die Gesundheit von Menschen gefährden oder erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen.“

Mit den gegenständlichen Projektunterlagen wurde auch ein **Grundeinlösungsverzeichnis** vorgelegt, wobei jedoch eine einvernehmliche Einigung mit den betroffenen Grundeigentümern angestrebt wird.

Im Sinne einer verfahrensökonomischen Abwicklung wurde kein Enteignungsantrag gestellt.

Hierzu erfolgt seitens der Verhandlungsleiterin der Hinweis, wonach seitens der direkt betroffenen Grundeigentümer - unabhängig vom erforderlichen Erwerb von Grundstücksteilen bzw. Einräumung eines Servituts - sämtliche Vorbringen zu dem Projekt im gegenständlichen Ediktalverfahren schriftlich vorzubringen waren beziehungsweise im Rahmen dieser Verhandlung weiter auszuführen oder zu ergänzen sind.

Zum Ablauf der heute beginnenden und am folgenden Werktag fortgesetzten mündlichen Verhandlung erläutert die Verhandlungsleiterin kurz noch einmal die im Sinne einer ökonomischen und zweckmäßigen Abwicklung weiteren beabsichtigten einzelnen Verfahrensabschnitte:

Der Verhandlungsablauf erfolgt durch Einteilung nach Blöcken. Sollte der Verhandlungsverlauf eine Änderung dieses Zeitplanes erfordern, wird dies in der Verhandlung bekanntgegeben. Die Leitung dieser Amtshandlung erfolgt wie eingangs bekanntgegeben durch die Verhandlungsleiterin. Erforderlichenfalls erfolgt ein Tausch mit Mag. Andresek.

An dieser Stelle hebt die Verhandlungsleiterin nochmals hervor, dass Film- und Tonbandaufnahmen der Verhandlung sowie die Verbreitung von Screenshots, z.B. in den sozialen Medien, behördlich untersagt (§ 22 Mediengesetz) sind. Dies erfolgt aufgrund des Persönlichkeits- und Datenschutzes.

Zunächst wird eine eingehende Projektdarstellung des gesamten Bauvorhabens durch Vertreter der Bauwerberin (ÖBB-Infrastruktur AG) erfolgen und die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen durch die Koordinatorin dargelegt.

Im Anschluss daran ist die Erörterung der zum Vorhaben auftretenden Fragen vorgesehen.

Im Rahmen der öffentlichen Auflage der Projektunterlagen eingelangte Stellungnahmen und Einwendungen wurden bereits im Stellungnahmeband zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen beantwortet. Bereits schriftlich erhobene Einwendungen müssen in der heutigen Verhandlung nicht wiederholt werden.

Für die Beantwortung der Fragen zum Projekt werden die jeweiligen Bearbeiter der Bauwerberin sowie die Sachverständigen zur Verfügung stehen.

Folgende Reihenfolge wurde bereits mit Edikt vom 8. Februar 2021, GZ. 2021-0.073.353, für den heutigen Tag in Aussicht genommen:

Block 1 - technische Fachbereiche Grundlagen des Projekts:

1. Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen sowie Straßen
2. Eisenbahnbetrieb
3. Elektrotechnik, Oberleitung, Elektromagnetische Felder, Beleuchtung und Beschattung
4. Wasserbautechnik und Oberflächenwässer
5. Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser
6. Abfallwirtschaft, Boden- und Grundwasserqualität

Block 2 - Ökologie:

7. Ökologie (Pflanzen, Tiere und deren Lebensräume inkl. biologische Vielfalt und Baumschutz)

Die Verhandlungsleiterin erinnert die Sachverständigen an ihre Wahrheitspflicht, ihren Sachverständigeneid und daran, dass eine falsche Aussage eines Sachverständigen vor einer Verwaltungsbehörde gerichtlich strafbar ist.

Die Verhandlungsleiterin bedankt sich bei den Teilnehmenden an der Videokonferenz für ihre Anmeldung und die Bereitschaft in dieser Form an der Feststellung des Sachverhaltes mitzuwirken und Ihre Parteirechte geltend zu machen.

Um einen reibungslosen und koordinierten Ablauf der mündlichen Verhandlung sicherzustellen, wird ersucht, folgende Punkte zu beachten:

- Wenn Sie nicht am Wort sind, schalten Sie bitte ihr Mikrofon auf stumm.
- Sollten Sie Fragen haben, heben Sie bitte die Hand. Sie werden demgemäß aufgerufen.
- Bitte sprechen Sie nur, wenn Ihnen das Wort erteilt wird.
- Um eine ordnungsgemäße Protokollierung zu gewährleisten, wird um deutliche Nennung des Namens vor Beginn der Wortmeldung ersucht
- Sprechen Sie bitte langsam und deutlich.

Personen, die nur als Zuhörer an der mündlichen Verhandlung teilnehmen, werden ersucht, ihr Video auszuschalten.

Sämtliche Ausführungen und Wortmeldungen werden im Folgenden so wiedergegeben, wie sie von dem, während der Verhandlung mitlaufenden, Tonband transkribiert wurden:

Verhandlungsleiterin Mag.^a Gabriele Fiedler, BMK: Ich darf nun die Vertreter der Projektwerberin ersuchen das Projekt den anwesenden Damen und Herren kurz vorzustellen.

Dipl.-Ing. Thomas Schöfmann/Projektleiter, ÖBB-Infrastruktur AG: Vielen Dank. Ich darf mich selbst kurz vorstellen und unser Team und die Sachverständigen hier an unserem Übertragungsort. Mein Name ist Dipl.-Ing. Thomas Schöfmann, ich bin von der ÖBB Infrastruktur und der zuständige Projektleiter. Zu meiner Linken sitzt Dipl. Ing. Andreas Pechhacker, der zuständige Projektkoordinator seitens der ÖBB, zu meiner Rechten die Frau Mag.^a Ute Pipp, die Rechtsvertretung von der ÖBB Infrastruktur AG und in diesem Raum noch anwesend ist hinter mir links der Herr Dipl.-Ing. Klaus Jagenteufel als Vertreter der Planungs-ARGE und zu meiner Rechten der Dr. Dieter Altenburger als rechtsfreundliche Vertretung der ÖBB Infrastruktur AG. Dann möchte ich noch unser restliches Team vorstellen, die nicht in diesem Raum anwesend sind -aus COVID-Gründen. Wir haben natürlich auch alle Fachgebiete unsererseits abgedeckt und es werden am heutigen Tag und am morgigen Tag, je nach den erforderlichen Blöcken und Themengebieten, die entsprechenden Sachverständigen anwesend sein.

Ich möchte vorweg kurz anmerken, wie das hier bei uns ablaufen kann und wird. Wir haben hier ganz rechts - das sieht man im Moment nicht - noch einen Tisch für unsere Fachexperten eingerichtet, das heißt, wenn eine Frage an uns gestellt wird und wir sie hier nicht beantworten können, dann wird der Fachexperte oder die Fachexpertin zu uns gerufen, dann müssen Sie uns ein, zwei Minuten Geduld geben, bis diese Person eingetroffen ist und diese wird dann Ihre Fragen beantworten. Ja so mal kurz um Organisatorischen und zu unserer Vorstellungsrunde. Jetzt möchte ich ganz kurz das Projekt vorstellen. Frau Mag. Fiedler hat einleitend schon erwähnt, es geht natürlich um den zweigleisigen Ausbau der Pottendorfer Linie im Abschnitt Meidling und die kurze Präsentation wird folgenden Inhalt haben: Ich werde kurz einen

Projektüberblick geben und wesentliche Projektziele sowie den Zeitplan präsentieren, dann werde ich das Wort an unser Planungsteam, an den Herrn Dipl.-Ing. Jagenteufel übergeben, der die technische Planung vorstellen wird und zu guter Letzt wird noch die Struktur und die Einreichunterlagen, sowie die Relevanz und Wirkungsmatrix durch die UVP-Koordination vorgestellt werden

Ich darf nun mit der Projektvorstellung beginnen (Anm.: Beilage. /01): Wo befinden wir uns? Wir befinden uns in Meidling in Wien und unsere Strecke ist hier rot eingezeichnet, wir befinden uns hier an einem Knotenpunkt, wo die Südbahn nach Meidling einbindet und von Meidling bindet auch die Pottendorfer Linie Richtung Süden aus und dort gibt es noch einen kleinen Teilbereich, der erst eingleisig ausgebaut ist. Der Rest der Pottendorfer Linie von Inzersdorf bis nahezu Wiener Neustadt ist schon zweigleisig ausgebaut. Im Moment arbeiten wir auch mit Hochdruck am letzten kleinen Stück in Ebreichsdorf, das aktuell schon in der Bauumsetzung ist für den zweigleisigen Ausbau.

Was umfasst das Projekt an und für sich? Es umfasst eine Zulegung von einem zusätzlichen Gleis über eine Länge von ca. 1,3 km. Wir werden die vorhandene Eisenbahnkreuzung zurückbauen und durch einen Steg ersetzen, wir werden eine Eisenbahnbrücke verlängern und wie ich schon eingangs erwähnt habe, treffen hier drei Eisenbahnstrecken aufeinander. Zum einen die Pottendorfer Linie, dann die Donauländebahn und die Oswaldschleife, die dieses Projekt natürlich sehr herausfordernd und sehr komplex macht. Zusätzlich liegt die Strecke an einem, am TEN-Kernnetz und ist im ÖBB-Rahmenplan finanziell bedeckt. Die wesentlichen Projektziele: Wie ich schon erwähnt habe, der Lückenschluss für den zweigleisigen Ausbau der Pottendorfer Linie in Wien, dann natürlich die Erhöhung der Sicherheit durch die Auflassung der Eisenbahnkreuzung, die wir eben mit einem Steg ersetzen werden, dann kommt es zu einer gewissen Kapazitätserhöhung durch den Ausbau der Betriebsstellen sowie der Sicherungsanlage, eine Erhöhung der Betriebsqualität durch neue Gleisanlagen und es wird die Oswaldschleife beibehalten und nur durch einen Umbau oder eine Verlängerung der Wittmayergassenbrücke wird die Qualität hier auch nochmal erhöht und es werden im Zuge dieses Projektes auch zwei Gleise der Donauländebahn wieder in ihre ursprüngliche Lage zurückverlegt. Das ist noch eine Restarbeit vom Lainzer Tunnel, die wir mit diesem Projekt gleich mitmachen werden.

Zum Zeitplan: Man sieht, wir planen schon ca. drei Jahre, 2017 war der offizielle Planungsstart. Wir sind aktuell mittendrin im Genehmigungsverfahren, nachgelagert, da es ein teilkonzentriertes Verfahren ist, ist noch ein naturschutzrechtliches Verfahren (Anm.: bei der zuständigen UVP-Behörde gemäß § 24 Abs 3 UVP-G 2000, Land Wien) und man sieht, wir wollen Ende 2021 mit dem Bau beginnen und ungefähr Mitte 2023 mit unseren Bauarbeiten fertig sein. Jetzt noch ganz kurz, warum ist es zu einer Revision gekommen? Frau Mag.^a Fiedler hat das einleitend schon erwähnt, dass es ja zweimal ein Edikt gegeben hat. Man hat bei der neuerlichen Betrachtung festgestellt, dass die Grundlage der Nullvariante „Trassierung bei Nicht-Realisierung“ des Projektes eine andere war, als die wir ursprünglich angegeben haben. Wir haben aber oder wir mussten für dieses Projekt den rechtlichen Stand hernehmen und dieser, den sieht man draußen zwar vor Ort nicht, aber ist auf dem Papier natürlich rechtens gewesen. Das bezieht sich eigentlich auf diese zwei Gleise, die aus der Donauländebahn hinauskommen und wieder begradigt werden müssen. Mit diesen Änderungen, die wir vorgenommen haben und mit dieser Nullvariante, die wir dann neu betrachtet haben, ist es zu folgenden Än-

derungen noch gekommen: Und zwar die Lärmschutzwand 1, die wir dann später noch im Detail sehen werden, ist auf 4 m erhöht werden, die Lärmschutzwand 3 auf 2 m und ist noch zusätzlich an die Böschungsoberkante verschoben worden und es ist noch eine zusätzliche neue Lärmschutzwand 4a dazugekommen. Das waren eigentlich im Wesentlichen die Änderungen, die wir mit der Revision eins neu eingebracht haben.

So und jetzt möchte ich gleich an meinen Kollegen, den Herrn Dipl.-Ing. Jagenteufel übergeben, der jetzt das Projekt technisch ein wenig in der Tiefe vorstellen wird. Vielen Dank einstweilen.

Dipl.-Ing. Klaus Jagenteufel/ÖBB-Infrastruktur AG: Grüß Gott. Die Pottendorfer Linie, hier sehen Sie ein Luftbild (Anm.: Beilage. /01), da ist das Ganze schöner ersichtlich, beginnt bei der Wienerbergstraße, hier das Parkdeck Euro Plaza, in dem Bereich beginnt jetzt der zweigleisige Ausbau der Pottendorfer Linie, danebenliegend das eine Gleis der Oswaldschleife, die Brücke Wittmayergasse wird mit saniert. Hier wird das zweite Gleis zugelegt, da sind wir in dem Kreuzungsbereich Pottendorfer Straße, Stüber-Gunther-Gasse, Graffitistraße, wo der Bereich der Pottendorfer Linie mit einem Steg, mit barrierefreien Wendeln überbrückt wird. Die Eisenbahnkreuzung der Stüber-Gunther-Gasse bleibt offen, der Hintergrund ist, dass zukünftig auf der Pottendorfer Linie ein Vielfaches des Verkehrs sein wird, in der Prognose als auf der Donauländebahn und daher diese Kreuzung offenbleibt, um für Erhaltungsarbeiten in den Zwicklbereich zu kommen.

Die Donauländebahn, die ursprünglich gerade gelaufen ist (das war eben diese Nullvariante) wurde hier gelb, sehen Sie, verschwenkt für die Errichtung des Lainzer Tunnels. Der Lainzer Tunnel kommt hier in bergmännischer Bauweise und wurde ab hier in offener Bauweise errichtet, taucht nach der Eibesbrunnergasse auf und um diesen errichten zu können, wurden die Gleise verlegt und nicht mehr zurückgelegt, weil sie für das gegenständliche Vorhaben, das damals schon in den Grundzügen bekannt war, wieder verlegt hätte werden müssen. Es wurden jedoch die Lärmschutzmaßnahmen schon umgesetzt, um für die Anrainer möglichst frühzeitig einen guten Lärmschutz zu erreichen. Und wir haben hier technisch sehr schwierige Randbedingungen durch die vielen Bahntrassen, nicht nur der erwähnte Lainzer Tunnel darunter, Sie sehen auch in blau noch die Strecke der Wiener Lokalbahn und in braun die Strecke der Linie U6, dann sehen Sie hier das Umspannwerk Süd der Wiener Netze und zu diesem Umspannwerk laufen zahlreiche Hochspannungsleitungen, insbesondere kommt von hier querend eine 400 KV-Leitung und kommt von dieser Stelle auch eine 110 KV-Leitung. Es gibt noch querende 110-KV-Leitungen und die 400-KV-Leitung läuft hier weiter. Also wir haben sehr enge, schwierige und technische Randbedingungen hier.

Jetzt will ich das Ganze etwas genauer darstellen, so gut es auf einem Bildschirm geht. In vier Lageplanausschnitten, hier ist das angesprochene Parkdeck: Die Oswaldschleife muss seitlich etwas verschoben werden, um das zweite Gleis der Pottendorfer Linie unterzubringen, dazu braucht es eine Stützmauer, die sehen Sie hier rot dargestellt zur Pottendorfer Straße, das Retentionsbecken wird in verschobener Lage neu errichtet und es braucht Stützmauern dann zur Oswaldschleife.

Hier ein Querschnitt: Hier liegt das heutige Gleis, das neue Gleis ist in etwas an derselben Lage, links wird ein Gleis dazugelegt, daher dazwischen eine Stützmauer in Form einer Bohrpfahlwand, die Oswaldschleife liegt in dem Schnitt annähernd wieder in derselben Lage, die

Lärmschutzmaßnahmen sehen Sie hier, die Lärmschutzwand 1, die zuerst angesprochen wurde, die auf 4 m erhöht wurde im Zuge der Verbesserung und die Lärmschutzwand 3, die neben der Bahn gedacht war, dort wo auch heute eine Lärmschutzwand ist, wurde auf die Böschung verschoben, da das laut Gutachter einen besseren Schutz für die Anrainer gewährleistet.

Im nächsten Schnitt sehen Sie den Kernpunkt, die Kreuzung mit der Oswaldschleife: Hier wird die bestehende Brücke im größten Bereich erhalten und neu saniert, muss aber verlängert werden über das zweite Gleis der Pottendorfer Linie. Das ist ein schwieriges Bauwerk, das später noch etwas genauer erläutert wird. Das schaut dann im Schnitt so aus, daneben liegt die Wiener Lokalbahn, das bestehende Gleis ungefähr hier und hier die Verlängerung als ein Rahmen über die beiden Gleise und gleichzeitig sind die Gleise in etwa 1 m im Tiefpunkt abzusenken, weil wir gemäß dem Stand der Technik, als Mindestanforderung eine Durchfahrthöhe von 6,50 m benötigen, um die Fahrleitung in qualitativ ausreichend herstellen zu können. Dann habe ich Ihnen hier noch einen Schnitt mitgebracht. Da ist auch hier das bestehende Gleis, das zweite Gleis wird links zugelegt, zum Franz-Siller-Weg kommt eine Bohrpfahlwand, rechts der Bahn eine Lärmschutzwand und links der Bahn, das ist jetzt diese Lärmschutzwand 4a, die war ursprünglich nur Geländer, als Absturzsicherung, gedacht und wird jetzt lärm-schutztechnisch hochabsorbierend verkleidet ausgeführt. Diese geht dann über in die Lärmschutzwand 4, die ohnehin immer im Projekt war mit 3 m über Schienenoberkante.

Hier ist dieser Knotenbereich dargestellt mit den Eisenbahnkreuzungen: Es ist ja in diesem Gleisdreieck in den letzten Jahren eine intensive Verbauung entstanden, dann sind leider viele Leute neben der Eisenbahnkreuzung über die Gleise gegangen, da hat es vor wenigen Jahren dann eine Lösung gegeben, dass dieser Einbautensteg geöffnet wurde, sodass es heute eine ordnungsgemäße Wegverbindung gibt und die Kreuzung für die Personen, die hier wohnen, über die Eisenbahnkreuzung zur Station Tscherttegasse der Linie U6 gelangen. Diese Kreuzung soll beibehalten werden, das ermöglicht auch diesen Personen, dass sie keinen Niveauunterschied überwinden müssen zukünftig, sondern weiter niveaugleich zur U-Bahn kommen. Über die Pottendorfer Linie ist das wegen der großen Frequenz leider nicht möglich und daher sind jetzt hier eine Anlage vorgesehen, mit festen Treppen, auf beiden Seiten, sodass der Weg möglichst kurz ist und keine Wartezeiten mehr vor der Eisenbahnkreuzung sind, aber dazu eine gewendelte Rampe mit zwei Wendeln, damit der Barrierefreiheit Genüge getan ist mit 4% Längsneigung, die auch für Radfahrer gut befahrbar ist um den Weg möglichst gut wiederherzustellen.

Die Wendel liegt zur Gänze auf dem heutigen Grund der Wiener Netze. Hier einen Querschnitt jetzt ohne die Brücke, im Brückenplan sehen Sie nachher noch mit den Lärmschutzwänden links und rechts der Bahn, mit 3 m Höhe. Sie sehen hier auch eine Entwässerungsquerung, das Wasser wird in ein Retentionsbecken geleitet, das in das schon vorhandene zweite Retentionsbecken weiterläuft und dann in die öffentlichen Kanäle der Stadt Wien. Hier ist noch ein Querschnitt: Hier sehen Sie gerade einen dreigleisigen Bereich, mit der Lärmschutzwand rechts, die schon vorhanden ist und links die im Projekt erstellt wird. Der Knotenpunkt ist schon besprochen worden, ist auf 80 km/h ausgelegt. Es ist so, dass die Pottendorfer Linie heute nur mit 60 km/h bzw. in der Bauphase mit 50 km/h fährt, die Donauländebahn mit 90 km/h, die wird zurückgenommen auf 80 km/h und die Pottendorfer Linie auch auf 80 km/h ausgebaut, weil das ja dann die vorrangige Strecke sein wird.

Im letzten Abschnitt sind dann diese Strecken verbunden. Das Stück ist zweigleisig. Hier sieht man den vorhandenen Steg Eibesbrunnnergasse mit Stiegen und Liften und hier taucht der Lainzer Tunnel daneben auf und es wird das Verbindungsgleis für Güterzüge der Wiener Lokalbahn zu den Wiener Lokalbahnen an derselben Stelle wieder angeschlossen. Jetzt übergebe ich an den Kollegen Ruzicka, der für die Brückenplanung verantwortlich ist.

Dipl.-Ing. Michael Ruzicka/ÖBB-Infrastruktur AG (Anm.: Beilage. /01): Grüß Gott. Bei diesem Brückentragwerk handelt es sich um einen baulichen Exoten, dahingehend, dass es ein Trogbrückentragwerk ist und so eines - nach meinem Wissen - in Wien zweimal gibt und einmal eben hier bei der Oswaldschleife. Dieses spezielle Tragwerk ist deshalb damals so errichtet worden und damals heißt im Jahr 1985, also es ist noch nicht alt, um die beschränkten Bauhöhen dort optimal auszunutzen. Daher war es Aufgabe bei der Lösungsfindung dieses Konzept beizubehalten und die Verlängerung zu ermöglichen.

Durch das zusätzliche Gleis der Pottendorfer Linie wird das alte Widerlager, das genau im Bereich des zukünftigen Gleises liegt, abgebrochen werden und Platz für das neue Gleis geschaffen werden. Das geschieht im Zusammenhang mit der kompletten Umbaumaßnahme, die gerade mein Kollege erklärt hat und zwar wird im Zuge der Herstellung der Bohrpfehlwände hier auch eine Bohrpfehlwand errichtet, die es ermöglicht, das nachher funktionslose Widerlager abzutragen. Dazu muss das Tragwerk etwa hier abgeschnitten werden, es wird also eine Zeit lang quasi auskragend auf diesen bestehenden Pfeilern liegen und wird dann integriert in diesen Tunnelrahmen, der mehr oder weniger die Funktion hat, das bestehende Widerlager zu substituieren. Im Zuge dessen werden auch begleitende Maßnahmen gesetzt an den hier anliegenden Scheiben für zusätzliche Schutzmaßnahmen für den Bestand. Auf diese Art und Weise, mit dieser Lösung kann ein erst jüngerer Tragwerk, das noch eine lange Lebenserwartung vor sich hat, weiter genutzt werden für die Zukunft, was volkswirtschaftlich relevant ist und gleichzeitig auch die Bauhöhe so geringgehalten werden, dass die vom Kollegen Jagenteufel angesprochene Absenkung der Trasse minimiert werden kann, somit die baulichen Tätigkeiten auf das absolute lokale Minimum beschränkt werden können. Ich glaube, damit ist die Baumaßnahme einmal erklärt.

Die zweite Baumaßnahme betrifft den Pottendorfer Steg: Hier ist es so, dass die Grundsatzüberlegungen für den Entwurf dieser Konstruktion dahingehend sind, dass eine äußerst knappe Bauzeit für eine schnelle neue Verfügbarkeit des Tragwerks geschaffen werden soll, deshalb wird sozusagen vorhereilend diese Konstruktion mit der Treppenanlage errichtet, um möglichst rasch eine Wiedernutzbarkeit im Zuge des Baugeschehens zu ermöglichen. Das zweite ist, dass sozusagen hier die Bauhöhen möglichst geringgehalten werden sollen, was also auch hier sichtbar ist, möglichst knapp an der Oberleitung, um den Höhenunterschied zu minimieren, was Benutzerfreundlichkeit nach sich zieht und andererseits auch speziell für die bereits angesprochenen barrierefreien Rampen, der Länge verkürzt und somit den Komfort erhöht und die Weglänge reduziert. Die Wendeln, die hier vorgesehen sind, die für die barrierefreie Nutzbarkeit erforderlich sind, liegen einmal auf einer Liegenschaft der Wiener Netze, das heißt, hier sind zusätzlich sehr aufwendige Maßnahmen erforderlich, um für die Tiefgründung und das Bauwerk selbst die erdungs-technischen und elektrotechnischen Randbedingungen einzuhalten, auf der anderen Seite kommt die Wendel in einem späteren Bauwerk zu liegen, das die ÖBB nutzen für eine Retention. Das heißt, hier ist auch eine mehr oder weniger

zweifache Nutzung des Geländes erforderlich, um überhaupt die geforderten Funktionalitäten unterzubringen. Um das Bauwerk möglichst rasch zu errichten, ist eine Konstruktionsweise in Stahl vorgesehen, weil die Baustelleneinrichtungsflächen hier minimal sind und es muss sozusagen der maximale Vorfertigungsgrad erreicht werden. Das heißt, das Ziel der Konstruktion ist möglichst rasch Funktionalität für die Nutzung herzustellen. Zudem kann durch die Bauweise in Stahl die Thematik der Höhen minimiert werden, ohne deshalb in das Thema der Trogbögen abzugleiten, was eine erhebliche Sichtbarriere darstellen würde und zusätzlich Beschattungen und dergleichen nach sich ziehen würde.

Ich glaube damit das Bauwerk hinreichend für Sie beschrieben zu haben und Danke.

Dipl.-Ing. Wilfried Pistecky/ÖBB-Infrastruktur AG, UVP-Koordination (Anm.: Beilage. /01): Guten Morgen, Wilfried Pistecky, zuständig für die Erstellung der Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) und die Koordination des Umweltfachbeitragerstellerteams. Was Sie hier sehen (Beilage, ist die Struktur der Einreichunterlagen).

Jetzt haben Sie mal gehört über diesen vierten Teil, über den materienrechtlichen Genehmigungsunterlagen des Eisenbahnprojektes vor allem. Was im UVP-Verfahren entscheidend ist, ist der zweite und dritte Teil: Der zweite Teil ist die Umweltverträglichkeitserklärung und der dritte Teil sind die Umweltfachbeiträge, aus deren Ergebnissen sich die Umweltverträglichkeitserklärung zusammensetzt. Wir sehen im nächsten Bild die sogenannte Relevanzmatrix: In dieser Matrix sind gegenübergestellt die Wirkungen des Eisenbahnprojektes, das sehen Sie in den Spalten, also von Lärm, Erschütterungen, elektromagnetischen Feldern bis hin zum Flächenbedarf und Trennwirkungen beziehungsweise auch der ästhetischen Beeinflussung und in den Zeilen sehen Sie die Schutzgüter des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes, also Menschen, Tiere, Pflanzen, Fläche, Boden, Wasser, Landschaft, Sach- und Kulturgüter und in den sich daraus ergebenden Zellen sehen Sie weiße und gelbe Zellen. Die gelben Zellen sind jene Zellen in dieser Matrix, die aus unserer Sicht relevant sind, das heißt, hier muss untersucht werden. Zum Beispiel der Lärm hat Auswirkungen auf die Menschen, auf die Raumnutzung, ist gleich die erste Spalte, auf die Raumnutzung und auch auf die Tierwelt. Weiße Felder sind nicht relevant, das heißt, hier gibt es keine Zusammenhänge, daher auch keine Untersuchungen. Klassisches Beispiel, wenn wir bei Lärm sind, Lärm auf Wasser gibt es also keine Auswirkungen, daher ein weißes Feld. Die Zahlen in diesen Feldern, die hier sehr klein dargestellt sind, sehen Sie rechts erklärt, das sind die einzelnen Umweltfachbeiträge, die die Ergebnisse liefern, die ich jetzt in weiterer Folge kurz vorstellen möchte. Zunächst mal die Matrix für die Bauphase: Sie sehen jetzt dieselben Zellen, die nicht weiß in den anderen Farben eingefärbt und rechts daneben das Bewertungsschema. Wir haben ein fünfteiliges Bewertungsschema, grün bedeutet eine Verbesserung, grau bedeutet keine Veränderung zum Bestand bzw. zum Unterbleiben des Vorhabens, blau ist eine geringfügig nachteilige Auswirkung, gelb ist eine merkbar nachteilige Auswirkung und rot wäre eine untragbar nachteilige Auswirkung.

Ich möchte jetzt aus gebotener Zeit nur auf jene Felder eingehen, die also eine andere Farbe als weiß und grau haben. Da sehen Sie zunächst mal in der Bauphase in der Spalte Lärm die beiden Felder für die Raumnutzung und auch für den Menschen. Es ist so, dass im Projektumfeld ja bereits im Bestand Überschreitungen der Lärmgrenzwerte stattfinden, speziell in nahegelegenen Wohngebäuden und in der Bauphase natürlich Lärm dazukommt, der mit entsprechenden Maßnahmen minimiert wird, aber es gibt doch merkbare Auswirkungen. Allerdings

muss man dazu sagen, dass das Vorhaben ein Linienvorhaben ist, sich dadurch kontinuierlich fortbewegt und dass entsprechende Ruhepausen gewährleistet sind in diesen Bauphasen. Das heißt, aus medizinischer Sicht ist das tragbar.

In der nächsten Spalte sehen Sie die Erschütterungen beim Menschen, auch hier ist durch den Einsatz von Baggern, Rammhämmern, Vibrationsverdichtern und ähnlichen Geräten entstehen Erschütterungen, die teilweise spürbar sind, aber es ist sichergestellt, dass der Gesundheitsschutz der Anrainer gewährleistet ist. Bei den Luftschadstoffen, auch hier sehen Sie geringfügig nachteilige Auswirkungen. Blaue Felder gibt es an exponierten, also dem Bahnbereich sehr nahen Immissionspunkten, Überschreitungen der Irrelevanzgrenzen, aber jedoch keine Überschreitungen der Grenzwertkriterien. Das heißt, auch hier ist es für die kurzzeitige Exposition wie man sagt, also für das kurzzeitige Ausgesetztwerden dieser Staubbelastung zumutbar, vor allem werden ja auch zum Beispiel die Baustraßen befeuchtet, um eine zu starke Staubbelastung zu vermeiden. Im Bereich der biologischen Vielfalt, Tiere, Pflanzen und Lebensräume ist es so, dass wir keine naturschutzfachlich wirklich bedeutenden Lebensräume haben und entsprechend beanspruchte Flächen natürlich dann auch ausgeglichen werden später in der Betriebsphase. Daher auch hier die blauen Felder. Zur Fläche ist zu sagen, dass wir ca. 1,7 ha vorübergehend beanspruchen und ebenfalls rekultivieren nachdem die Bauarbeiten beendet sind. Beim Wasser ist das Grundwasser entscheidend. Da gibt es die Möglichkeit durch Bautätigkeiten im Grundwasserbereich, dass Trübungen eintreten können, allerdings werden Beweissicherungsmessungen durchgeführt und wenn solche Trübungen auftreten, werden entsprechende Maßnahmen gesetzt. Gleiches gilt für die Luft. Auch hier gibt es an einigen Immissionspunkten eine höhere Zusatzbelastung, allerdings in der Gesamtbelastung werden natürlich die Grenzwerte eingehalten. In der Zeile Landschaft sehen Sie viele blaue Felder, da ist natürlich die Sichtbarkeit des Baufeldes in der Stadt selbst eben sehr deutlich und bei den Sach- und Kulturgütern gibt es auch entsprechende nicht merkbare, aber doch geringfügig nachteilige Beeinträchtigungen.

Wenn wir jetzt auf die nächste Matrix übergehen, das ist die Wirkungsmatrix für die Betriebsphase, da sehen Sie, es gibt keine roten, keine gelben Felder, sondern einige blaue Felder, auch die kurz erwähnt: Wie gesagt, die Spezialisten stehen heute und morgen für Ihre Fragen bereit. Beim Lärm ist es so, dass wir die gesetzlichen Grenzwerte überall einhalten, mit Ausnahme von drei Objekten, die Lärmschutzfenster oder sogenannte passive Lärmschutzmaßnahmen angeboten bekommen. Bei der biologischen Vielfalt, also der zweite Zeilenkomplex habe ich zuerst schon gesagt, werden die Ausgleichsflächen umgesetzt und zwar ungefähr von einem Hektar und dadurch ein entsprechender Ausgleich für die Beanspruchungen geschaffen. Bei der Fläche bleiben ca. 1,15 ha im Vergleich zum Bestand versiegelt, deswegen ist dort ein blaues Feld. Beim Wasser gibt es im Grundwasser Trennwirkungen, die aber entsprechend ausgeglichen werden. Das heißt, nach dem Stand der Technik ist hier keine wirklich wesentliche Beeinträchtigung zu erwarten. Bei der Luft gehen wir von einem Dieseltraktionsanteil von ca. 10% aus, wodurch aber die Grenzwerte noch immer sehr, sehr deutlich unterschritten werden, die durch das Bahnprojekt verursacht werden. Also Landschaft in diesem Zeilenbereich gibt es also auch ein paar blaue Felder und da ist natürlich das Erscheinungsbild verändert durch die neuen Bahnanlagen, auch natürlich durch den Steg. Allerdings ist das sehr stark überprägt von dem umgebenden städtischen Bereich und daher eine geringfügig nachteilige Auswirkung.

Und last not least bei den Sach- und Kulturgütern sehen Sie ein blaues Feld im Bereich der elektromagnetischen Felder bei den Sachgütern. Hier ist durch den Wechselstrombetrieb der Bahnanlage es so, dass sehr, sehr empfindliche medizinische Geräte da eventuell Störungen bemerken können und es wird sichergestellt durch Messungen an den betreffenden Objekten, ob solche Störungen eintreten und wenn das der Fall ist, werden diese behoben.

Schöfmann: Wir wären somit mit der kurzen Projektpräsentation am Ende. Ich hoffe, man hat einen Überblick gewinnen können von unserem Projekt, das wir heute verhandeln und wenn ich richtig gehe, würde jetzt die Frau Riedmann ans Wort kommen.

Fiedler: Dankeschön für Ihre Ausführungen. Ich ersuche nun Frau Riedmann die zusammenfassende Bewertung zu präsentieren.

Bettina Riedmann MAS, ETH (RP), MAS (Mediation)/UVP-Koordinatorin (Anm.: Beilage. /01): Guten Morgen oder schon guten Mittag, mein Name ist Bettina Riedmann, ich bin Zivilingenieurin für Raumplanung und habe gemeinsam mit den Fachgutachtern die zusammenfassende Bewertung erstellt. Das Projekt wurde Ihnen bereits vorgestellt.

Es geht um den zweigleisigen Ausbau der Pottendorfer Linie, insbesondere im Abschnitt Meidling. Auch die relevanten vorgesehenen Baumaßnahmen im Projekt hat die Projektwerberin eben schon sehr umfangreich erläutert. Ich möchte nur darauf hinweisen, dass wir gemeinsam mit den Gutachtern all diese Umweltauswirkungen auf Basis der UVE geprüft haben. Wir haben uns folgende Rahmenkonstruktion für diese Prüfung gegeben: Wir haben uns die alternativen Varianten angeschaut, dann natürlich alle Auswirkungen des Vorhabens auf Basis der vorliegenden Umweltverträglichkeitserklärung beurteilt und anderer vorgelegten Unterlagen auf die im Gutachten verwiesen wird. Überprüft wurde nach dem Stand der Technik und dem Stand der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften in einer integrativen Gesamtschau, natürlich unter Berücksichtigung der Genehmigungskriterien des UVP-G 2000.

Im Fragenbereich 3 gab es zu allen erwarteten Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes auch weitere Aussagen, nämlich auch zu den Konzepten und Plänen. Mitgearbeitet und erarbeitet haben die zusammenfassenden Bewertungen die Fachbereiche

- Eisenbahnbau, Eisenbahnkreuzungen: Dipl.-Ing. Thomas Setznagel;
- Eisenbahnbetrieb: Dipl.-Ing. Dr. Hans Wehr;
- Humanmedizin: Dr. Paul Wexberg;
- Schalltechnik: Prof. Dr. Christian Kirisits;
- Erschütterungen: Prof. Dr. Rainer Flesch;
- Luft- und Klima: Prof. Dr. Erich Mursch-Radlgruber;
- Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Licht/Blendung/Beschattung: Ing. Wilhelm Lampel;
- Wasserbautechnik: Dipl.-Ing. Peter Flicker;
- Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser: Prof. Dr. Lothar Martak;
- Ökologie: Dr. Ingo Korner;
- Abfallwirtschaft und Boden- und Grundwasserqualität: Dipl.-Ing. Dr. Schippinger und
- Raum- und Bodennutzung: Dipl.-Ing. Hans Kordina.

Diese zusammenfassende Bewertung hat sich eben mit alternativen Varianten zunächst auseinandergesetzt. Hier ist der Hinweis wichtig, dass es sich um einen Ausbau einer Bestandsstrecke, wie schon gesagt, im städtischen Raum handelt. Daher gibt es keine großräumigen Alternativen. Neben der Nullvariante wurden im Einreichprojekt noch eine weitere technische Variante geprüft, nämlich die Hochführung des Gleises 45. Die Wirkungen durch ein Unterbleiben sind im Projekt dargestellt und beurteilt. Eine strategische Prüfung Verkehr war nicht notwendig, weil es eine bereits seit 1989 benannte Hochleistungsstrecke ist. Die Vor- und Nachteile des Projektes sind dargestellt. Alle Schutzgüter des UVP-G 2000 wurden in der zusammenfassenden Bewertung erläutert: Das sind Mensch, Fläche, Flächennutzung, biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft, Sach- und Kulturgüter. Diese wurden in dieser Reihenfolge in der zusammenfassenden Bewertung, die aufgelegt und Ihnen allen zur Verfügung steht, von den Fachbereichen geprüft und zwar auf die Inhalte Plausibilität und Nachvollziehbarkeit der Aussagen unter Abgrenzung des Untersuchungsraumes, die Darstellungen der Auswirkungen des Vorhabens hinsichtlich der Schutzgüter, dem Stand der Technik, die Wirkungen und Auswirkungen in Bezug auf die Genehmigungsvoraussetzungen und die Überprüfungen der Wirkungen auf den Raum.

Es ergaben sich in manchen Fachbereichen die Forderungen nach zusätzliche Maßnahmen, die wurden der Behörde in der zusammenfassenden Bewertung vorgeschlagen und sind im Maßnahmenkatalog zusammengefasst. Während der Auflage wurden von verschiedenen Personen und Institutionen Einwendungen erhoben, die hat Frau Mag.^a Fiedler bereits vorgetragen. Die wurden auch an die Sachverständigen zur Beantwortung aus fachlicher Sicht weitergeleitet und sind auch in der zusammenfassenden Bewertung im Fragenbereich 4 beantwortet und dort zu finden.

Die Conclusio, die sich daraus ergibt ist: Alle Fachbereiche haben zwingend erforderliche Maßnahmen erarbeitet und der Behörde vorgeschlagen. Sollten sich im Rahmen der Verhandlung weitere Maßnahmenvorschläge ergeben, es können sich welche ergeben und es könnten auch Änderungen der Maßnahmen erforderlich sein, dann wird das hier mündlich erläutert.

Unter der Bedingung, dass die zwingend erforderlichen Maßnahmen umgesetzt werden können, kommen die Sachverständigen - vorbehaltlich der mündlichen Verhandlung - zu folgenden Schlussfolgerungen: Die Wirkungen auf die Schutzgüter des UVP-G 2000 sind für jedes Schutzgut bearbeitet worden, daher stellen die Sachverständigen fest, dass aus fachlicher Sicht die aus Sicht der Projektwerberin vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen grundsätzlich plausibel und nachvollziehbar sind, sich keine relevanten maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einsetzung der Projektwerberin ergeben, die Auswirkungen des Vorhabens, insbesondere hinsichtlich der relevanten Einflussfaktoren ausreichend dargestellt sind, die Darlegungen in der UVE und in den technischen Unterlagen des Bauentwurfs dem Stand der Technik und der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften entsprechen.

Im Fragenbereich 4 ergaben sich keine weiteren zwingend erforderlichen Maßnahmen. Es wurden im Projekt die Auswirkungen unter Berücksichtigung der angeführten und zusätzlichen Maßnahmen möglichst geringgehalten. Unter Berücksichtigung dieser Maßnahmen ist aus fachlicher Sicht mit einer Einhaltung der Schutzziele in Betriebs- und Bauphase des Projektes zu errechnen. Es werden ebenso die Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik geringgehalten. Es entstehen bei Berücksichtigung der zwingenden Maßnahmen keine

Emissionen, die das Leben oder die Gesundheit von Menschen gefährden oder erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen. Das haben wir der Behörde durch die zusammenfassende Bewertung zur Kenntnis gebracht.

Fiedler: Herzlichen Dank. Diese Präsentation beziehungsweise die Präsentation der ÖBB Infrastruktur AG werde ich als Teil der Verhandlungsschrift dieser anfügen. Als nächstes würde ich dann den Block 1 eröffnen. Der Herr Dipl.-Ing. Setznagel ist mit Eisenbahn inklusive Eisenbahnkreuzungen sowie Straßen der erste im Bunde. Ich sehe jetzt hier in der Teilnehmerauflistung keinen Behördenvertreter, Standortanwalt oder sonst jemand, der ein Statement abgeben möchte, deswegen erteile ich gleich mal als erstes dem Herrn Dipl.-Ing. Setznagel das Wort und ersuche ihn, sich und seinen Fachbereich kurz vorzustellen.

Dipl.-Ing. Thomas Setznagel/nichtamtlicher Sachverständiger für Eisenbahnbautechnik inkl. Eisenbahnkreuzungen sowie Straßen: Grüß Gott nochmals, mein Name ist Thomas Setznagel. Ich bin seit 30 Jahren auf dem Gebiet der Verkehrsplanung für Schiene und Straße tätig und seit nun mehr 13 Jahren Sachverständiger für die Fachbereiche Eisenbahnbautechnik und Straßenverkehrstechnik.

In den Teilbereichen Eisenbahnbau inklusive Eisenbahnkreuzungen geht es um die eisenbahntechnische Funktionsfähigkeit des Projektes mit der Zielsetzung, eine leistungsfähige, wirtschaftliche und wettbewerbsfähige Infrastruktur für den Schienengüter- und den Schienenpersonenverkehr durch die Bereitstellung der dafür erforderlichen Eisenbahnanlagen zu schaffen, sowie um die eisenbahntechnischen Fragen des Projektes und im Zusammenhang mit der UVE.

Der Teilbereich Straße umfasst die Auswirkungen des Projektes auf das betroffene Wegenetz, in Hinblick auf die Gewährleistung der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs auf dem öffentlichen Straßennetz, in Folge des Streckenausbaus der Pottendorfer Linie im Abschnitt Meidling.

Die relevanten Aussagen meines Gutachtens sind: Das gegenständliche Vorhaben ist Teil des europäischen TEN-Kernnetzes. Das Projekt entspricht den Rahmenbedingungen der TEN-Leitlinien. Aufgrund des Ausbaus einer Bestandsstrecke scheiden großräumige Alternativen aus. Das dargestellte Bauvorhaben entspricht dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs. Die Einhaltung der geltenden betrieblichen und technischen Vorschriften der ÖBB gewährleisten die Verkehrssicherheit von Bahnanlagen in Bau- und Betriebsphase. Die Beeinflussung des Schienennetzes durch temporäre Umlegungsmaßnahmen in der Bauphase überschreitet hinsichtlich Erreichbarkeit und funktioneller Barrierewirkung das übliche Ausmaß bei solchen Bauvorhaben nicht. Die für Oberleitungsarbeiten, Lehrgerüsterstellung und Tragwerkeinschübe erforderlichen Tages-, Nacht- und Wochenendsperren sind durchaus übliche Betriebspraxen bei den ÖBB, da solche Maßnahmen auch bei größeren Erhaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen im Gleisbereich öfters unumgänglich sind. Die Beeinflussung des Schienennetzes durch ständige Umlegungsmaßnahmen in der Betriebsphase wird hinsichtlich Erreichbarkeit und funktioneller Barrierewirkung gegenüber dem Bestand nicht verschlechtert.

Aufgrund der Gestaltung der Strecke gemäß dem Stand der Technik werden die Erreichbarkeiten im Schienennetz in Summe durch mögliche Angebotsverbesserungen und Reisezeitverkürzungen wesentlich verbessert.

Die Aussagen betreffend Straße sind folgende: Das vorgesehene Bauvorhaben sieht dem Stand der Technik entsprechend gestaltete verkehrssichere Straßenanlagen vor. Durch die Auflassung der Eisenbahnkreuzung mit der Pottendorfer Straße und Ersatz durch eine niveaufreie Geh- und Radwegüberführung, wird die Verkehrssicherheit auf Schiene und Straße verbessert. Die Beeinflussung des Straßennetzes durch temporäre Umlegungsmaßnahmen in der Bauphase überschreitet hinsichtlich Erreichbarkeit und funktioneller Barrierewirkung das übliche Ausmaß bei solchen Bauvorhaben nicht. Die Beeinflussung des Straßennetzes durch ständige Umlegungsmaßnahmen in der Betriebsphase wird hinsichtlich Erreichbarkeit und funktioneller Barrierewirkung gegenüber dem Bestand nicht verschlechtert.

Folgende zwingende Maßnahmen seitens des Fachbereiches Straßenverkehr ist für die Bauphase vorgeschlagen: Beim Übergang von den Baustellenausfahrten ins öffentliche Straßennetz sind Reifenwaschanlagen zu installieren, deren verpflichtender Einsatz ist witterungsabhängig durch die örtliche Bauaufsicht festzulegen. Danke sehr.

Fiedler: Herzlichen Dank für die Ausführung. Hat jemand Fragen an den Sachverständigen? - Herr Wenzl bitte.

Dr. Hans Wenzl/Partei: Ich habe eine Frage bezüglich der Streckenalternativen. Jetzt nicht was die Personen, die Führung der Personenzüge, betrifft, sondern was die Führung der Güterzüge Richtung Kledering betrifft. Warum müssen die diesen riesigen Umweg fahren? Über die beiden Bahnhöfe Meidling und Hauptbahnhof und werden nicht auf einer dichteren Strecke geführt.

Fiedler: Das ist aber eine Frage an den Fachbereich Eisenbahnbetrieb, das ist der nächste Fachbereich.

Wenzl: Dann ziehe ich die Frage zurück.

Fiedler: Die Frage wird der zuständige Sachverständige, Dipl.-Ing. Dr. Hans Wehr später beantworten und sich in der Zwischenzeit drauf vorbereiten. Herr Kuba, Sie haben vorab ein paar Fragen geschickt. Diese werden auch der Verhandlungsschrift beigefügt (Anm.: Beilage. /06). Ich würde Sie nun ersuchen, dass Sie vielleicht die Frage uns nochmal stellen, falls sich da irgendwelche Änderungen ergeben haben.

Christian Kuba/Partei: Um welche Frage geht es denn?

Fiedler: Eine Fragestellung an den Eisenbahnbautechniker ist zum Beispiel die Bauweise des Pottendorfer Stegs als Grundlage der Beurteilung.

Christian Kuba: Der Pottendorfer Steg ist ja geplant, dass eine Stahlbrücke gebaut wird. Jetzt haben wir gerade erfahren, dass die Stahlbrücke halt gebaut wird, weil es dann schneller geht,

finde ich irgendwie komisch. Hauptsache es geht schnell und es ist billig, es ist halt dann auch lauter für uns Anrainer. Finde ich nicht so okay. Wir haben uns zum Beispiel auch den Belghofersteg angeschaut und der Belghofersteg ist zwar auch eine Stahlkonstruktion, der dürfte aber irgendwie massiver sein. Der ist nämlich nicht so laut. Es gibt ja neben uns noch einen Steg, das ist bei der Eibesbrunnnergasse und der ist laut gebaut worden, das ist der mit den Aufzügen und der ist ziemlich laut und wir wissen, dass das halt ein Wahnsinn ist, wenn dann die Leute mit Rollschuhen, dadurch, dass wir jetzt diese zwei Spindeln haben, da werden die Kinder da mit den Rollschuhen herumfahren, es wird alles lauter und warum muss das eine Stahlkonstruktion sein, kann man das nicht irgendwie besser machen so wie den Belghofersteg zum Beispiel.

Fiedler: Ich darf die Frage gleich einmal an den Sachverständigen beziehungsweise in weiterer Folge auch an die ÖBB weitergeben.

Setznagel: Also zur Bauweise: Die ÖBB hat nicht nur wegen der raschen Bauweise diese Bauweise in Stahl gewählt, sondern vor allem auch wegen der minimalen Höhen. Es ist ganz einfach so, eine Stahlbetonkonstruktion hat höhere Konstruktionshöhen. Höhere Konstruktionshöhen bedingen aber, dass sie eine größere Steigung überwinden müssen in einer Wendel. Dazu brauchen Sie, wenn Sie hier eine 30 cm höhere Differenz überwinden müssen, ca. 8 m mehr Länge. 8 m mehr Länge in einer Wendel würde aber bedeuten, dass der Durchmesser dieses Turmes ca. 3 m größer werden müsste und ich befürchte, dass das dann nicht mehr Platz hat, aber vielleicht kann auch die ÖBB noch etwas dazu sagen. Deswegen eben nicht nur wegen der raschen Bauweise, sondern auch wegen der Konstruktionshöhe und damit des geringeren Durchmessers der Wendel, nehme ich mal an, dass diese Bauweise gewählt wurde.

Fiedler: Insofern bitte ich dazu die ÖBB um eine Stellungnahme.

Ruzicka: Das Thema der Bauzeit war nur ein Aspekt. Das Thema des Schalles ist ja so, dass wir bei dieser Brücke sogar bewusst in den Treppenstufen, in den Treppenanlagen Stahlbetonbauteile verwenden und diese werden sogar noch elastisch getrennt auf der Stahlkonstruktion aufgelagert. Das heißt, die Schrittgeräusche beim Benutzen einer Stiege treten nicht auf. Der Belag selbst auf der Brücke ist ein gemäß dem Stand der Technik und dort wo die ebenen Flächen sind, ein Beschichtungsbelag gemäß RVS, eine sogenannte Dünnbeschichtung, die so ausgeführt ist, dass sie rutscht sicher ist. Die ganze Problematik der Zeitschiene ist auch dahingehend zu sehen, dass nach dem Montieren eine unmittelbare Benutzbarkeit gegeben ist. Bei jeder anderen Belagsart, die zusätzlich noch die Höhe und das Gewicht erhöhen, brauchen Sie noch zusätzliche Zeiten, um die ganze Sachen zu beschichten und aufzubringen. Der ganze Belag, den wir dort vorsehen ist dahingehend auch ausgelegt, dass er wartungsarm ist, kostengünstig und gut erhalten werden kann. Diese Brücke ist mit dem Belghofersteg nicht zu vergleichen, weil dort ist ein Asphaltbelag gemacht worden und ist keine Betonbrücke. Das ist eine Stahlbrücke, die unter den Aspekten, die wir dort zu beachten haben, speziell auch unter den Gründungsaspekten im Bereich der Wiener Netze bereits äußerst komplexen und schwierigen Randbedingungen genügen muss.

Dipl.-Ing. Andreas Pechhacker/ÖBB-Infrastruktur AG, Projektkoordinator: Herr Kuba, ich habe auch den Belghofersteg für die MA29 errichtet. Der Unterschied in der Konstruktion, haben Sie vollkommen richtig erkannt, liegt im Belag. Um aber diesen Unterschied möglichst gering zu halten, hat das Büro POTYKA (Anm.: POTYKA & Partner ZT GmbH) eine Vielzahl von Quersteifen unter dem sehr dicken Belagsblech gemacht. In der Masse -ich bin Techniker genug - in der schalldämpfenden Masse wird es ein Unterschied sein, er ist nicht so groß wie die Konstruktion jetzt erscheint. Der Belghofersteg hat den Vorteil, dass er eine Trogkonstruktion ist. Diese Trogkonstruktion ist in der Wendel nicht umsetzbar. Der von Ihnen geforderte Sichtschutz, den wir vorbehaltlich der Zustimmung der ÖBB zum Gesamtbescheid ausführen werden, bedingt eine ähnliche Wirkung wie diese Trogwirkung des Belghofersteges. Zusammengefasst, die Konstruktion ist, was die Grundlagen, die Notwendigkeiten betrifft, auch schalltechnisch optimiert.

Ruzicka: Eine kurze Ergänzung vielleicht auch noch: Durch die entsprechende Planung und auch durch die entsprechende Ausführung und insbesondere durch eine sehr genaue Überwachung wird auch sichergestellt, dass dieser ebenflächige Belag, der nur in einer Stahlkonstruktion so fugenlos möglich ist, wie wir ihn jetzt geplant haben - ich weise darauf hin, dass sämtliche Schweißnähte, die auf der Gehfläche sich befinden, plan geschliffen werden müssen - überhaupt möglich. Jede Konstruktion, die in Beton ist, hat wesentlich mehr Fugen, die nachträglich auch geschlossen werden müssen, wesentlich mehr Übergänge und alle diese Maßnahmen führen zu singuläre Schallemissionen wiederum. Wenn Sie eine Fläche haben, wo Sie die Diskontinuitäten minimieren, indem Sie ganz eben das herstellen, reduzieren Sie enorm die Schallquellen.

Christian Kuba: Kann ich noch was sagen?

Fiedler: Herr Kuba bitte.

Christian Kuba: Jetzt haben Sie zuerst angesprochen den Sichtschutz, den Sie machen wollen mit Vorbehalt, so wie den Belghofersteg. Wird der Sichtschutz dann über den ganzen Steg gemacht oder nur in dem Bereich, wo der Zug fährt, als Stromschutz oder Spritzschutz wie das auch immer heißt.

Fiedler: Herr Pechhacker bitte.

Pechhacker: Herr Kuba, wir können Ihnen jetzt schon zusagen, wie wir es Ihnen auch vor Ort zugesagt haben, dass wir die Einsichtigkeit des gesamten möglichen Bereiches prüfen und diesen Sichtschutz nicht nur, so wie Sie es wissen, wo die technische Notwendigkeit über den Gleisen besteht. Das heißt, wir haben es jetzt schon überprüft, wir werden am oberen Teil der Stiege Sichtschutz anbringen müssen und über die letzten Meter der Wendel Richtung Brücke. Ich glaube, ich kann für alle bei uns sprechen, uns ist die Problematik dieses Steges in Nachbarschaft Ihres Grundstückes bewusst. Wir machen wirklich alles, was im technischen Sinne und im Sinne der Allgemeinheit umsetzbar ist.

Christian Kuba: Es ist so, dass ich nicht nur für meinen Garten dann spreche, sondern ich spreche jetzt auch als Vertreter für die Bürgerinitiative mit diesen 280 Stimmen. Es ist halt so, dass viele gesagt haben, man sieht ja bei diesem 8 m hohen Steg wirklich weit, nicht nur in meinen Garten rein, in meinen am meisten, weil ich ja der erste bin, aber man sieht ja ziemlich weit nach hinten und jeder fordert dann einen Sichtschutz. Es ist aber nicht nur ein Sichtschutz, so wie es jetzt bei diesem Belghofersteg ist, weil das ist kein Sichtschutz, da kann man durchschauen. Ein Sichtschutz ist ja was, wo man nicht durchschauen kann, da wäre es halt super, wenn man sich dann noch das wirklich anschaut und sagt, es sollte ein Sichtschutz sein, wo man wirklich nicht durchschauen kann, auf der einen Seite zumindest von uns. Und die zweite Frage ist, warum muss dieser Steg genau bei uns sein? Warum kann man das jetzt nicht spiegelverkehrt, diesen Steg nach hinten versetzen, wo keiner ist, wo es keinen stören würde? Ich habe auch Fotos dazu geschickt.

Fiedler: Ja, die Fotos sind uns bekannt, die Fotos sind auch schon an den Sachverständigen und an die ÖBB weitergeleitet worden. Ich ersuche dann mal als erstes die ÖBB, um ein Statement dazu.

Pechhacker: Herr Kuba, Frau Fiedler, wir haben in einem Variantenvergleich diese Art gewählt, weil man sieht es auch ganz logisch, wenn man das aus der Vogelperspektive betrachtet. Die Stiegenanlage und der Steg über die Bahnanlage und die Stiegenanlage wieder runter folgen den Linien der jetzt bestehenden Straßen. Alle anderen Lagen des Überbrückungssteiges würden eine starke Verlängerung des Gehweges für alle Beteiligten, für alle Menschen, die dort drüber gehen, bedeuten und der Vorteil für die Familie Kuba wäre relevant, das ist erkennbar. Der Vorteil für die weiter in der Pottendorfer Straße liegenden Anrainern, mit denen wir auch gesprochen haben, wäre irrelevant, weil die Wendel an keiner anderen Stelle stehen kann. Das führte zu einer Entscheidungsmatrix, die im Sinne der Allgemeinheit klar vorsieht, dass der Steg und die Wendeln so errichtet werden sollten.

Fiedler: Danke. Herr Setznagel, haben Sie da noch irgendwas dazu anzumerken?

Setznagel: Bei der spiegelverkehrten Ausführung kommt noch dazu, dass eine mögliche Nachrüstung mit einem Aufzug oder mit einem Lift natürlich auch schwieriger wird, weil der dann auch sozusagen außerhalb der Gehlinie liegt und das wäre ein weiterer Nachteil dieser spiegelverkehrten Ausführung.

Fiedler: Ja Herr Kuba, Sie haben dann auch noch gefragt: Eine Umkehrmöglichkeit in der Sackgasse: bisher diente der Zwischenraum bei den Eisenbahnübergängen dazu.

Schöffmann: Frau Fiedler, Entschuldigung, dass ich unterbreche, aber die Frage von vorher war, glaube ich, noch nicht vollständig beantwortet. Es hat noch eine zweite Teilfrage gegeben bezüglich des Aussehens oder der Blickdichtheit dieses Sichtschutzes. Herr Kuba, wir haben uns ja eh auch schon vor Ort getroffen. Wir werden noch überprüfen, ob es noch ein anderes Material gibt, das blickdichter ist, aber einen vollflächigen Sichtschutz, wo auch kein Sonnen-

licht mehr durchscheinen kann, das werden wir nicht installieren, weil es sonst zu einer Beschattung kommt, es entstehen möglicherweise Angsträume, weil das ja doch 1,80 m hoch ist. Aber es wird sicher irgendein Material geben und wir werden sicher irgendwas finden, das noch blickdichter ist als das, was sie beim Belghofersteg schon besichtigt haben. Nur als Ergänzung noch zu Ihrer Frage vorher.

Fiedler: Danke. Dass mit der Blickdichtheit ist natürlich auch dann eine Frage der Raumplanung. Herr Kuba haben Sie noch ergänzend irgendwas dazu?

Christian Kuba: Sie wollten noch wissen, die eine Frage, die ich noch gehabt habe eben mit der Sackgasse.

Fiedler: Ja genau. Herr Wenzl haben Sie noch eine Frage zu dem Brückenbauwerk?

Wenzl: Nur noch eine kurze Frage zur Barrierefreiheit: Es ist ja doch der Weg wo Radfahrer drüberfahren, relativ lang über diese Wendeln und warum sind da nicht gleich Liftanlagen vorgesehen?

Fiedler: ÖBB bitte, würden Sie das beantworten?

Pechhacker: Wir haben als Umsetzung den barrierefreien Ersatz der Eisenbahnkreuzung zu realisieren. Wir haben auch die Aufgabe ein wirtschaftliches Projekt umzusetzen und wir haben in Vorgesprächen mit der Stadt Wien, die schlussendlich diese Wegeüberführung übernehmen muss, weil es kein Weg zu einer ÖBB-Anlage ist, die Signalisierung bekommen, dass Aufzüge seitens der Stadt Wien nicht gewünscht sind. Ein Aufzug würde nicht die Wendel ersetzen, weil diese Strecke ein prioritärer Radweg ist, daraus resultierte von uns das jetzt vorgelegte Projekt mit barrierefreier Wendel. Wir haben uns das auch insofern überlegt, dass wir die Konstruktion mit nur 4%-Steigung in der Gehlinie, bei einer Wendel heißt das dann außen, dass die Steigung noch geringer ist auch für Menschen mit nicht so guter Konstitution überquerbar ist. Das war die Frage, warum wir nicht von Anfang an Aufzüge vorgesehen haben.

Fiedler: Dankeschön. Meine Koordinatorin hat da auch noch eine Anmerkung dazu.

Riedmann: Herr Wenzl, zu Ihrer Frage zu den Liftanlagen: Es gibt in der zusammenfassenden Bewertung eine Vorschreibung des Fachbereiches Raumplanung und eine Empfehlung des Fachbereiches Humanmedizin, dort eine Liftanlage einzubauen. Das heißt, die sind als zwingende Maßnahme zurzeit vorgeschrieben worden. Aber das dazu weitere Fragen im Fachbereich, der vorgeschrieben hat. Also morgen im Fachbereich Raumplanung, der Sachverständige kann das noch weiter erläutern.

Fiedler: Die Frage, zu der ich jetzt zurückkommen möchte, Herr Giersig haben Sie da auch noch eine Anmerkung?

Roland Giersig/Partei: Ja von meiner Seite noch eine kurze Frage: Ist die Streckenführung dann der Pottendorfer Linie im Bereich des jetzigen Bahnüberganges eigentlich abgesenkt? Also auf einem tieferen Niveau, weil sie auch in der vorrangigen, im ansteigenden Bereich, hat es ja geheißsen, man muss da eben auch schon etwas länger, etwas tiefer bleiben.

Schöffmann: Sie meinen die Bahnstrecke oder?

Giersig: Genau.

Jagenteufel: Die Lage der Gleise bleibt in etwa auf Niveau, vielleicht nicht am Zentimeter, wir können das leider nicht absenken, weil darunter Leitungen von den Wiener Netzen liegen, wie ich in der Erläuterung schon gesagt habe. Was wir gemacht haben, dass wir in Abstimmung mit der ÖBB die lichte Höhe minimiert haben. Normalerweise ist in diesem Kreuzungsbereich eine lichte Höhe von 7,60 m verlangt und das konnte optimiert werden auf 6,50 m. Und so haben wir versucht, möglichst tief zu bleiben, aber die Absenkung nach unten ist wegen der Einbauten nicht möglich.

Giersig: Dankeschön.

Fiedler: Also jetzt zur Frage vom Herrn Kuba wegen der Umkehrmöglichkeit in der Sackgasse.

Jacqueline Kuba: Darf ich noch eine Frage stellen wegen der Brücke?

Fiedler: Stellen Sie bitte Ihre Frage.

Jacqueline Kuba/Partei: Also meine Frage ist, warum die Brücke so nicht gebaut wird, dass sie über beide Gleise geht. Weil der jetzige Bauplan ist, dass diese riesige Wendel vor unseren Hau gemacht wird, dann kommen die Gleise und dann wird die zweite riesige Wendel gebaut. Das ist wenig sinnvoll und auch für alle anderen wäre es sinnvoller, würde diese - wie sie angeblich geplant gewesen wäre - auch zur U6 hinübergehen.

Pechhacker: Die Antwort ist eine ganz ähnliche wie die Frage, warum hat die ÖBB nicht von Anfang an Lifte und Wendeln geplant. Wir haben die Aufgabe, die Zweigleisigkeit der Pottendorfer Linie herzustellen in diesem Projekt und wir haben die Notwendigkeit, unterbrochene Wegeverbindungen wieder dem Stand der Technik entsprechend aufrecht zu erhalten. Die Verlängerung in den Bereich der U-Bahn wäre eine Verteuerung des Projektes. Sie haben recht, es geht wieder nur ums Geld, ist aber in unserem Projektauftrag nicht drinnen, hätte eine Vielzahl von Abstimmungen mit der Stadt Wien bedingt, mit der U-Bahn, mit der Wiener Lokalbahn und wurde auch von uns frühzeitig mit der Stadt Wien angesprochen und es gab hier kein Commitment, dass es zu einem Beitrag, zu einem Mitzahlen, zu einer Mitplanung, zu einer Genehmigung gekommen wäre. Ja, das ist eigentlich die Antwort. Es gibt noch ein weiteres Argument, die ÖBB muss die Eisenbahnkreuzung mit der Donauländebahn aufrechterhalten, weil wir in diesem Zwickelbereich eisenbahntechnische Anlagen haben und aus diesem

Grund, ich formuliere es salopp, gibt es keine Begründung für uns, neben einer funktionierenden Eisenbahnkreuzung ein Geld auszugeben, um eine Überführung, zu errichten.

Fiedler: Dankeschön. Ich denke, die Frage ist damit beantwortet, wenn vielleicht auch nicht befriedigend. Frau Kuba haben Sie noch Fragen zu dem Thema - zu der Überbrückung?

Jacqueline Kuba: Nein. Das wäre eben die wichtigste Frage gewesen zur Brücke für alle Leute, nicht nur für uns als Anrainer. Im Gutachten steht es ja auch drinnen, dass eine Unterführung für die anderen Bewohner bei der Donauländebahn zur U6 sinnvoller wäre. Es ist ja nicht nur, auch der Sachverständige hat das so geschrieben.

Fiedler: Ich würde jetzt gern diese Frage beantworten lassen zur Umkehrmöglichkeit in der Sackgasse. Herr Sachverständiger Setznagel bitte.

Setznagel: Ja, könnte zu dieser Frage vielleicht die ÖBB diesen Lageplan herzeigen mit der Wendel, da kann man das vielleicht besser erklären, als nur mit Worten.

Pechhacker: Wir sind mit der Stiegenanlage in der Pottendorfer Straße jedenfalls komplett außerhalb des jetzigen Straßenbereiches. Die Stiegenanlage an der Westseite wird ein wenig in den jetzt asphaltierten Bereich der dort sowieso als Sackgasse und nicht öffentlich befahrenen Bereiches zu liegen kommen. Der jetzige Wendebereich der Pottendorfer Straße bleibt unverändert. In der Detailplanung ist das noch nicht ganz fix, aber dort, wo zum Beispiel jetzt diese A-Masten der Oberleitung stehen, wird statt den Pollern eine Lärmschutzwand errichtet und durch das Heranrücken dieser an die Gleise wird der Platz sogar vergrößert.

Setznagel: Genau und deswegen wollte ich diesen Plan am Schirm haben, wo man sieht, die Wendel und die Stiegenanlage münden hier, neben der Pottendorfer Straße. Die Pottendorfer Straße bleibt dort unverändert und man kann den Bereich zwischen neuer Lärmschutzwand, diesen Dreiecksbereich jetzt als Umkehrplatz nutzen. Das wäre meine Beantwortung, die der Herr Pechhacker vorweggenommen hat.

Christian Kuba: Jetzt ist es aber so, dass wenn die Wendel aufhört, das ist bei uns die engste Stelle der Straße. Wollte nochmal sagen, bei euch bei den Einreichunterlagen steht dabei, dass unsere Gasse eine 30er-Zone ist. Das ist aber nicht so, das ist eine Wohnstraße, eine Begegnungszone und da wo diese Wendel rauskommt ist die engste Stelle. Da passt grade mal ein Auto durch zwischen zwei parkenden Autos und ich kann mir vorstellen, dass wenn dann die Radfahrer da runterziehen, dass es dann mehrere Unfälle geben wird. Also wäre es doch sinnvoller, wenn der Steg nach hinten gesetzt wird, wo das Ganze ein bisschen entschleunigt wird. So wie ich es auf der Zeichnung auch hingezeichnet habe, da kommt das Ganze auch weiter vorne hin, wo mehr Platz ist, das wäre halt mein Vorschlag.

Fiedler: Ist das die Frage mit der seitenverkehrten Bauweise?

Christian Kuba: Auch, das Gute ist, das trifft jetzt beides.

Pechhacker: Also zuerst mal Ihre Bemerkung, dass wir in, ich habe es gar nicht gefunden in welchen Unterlagen, 30 km/h Zone, die Pottendorfer Straße benennen ist unrichtig, das ist ein Fehler, es ist eine Wohnstraße. Wir sind sowohl für die Bauphase, als auch die endgültige Verkehrslösung mit der MA46 in Abstimmung. Mögliche Kollisionspunkten zwischen Radfahrern und Fußgängern und dort langsamen Autoverkehr werden durch bautechnische Leitmaßnahmen in Abstimmung mit der MA46 sicherlich bedacht.

Fiedler: Hat der Herr Dipl.-Ing. Setznagel noch eine Anmerkung dazu?

Setznagel: Nur vielleicht so viel, dass ja dieser Einmündungsbereich mit der MA28, MA46 abgestimmt werden muss und daher auch noch einer straßenverkehrsrechtlichen Genehmigung zugeführt werden muss in Wien. Es werden dort vielleicht ein paar Parkplätze wegfallen müssen, damit Sichtbeziehungen zur neuen Wendel entstehen. Aber das sind Details, die im nachfolgenden straßen- beziehungsweise verkehrsrechtlichen Verfahren mit der Stadt Wien abgehandelt werden müssen.

Fiedler: Dankeschön.

Christian Kuba: Nur ganz kurz, dann gebe ich eine Ruhe.

Fiedler: Bitte, fahren Sie fort.

Christian Kuba: Wenn wir schon Planer und so weiter hier haben. Es gibt ja nur ein 3D-Bild wie die Brücke dann ausschauen wird. Man sieht es leider nur von vorne, von der Straßenseite. Gibt es da mal ein ganzes Bild, wo man die ganze Brücke sieht in dem ganzen Ausmaß mit der Umgebung? Kann man das irgendwie mal, dass man sich mal vorstellen kann, wie groß diese Brücke ist im Gegenteil zum jetzigen Bestand?

Fiedler: Hat die ÖBB dazu eine Visualisierung?

Pechhacker: Haben wir derzeit nicht Frau Mag.^a Fiedler. Wir haben die Visualisierung, die man in der Präsentation gesehen hat. Das haben wir der Familie Kuba auch schon gezeigt. Diese Gesamtschau in der Landschaft, sage ich einmal so, haben wir noch nicht. So eine Visualisierung ist zwar heute Stand der Technik, ist aber doch eine aufwendige Sache und haben wir in der Vorbereitung zu dieser Verhandlung noch nicht gemacht. Wir werden aber mit dem Architekten sprechen und können das noch vorstellen.

Christian Kuba: Bitte, das wäre super, Danke.

Fiedler: Gut. Das können wir dann irgendwann mal im Laufe des Verfahrens herzeigen. Die Einmündung der Treppe an engster Stelle: Die Frage ist da jetzt auch schon beantwortet. Hat

sonst noch jemand aus dem Plenum eine Frage an den Sachverständigen für Eisenbahntechnik und Eisenbahnkreuzungen beziehungsweise Straßenbau. Nein, das ist nicht der Fall. Frage an die Koordination: Gibt es noch Fragen?

Riedmann: Nein, ich glaube die sind alle beantwortet.

Fiedler: Frau Obermayer (Anm.: Beilage. /03) hat Anträge gestellt, die allerdings dann im Zuge der Bescheiderstellung beantwortet werden. Ein Antrag ist, die geplante Lärmschutzmauer, auf maximal mögliche Höhe zu errichten. Sie begründet das damit, dass die kolportierte Höhe von ca. 2 m erscheint ihr aufgrund der zu erwartenden höheren Verkehrsdichte des Zugverkehrs und höheren Geschwindigkeit der Züge als zu niedrig ausgelegt zu sein. Dann der geplante Fußgängerübergang soll einen vollen Sichtschutz, Höhe 2 m und nicht nur einen Spritz- und Berührungsschutz enthalten. Die Begründung dafür ist, ein Spritz- und Berührungsschutz schützt mich als Anrainer nicht vor Sichtimmissionen seitens der Benutzer des Übergangs. Ich bin in meiner Privatsphäre zukünftig sonst gestört.

Das Thema mit der Höhe des Sichtschutzes haben wir ja, glaube ich, schon beantwortet oder? Die 1,8 m ist ja vorgesehen - weil Frau Obermayer da von 2 m spricht?

Setznagel: Vielleicht ergänzend, also bei einer Höhe von 1,8 m sehen nur mehr Leute drüber, die größer als 2 m sind. Weil 1,8 m ist der Durchschnittsbürger groß. Es sind aber die Augen 10 cm weiter tiefer als der Scheitel, das ist 1,70 m und sie bei einer 1,80 m hohen Sicht oder Spritzschutzwand drüber sehen, müssen sie, glaube ich, mindestens 2 m groß sein und das sind nur mehr Ausnahmen und Randerscheinungen. Also meines Erachtens ist diese Höhe von 2 m nicht gerechtfertigt.

Fiedler: Dankeschön. Weiters: Der geplante Fußgängerübergang soll baulich so gestaltet werden, dass durch die Benützung nicht erhöhte Lärmemission entstehen kann. Begründung: Die geplante Konstruktion aus Stahl erscheint mir nicht optimal lärmverhindernd zu sein - diese Frage haben wir bereits beantwortet - und dann es möge der geplante Aufzug sofort eingebaut werden. Die Begründung dazu ist: Bis dato war es möglich, die Anbindung an den öffentlichen Verkehr, nämlich die U-Bahn niveaugleich zu erreichen, in Zukunft wird das nicht mehr möglich sein, weil für Personen betagteren Alters so wie ich und anderen der Siedlung könnte ohne Aufzug der Zugang zur Anbindung an den öffentlichen Verkehr unüberwindlich werden und somit auch der Zugang zur örtlichen ärztlichen Nahversorgung im ehemaligen Kabelwerk. Das Thema mit den Aufzügen haben wir auch schon behandelt.

Setznagel: Vielleicht noch ergänzend. Also die jetzige Wendel ist barrierefrei nach ÖNORM B 1600 geplant und damit auch für in der Mobilität eingeschränkte Personen benutzbar. Deswegen aus meiner Sicht auch kein dringend erforderlicher Lift hier.

Fiedler: Dankeschön. Die Magistratsdirektion hat am 3. März 2021 noch eine Stellungnahme als Standortgemeinde abgegeben. Bezugnehmend auf das Edikt vom 8. Februar 2021 gibt die Stadt Wien als Standortgemeinde zu den aufgelegten Unterlagen folgende Stellungnahme ab: „Der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen kann entnommen werden

(Seiten 226 f.), dass die in der Stellungnahme der Stadt Wien vom 30. Juni 2020 als erforderlich erachteten Anpassungen und Fragestellungen behandelt wurden:

- (teil)durchsichtige Geländerkonstruktion an den unteren Stiegelementen an der Geh- und Radwegbrücke im Zuge der Stüber-Gunther-Gasse zur Gewährleistung der Annäherungssicht zwischen Radfahrerinnen bzw. Radfahrern auf der Rampe und Personen auf der Stiege,
- doppelter Handlauf auf der Rampe,
- etwa 10 cm hohe Tastleiste unterhalb des Handlaufes für blinde VerkehrsteilnehmerInnen,
- Gewährleistung einer ausreichenden Durchfahrtsbreite nördlich der Stiegenanlage für die Zufahrt zum Trafo und die winterdienstliche Betreuung des Verbindungsweges zur nord-östlich der Bahn gelegenen Wohnhausanlage,
- aus eisenbahntechnischer Sicht die Überprüfung der Eisenbahnkreuzung - auf die verbleibende Eisenbahnkreuzung in km 7,266 im Zuge der Stüber-Gunther-Gasse.

Der Gutachter für Eisenbahnbau inklusive Eisenbahnkreuzungen sowie Straßen (ST) führte dazu aus, dass der Steg entsprechend ÖNORM B 1600 - abgestimmt mit der Magistratsabteilung 29 - ausgeführt werde. Da der Steg keine Eisenbahnanlage sei, wäre die verkehrsrechtliche Bewilligung unabhängig vom eisenbahnrechtlichen Verfahren zu erwirken. Die Zufahrt zum Trafo sei gewährleistet und für die Sicherung der im Bestand verbleibenden Eisenbahnkreuzung in km 7,266 seien keine weiteren Maßnahmen erforderlich. Die Stadt Wien nimmt die Ausführungen des Gutachters (ST) zur Kenntnis.“

Die anderen Teile dieser Stellungnahme verlese ich dann beim jeweiligen Fachbereich. Ich glaube, dazu gibt es jetzt kein weiteres Statement. Diese Stellungnahme wird auch wieder in die Verhandlungsschrift aufgenommen (Anm.: Beilage. /05).

Wenn es jetzt an den Herrn Dipl.-Ing. Setznagel für sein Fachgebiet keine weiteren Fragen mehr gibt, dann würde ich gern den Fachbereich von Herrn Setznagel abschließen und mit dem Fachbereich Eisenbahnbetrieb fortfahren. Ich bedanke mich bei Herrn Setznagel und bitte ihn, noch ein bisschen in der Leitung zu bleiben, falls sich noch Fragen ergeben.

Ich übergebe das Wort an den Herrn Dipl. Dr. Wehr, der bitte sich und seinen Fachgebereich vorstellen soll.

Dipl.-Ing. Dr. Hans Wehr/nichtamtlicher Sachverständiger für Eisenbahnbetrieb: Meine Damen und Herren, ich wünsche Ihnen mal einen schönen Tag. Mein Name ist Dr. Hans Wehr, ich habe mehr als 40 Jahre Erfahrung im Eisenbahnwesen, bin hier als nicht amtlicher Sachverständiger für den Eisenbahnbetrieb in diesem Projekt tätig. Bin gerichtlich zertifizierter und allgemein beeideter Sachverständiger im Bahnbetrieb und habe letztendlich in diesem UVP-Verfahren die eisenbahnbetrieblichen Aspekte zu prüfen.

Der Eisenbahnbetrieb wickelt sich im Bestand ab, der wird dann, wenn das Projekt fertiggestellt ist, in der Betriebsphase in verstärktem Umfang auf diesem Projekt auftreten. Das ist der Grund des zweigleisigen Ausbaus. Der Eisenbahnbetrieb ist zu einem gewissen Grad eine Ursache oder produziert Emissionen. Die Zugzahlen sind daher eine ganz wesentliche Grundlage für die Beurteilung von Umweltauswirkungen, die für den Menschen vor allem interessant sind, das sind Lärm und Erschütterungen. Das heißt, die Prüfung dieser Zugzahlen, die Plausibilität dieser Zugzahlen, sowohl für den Bestand, was also heute ist, in der Nullvariante, wie das

wäre im Falle der Nicht-Projektrealisierung, schlussendlich dann in jenem Zustand, wenn das Projekt fertig ist und wenn die Prognosewerte dann eintreffen, ist eine wesentliche Grundlage dieser Beurteilung. Eine einen zweite Beurteilungstatbestand stellen natürlich auch die Geschwindigkeiten, die auf diesen Strecken gefahren werden, dar.

Das Projekt selbst hat zwei wesentliche Zielsetzungen. Es ist auf der einen Seite ein Teil des baltisch-adriatischen Korridors, also einer hochrangigen TEN-Strecke, ist auf der anderen Seite aber gerade im Zeitalter des Klimaschutzes in einer Zeit, wo man die Mobilität des Individualverkehrs beschränken möchte und den öffentlichen Verkehr, der klimafreundlicher ist, forcieren möchte, ein ganz entscheidender Beitrag dieses Projekts für eine Verdichtung und den Ausbau des Nahverkehrs im Süden Wiens. Das ist ein sehr dynamisch wachsender Raum und was sich hier im Mobilitätsverhalten abspielt, können Sie unschwer am Morgen auf der vierspurigen Südautobahn, auf der Fahrt nach Wien feststellen, wenn Sie im Stau stehen.

Meine betriebliche Beurteilung dieses Projektes, um es kurz zu fassen, deckt sich weitgehend mit den Aussagen des bautechnischen Sachverständigen, was letztendlich die eisenbahntechnischen Feststellungen betrifft. Aus betrieblicher Sicht sind in der Bauphase keine besonderen Maßnahmen erforderlich, die angegebenen Geschwindigkeiten und die Zugzahlen sind in dieser Revision 1, das ist jetzt diese Nachreichung, die jetzt zur Debatte steht, plausibel. Das wäre meine Kurzzusammenfassung.

Fiedler: Herzlichen Dank für Ihre Ausführungen. Hat dazu jemand eine Frage?

Wenzl: Ich wiederhole nochmal die Frage, die ich ja schon gestellt habe. Es scheint so zu sein, jedenfalls ich weiß nicht, wie viele der Güterzeuge, die künftig über die Pottendorfer Linie hier Richtung Meidling fahren, sich in diesem Korridor bewegen oder wie viele nach Kledering unterwegs sind. Was diese Züge betrifft, stellt sich mir die Frage, müssen die unbedingt hier geführt werden? Oder könnte man uns sozusagen diese Züge ersparen, indem die auf einem anderen Weg führt. Es gibt ja Gleise, die auf einem viel kürzeren Weg Richtung Simmering und Kledering führen, Gleisanlagen, die es schon gibt. Könnte man die nicht lieber dort führen?

Wehr: Zu den Zugzahlen, vor allem der Güterzüge, ist folgendes auszusagen: Die Hauptverbindung nach Kledering, vor allem von der Westbahn her, bildet das viergleisige System des Lainzer Tunnels. Diese Güterzüge aus dem Lainzer Tunnel tauchen dann etwa beim Eibesbrunnersteg aus dem Lainzer Tunnel, das ist diese Güterzugbefahrung Richtung Kledering auf und wie gesagt, die beiden oberirdischen Gleise stellen die Donauländebahn dar, die verlaufen über die verbleibende Eisenbahnkreuzung und können dort auch nach Kledering fahren. Der Großteil des Güterverkehrs wird durch den Lainzer Tunnel geführt, heute schon und auch in Zukunft. Sie finden die konkreten Zugzahlen auf der einen Seite in der Umweltverträglichkeitsklärung. Detaillierter ist das Ganze in der Einreichunterlage 410.2 Infrastruktur-Konzeption und Betriebsprogramm in den Einreichunterlagen dargestellt. Im Lainzer Tunnel werden also in der Prognose 2025+ täglich etwa 112 Züge, das sind ausschließlich Güterzüge, auf dem Streckenabschnitt Richtung Donauländebahn angeführt. Sie finden in dieser Einlage auf der Donauländebahn eine Zugzahl von 57 Zügen, auch das sind fast ausschließlich Güterzüge. Zu diesem Prognosewert ist aber zu sagen, dass das nicht die reale Verkehrsbelastung widerspiegelt, sondern das ist die Bemessungsgrundlage für den Lärm und Erschütterungsschutz. Auf

diese Zugzahlen wird auf der oberirdischen Strecke der Lärm- und Erschütterungsschutz ausgelegt, im Planfall verkehren wesentlich weniger Güterzüge dort. Das heißt, Lärm- und Erschütterungsschutz wird in einem höheren Ausmaß dimensioniert als im Regelfall der Zugverkehr betragen wird. Warum ist das so? Weil es zu Betriebszuständen kommen kann, Stichwort Wartungsarbeiten im Lainzer Tunnel oder Verspätungen, die eine Umleitung von Güterzügen fordern und diese Umleitung kann dann Richtung Donauländebahn stattfinden. Das ist aber nicht die Regel, sondern das ist der Sonderfall, trotzdem ist aber in den Lärmschutz- und Erschütterungsschutzmaßnahmen der Sonderfall Grundlage der Bemessung und daher sind hier höhere Zugzahlen ausgewiesen, als tatsächlich verkehren.

Wenzl: Ich hätte noch eine Zusatzfrage dazu. Ich sehe allerdings schon, auf der Pottendorfer Linie, wenn ich mir diese Prognose anschau, insgesamt 32 Ferngüterzüge, die bisher nicht gefahren sind auf der Strecke. Also in der Prognose. Die müssen da durchgeführt werden, da gibt es keine Alternative dazu?

Wehr: Meinen Sie jetzt, damit wir das konkretisieren, auf der Pottendorfer Linie im konkreten Projektabschnitt?

Wenzl: Auf der Strecke 10601.

Wehr: Also hier ist bitte Folgendes dazu zu sagen, es verkehren derzeit einige Güterzüge von Westen kommend über die Oswaldgassenschleife. Das wird also stark reduziert, auf der Oswaldgassenschleife verkehren derzeit 35 Züge, davon 3 Reisezüge, der Rest sind auch Güterzüge. Das sind in erster Linie Dienstzüge, muss man dazu sagen, das sind Überstellfahrten aus der Zugvorbereitungsanlage in Matzleinsdorf zum Westbahnhof, das sind also Reisezug-garnituren. Aber in der Prognose werden über die Oswaldgassenschleife, ich glaube, nur mehr sechs Güterzüge verkehren und es verkehren Güterzüge auf der Pottendorfer Linie auch über Meidling. Das hat den Grund und zwar in erster Linie in Richtung von Süden nach Norden, verkehren dann über den Bahnhof Wien nach Kledering. Kledering ist ein einseitiger Rangierbahnhof, das heißt, die Beschickung sollte dort im Regelfall von Norden und nicht von Süden her erfolgen. Diese Züge sind aber natürlich in den Lärm- und Erschütterungsprognosen, nachdem sie ja im Betriebsprogramm drinnen stehen, natürlich auch berücksichtigt und auch in der Dimensionierung der Lärm- und Erschütterungsmaßnahmen.

Wenzl: Das ist alternativlos, die können nur über diesen Umweg der beiden Bahnhöfe nach Kledering?

Wehr: Das ist sozusagen nicht im Einzelfall, aber in der Menge weitgehend alternativlos.

Wenzl: Ich würde das doch für sinnvoller halten, sich zumindest mittelfristig zu überlegen, da eine andere Lösung zu finden, was die Zufahrt nach Kledering betrifft, weil ich mir auch nicht vorstellen kann, dass das wahnsinnig sinnvoll ist, einen derartig weiten Weg zu fahren, wenn es in Wirklichkeit einen viel kürzeren Weg gäbe.

Wehr: Da haben Sie durchaus recht und diese mittelfristige Überlegung gibt es auch. Es gibt im Bereich des Verschiebebahnhofs Kledering die Überlegung durch den sogenannten Laaerberg Tunnel eine Einfahrt von Norden zu ermöglichen, für die Güterzüge, die dann vollständig über die Donauländebahn nicht bei Ihnen, sondern vom Lainzer Tunnel, aber auch von der Pottendorfer Linie kommend, über Oberlaa diesen Laaerberg Tunnel dann richtig einfahren könnten. Dieses Projekt existiert. In der ersten Einreichung sind auch die Zugzahlen angegeben gewesen, wie sich das ändert, wenn der Laaerberg Tunnel realisiert ist. Also wenn der Laaerberg Tunnel realisiert wird, dann lassen sich diese Güterzüge, die jetzt in Richtung Süd-Nord über die Pottendorfer Linie verkehren, dorthin verlagern. Das ist ein Projekt, das also in Vorplanung bei der ÖBB Infrastruktur ist.

Wenzl: Wie realistisch ist das, dass das umgesetzt wird?

Wehr: Das kann ich im Moment als Sachverständiger nicht beurteilen.

Wenzl: Vielleicht die ÖBB, die hier anwesend ist?

Schöfmann: Also dieses Projekt ist, so wie es der Dr. Wehr schon gesagt hat, bei uns intern in Planung, aber ich kann Ihnen aus heutiger Sicht leider auch nicht genau sagen, wann das kommen wird. Ich kann Ihnen auch nicht mal einen konkreten Zeithorizont sagen. Es tut mir leid, da müsste ich jetzt intern nochmal nachfragen. Das sind natürlich weit über unser Projektgebiet hinausgehende Überlegungen, die ich jetzt so ad hoc nicht beantworten kann. Aber das Projekt gibt es und da im Moment ja sehr großen Wert auf den öffentlichen Verkehr gelegt wird, kann ich mir gut vorstellen, dass es ja bald mal kommen wird.

Fiedler: Bei der Behörde ist auf jeden Fall noch kein Vorverfahren anhängig oder bekannt, dass das Ganze eingereicht werden sollte bislang. Bei uns noch nicht vorstellig geworden die ÖBB damit.

Wenzl: Ich hätte dann später noch Fragen zum Thema Fahrgeschwindigkeit, aber ich möchte jetzt den Kollegen mal Gelegenheit geben.

Fiedler: Gut, also Herr Stadler: Sie haben eine Frage gehabt?

Mag. Erich Stadler, MES/Partei: Ja vielen Dank, Erich Stadler. Eigentümer der Parzelle Franz - Siller-Weg 101. Meine Frage knüpft an die Vorfrage an und es ist vielleicht auch schon teilweise einiges dazu vorweggenommen worden. Ich stelle sie trotzdem. Das betrifft auch die Zugfrequenz, die zu erwartende, insbesondere was den Güterverkehr angeht: Auf Seite 27 der zusammenfassenden Bewertung wird ausgesagt, dass in der Hauptverkehrszeit auf der Pottendorfer Linie im Abschnitt Wien Meidling - Ebenfurth, eine Zugfrequenz von ca. 12 Zügen pro Stunde erwartet wird. Das betrifft REX-Züge, S-Bahn-Züge und somit den Personenverkehr. Nicht erwähnt wurde hier der Güterverkehr, möglicherweise an anderer Stelle, mir ist an dieser Stelle eben aufgefallen, dass es hier anscheinend um den Personenverkehr geht, das

wäre dann alle fünf Minuten ein Zug, rein mathematisch, aber den Personenverkehr betreffend. Wie käme der Güterverkehr noch hinzu beziehungsweise wie sehr würde sich die Frequenz noch verdichten oder wird sich verdichten, wenn man den Güterverkehr hier auch dazu nimmt, der ja auch stattfinden wird?

Fiedler: Herr Dr. Wehr bitte.

Wehr: Ja. Also ich beziehe mich jetzt auf den Projektabschnitt Meidling Abzweigung Altmannsdorf: In diesem Projektabschnitt werden im Nord-Süd-Verkehr Güterzüge zwar zumeist in Richtung Norden verkehren, ich habe es schon erwähnt, damit sie seitenrichtig in Kledering einfahren. Die Güterzüge in Richtung Süden, die also aus Kledering ausfahren, werden über Oberlaa und die so genannte Ostschleife auf die Pottendorfer Linie fahren. Also im Projektbereich tauchen die nicht auf. Die fahren anders. Also die Zugzahlen, die ich jetzt aus dem Betriebsprogramm, Prognose 2025+ habe, sehen im Projektabschnitt 304 Züge pro Tag vor. In der Tagzeit sind das 226, das wären sogar 17,5 Züge pro Stunde und die sind überwiegend natürlich dem Nah-, aber auch dem Fernverkehr zuzurechnen. Ein Teil des Personenfernverkehrs wird nach Fertigstellung der Zweigleisigkeit der Pottendorfer Linie von der Südbahn auf die Pottendorfer Linie umgelegt werden, damit die klassische Südbahn für den immer stärker werdenden Nahverkehr mehr Kapazitäten zur Verfügung hat. Also das heißt, in Wahrheit sind in dieser Zugzahl die Güterzüge bereits enthalten, die aber überwiegend eher abends und in der Nacht verkehren.

Stadler: Danke.

Fiedler: Herr Stadler, gibt es da noch eine Frage? Die Frau Kuba hat jetzt gerade aufgezeigt? Nein. - Herr Wenzl bitte.

Wenzl: Ich habe den Spaß gemacht, mir auszurechnen, welche Frequenzen das ungefähr sein werden und da würde doch bei Tag so alle 4,5 Minuten ein Zug entlangfahren auf der Pottendorfer Linie, das ist nicht wenig.

Wehr: Aber bitte, wenn Sie bedenken, dass im Wiener Südraum im Moment, da gibt es von der PGO (Anm.: Planungsgemeinschaft Ost), eine so genannte Kordonenerhebung. Das sind jetzt Zahlen aus dem Jahr 2010: Da verkehren täglich etwa 160.000 bis 170.000 Pendler aus Niederösterreich nach Wien oder in der Gegenrichtung. Davon verkehren 130.000 mit dem PKW und 30.000 mit der Eisenbahn. Aus Klimaschutzgründen ist das etwas, was dringend geändert werden muss und Sie können es sich vorstellen, wenn Sie jetzt etwa 20.000, 30.000 Pendler vom PKW auf die Schiene verlagern, dann brauchen wir de facto auf der Schiene die doppelten Kapazitäten.

Wenzl: Ich glaube auch, dass das sinnvoll ist. Ich glaube, unser wirkliches Problem ist die große Zahl an Güterzügen, die auch vor allem in der Nacht fahren werden, wo die Lärmbelastung ja auch ungleich größer ist als bei Personenzügen. Das noch dazu angemerkt, deswegen meine Frage mehr in Richtung Güterzüge als Personenzüge.

Wehr: Da gebe ich Ihnen absolut recht, aber ich habe schon erwähnt, dass es zumindest ein Projekt in der Pipeline gibt, dass ein ganz wesentlicher Beitrag dafür wäre, dass sozusagen in Ihrem Wohnbereich dann der Anteil der Güterzüge sehr gering werden könnte.

Schöfmann: Vielleicht darf ich da noch ganz kurz einhaken. Das Thema kommt zwar erst morgen, aber natürlich läuft alles auf einen gewissen Lärmschutz und auf das Thema Lärm zusammen. Und das wird morgen noch im Detail vom Kollegen Wiesinger und auch vom Ministeriumsachverständigen behandelt werden, aber ich möchte schon mal vorausschicken, die Pottendorfer Linie ist eine so genannte quiet route. Das heißt, ab 2024 aus heutiger Sicht dürfen dort nur mehr leise Güterzüge verkehren. Das heißt, diese alten Graugussbremsanlagen werden der Vergangenheit angehören und es werden ganz einfach leise Güterzüge dann verkehren, was natürlich schon eine wesentliche Verbesserung in Kombination mit dem umfangreichen Lärmschutz, den wir dort errichten, sein wird. Aber das nur mal jetzt ganz grob vorweg für morgen.

Fiedler: Dankeschön. So. Zum Lärmschutz direkt wird dann eh wie gesagt der Herr Prof. Kirisits Stellung nehmen. - Herr Wenzl bitte.

Wenzl: Eine Frage noch, die natürlich den Lärmschutz später dann berührt, aber mit der Betriebsführung sehr stark verknüpft ist, ist die Geschwindigkeit der Züge, die hier fahren. Also es scheint so zu sein, ich bin darüber ja schon in einem Gespräch auch informiert worden, dass man die Personenzüge getaktet führen muss und deswegen diese 80 km/h hier einhalten muss auf dieser Strecke. Gilt das im gleichen Maß auch für Güterzüge oder könnte man nicht hier doch auch zur Lärmreduktion eine geringere Fahrgeschwindigkeit für Güterzüge vorschreiben, um die Lärmemission zu verringern?

Wehr: Also dazu kann man Folgendes aussagen: Auf der Donauländebahn ist die konsensmäßige Geschwindigkeit derzeit 90 km/h, dieses Verknüpfungsbauwerk, also die Ausfädelung Donauländebahn und Pottendorfer Linie wird künftig nur mehr 80 km/h zulassen. Also auf der Donauländebahn haben Sie eine geringfügige Geschwindigkeitsreduzierung. Auf der Pottendorfer Linie ist dieser Einfahrtsbereich oder Ausfahrtsbereich aus Meidling mit 80 km/h trassiert, im Bahnhof Meidling selbst ist die Geschwindigkeit dann 60 km/h. Das heißt, die Reisezüge, die in Meidling alle halten, werden in diesem Bereich bereits bremsen beziehungsweise beschleunigen, werden also in der Realität eine geringere Geschwindigkeit haben als letztendlich vom Verzeichnis der zulässigen Geschwindigkeit erlaubt ist. Auch die Güterzüge, die also in Richtung Meidling - Kledering, Wien Hauptbahnhof - Kledering, verkehren, müssen auch abbremsen. Die Idealgeschwindigkeit im Wohnbereich wird geringer sein als die zulässige, das heißt, Sie haben hier mit den Lärmschutzmaßnahmen ein kleines Plus sogar.

Wenzl: Und wie wirkt sich da die Kurve aus, also in Kombination mit der Fahrgeschwindigkeit? Ich kann das schlecht beurteilen zurzeit, weil jetzt der Zustand so ist, dass die nur, glaube ich, 50 oder 60 km/h hier fahren dürfen, weil das ja noch nicht zurückgebaut ist.

Wehr: Das würde ich Sie auch bitten, vielleicht morgen den Lärmsachverständigen zu fragen. Generell kann man, glaube ich, eines sagen, es ist ein moderner, neuer Oberbau, ein schwerer Oberbau, also da würde ich sozusagen, aber ich bin der betriebliche Sachverständige, ich bin jetzt nicht der Akustiker, keine besonderen Auswirkungen haben.

Wenzl: Okay, vielen Dank.

Fiedler: Dankeschön. Gibt es noch Fragen an den betrieblichen Sachverständigen? Meine Koordinatorin hatte noch eine Anmerkung?

Riedmann: Nein, auch die Frage von der Frau Obermayer ist schon beantwortet. Da ging es auch um die 80 km/h Geschwindigkeit, die dann gefahren werden dürften und der Sachverständige hat bereits darauf hingewiesen, dass die zugelassene Höchstgeschwindigkeit auf der Donauländebahn höher ist im Bestand.

Fiedler: Wenn keine Fragen mehr an den betrieblichen Sachverständigen sind, schließe ich diesen Fragenbereich ab. Ich bedanke mich beim Herrn Dr. Wehr und bevor ich an den Herrn Ing. Lampel und den Fachbereich Elektrotechnik weitergebe, muss ich nochmal kurz den Herrn Dipl.-Ing. Setznagel bemühen: In der Stellungnahme der Stadt Wien der Magistratsdirektion (Anm.: Beilage. /05) ist mir noch eine Anmerkung aufgefallen, dass die Magistratsdirektion im letzten Absatz darauf hingewiesen hat, dass die Verkehrsflächen im Projektgebiet nicht durchgehend für größere Verkehrsbelastungen dimensioniert sind. Es wird daher rechtzeitig vor Baubeginn mit dem Straßenerhalter, der Magistratsabteilung 28, das Einvernehmen bezüglich des vorgesehenen Baustellenverkehrs herzustellen sein. Allfällig notwendige Verstärkungen von Straßenbefestigungen in Folge des Baustellenverkehrs notwendige Fahrbahninstandsetzungen sind auf Kosten der Projektwerberin durchzuführen. Abgesehen davon, dass sich das Ganze ja an die Projektwerberin richtet, Herr Setznagel, haben Sie dazu eine Anmerkung?

Setznagel: Man kann ja drauf hinweisen, was die Magistratsdirektion hier auch macht, dass natürlich für alle Arbeiten an oder neben der Straße Verfahren nach § 90 StVO erforderlich sind, in denen eben auch diese Anmerkungen abgehandelt werden. Irgendwelche verkehrstechnischen Maßnahmen, Beschilderungen möglicherweise Verstärkungen von Straßen, die als Baustraßen genutzt werden müssen oder eben der Hinweis bei Schäden, dass eben die ÖBB dafür aufzukommen hat. Aber wie gesagt an und für sich ist das ein Thema, das im § 90 StVO-Verfahren abgewickelt wird. Unsererseits können hier nicht irgendwelche Vorschriften gemacht werden. Das ist ein Verfahren, das sowieso vor Baubeginn erforderlich ist.

Pechhacker: Zur allgemeinen Information: Wir sind mit der MA46 in intensiven Gesprächen. Die MA46 hat eben festgestellt, dass diese Wohnstraße eine Wohnstraße ist. Wir werden die Vorentscheidungen einer § 90 StVO-Verhandlung in Form eines Aktenvermerks bekommen und werden das der Bauausschreibung zugrunde legen.

Fiedler: Dankeschön. Ein Punkt ist mir auch noch aufgefallen. Ich glaube, die Frau Kuba hat das angesprochen und zwar geht es um einen Parkplatz für Menschen mit Behinderungen einer Bewohnerin, der durch die Art, wie die Straße dort umgebaut wird, wegfallen könnte. Um diesen Parkplatz müsste dann wahrscheinlich neu angesucht werden oder Herr Dipl.-Ing. Setznagel?

Setznagel: Also auch das ist im nachfolgenden straßenrechtlichen oder verkehrsrechtlichen Verfahren mit der Stadt Wien abzuwickeln. Wenn hier behindertengerechte Parkplätze entfallen, wird die ÖBB an geeigneter Stelle für Ersatz sorgen müssen.

Fiedler: An die ÖBB: Ist dieser Parkplatz für Menschen mit Behinderungen dort gefährdet?

Pechhacker: Frau Fiedler, Familie Kuba, ich muss sagen, weiß ich jetzt nicht. Darf ich Sie aber bitten, damit wir es gleich im nächsten Gespräch mit der MA46 von uns aus anbringen, dass Sie uns skizzieren oder ich schaue mal vorbei bei Ihnen, dass Sie uns sagen, wo dieser Parkplatz ist. Mir ist er nicht bewusst, aber es könnte sein, dass ich ihn gesehen habe. Jedenfalls habe ich jetzt aufgenommen, dass es so einen Parkplatz in dem Bereich gibt und wir werden das offensiv mit der MA46 ansprechen.

Christian Kuba: Da geht es ja mehr darum, weil es schon so wenige Parkplätze gibt auf der Gasse, was halt die Frage, wie viele Parkplätze da entfallen werden, wenn der Steg dann gebaut wird. Noch dazu ist der Parkplatz für Menschen mit Behinderungen von der Nachbarin dabei. Das ist der allererste Parkplatz und es wird halt immer weniger und darum wäre halt interessant gewesen, wie viele Parkplätze werden da wegfallen?

Pechhacker: Jetzt erinnere ich mich, der erste Parkplatz ist beschildert. Der ist aus meiner Sicht ungefährdet, ich kann jetzt noch nicht sagen, wie die MA46 den Schnittpunkt zwischen Austritt aus unserem neuen Steg und der jetzt bestehenden Straße behandeln wird. Was ich Sie aber informieren kann ist, dass wir mit unserer Abteilung IMMO, die die Verwaltung der drei Kleingartengrundstücke, die unmittelbar vor dem Parkplatz, der jetzt in der Anlage besteht, liegen, festgehalten haben, dass die ÖBB einen verbleibenden Streifen, der im Wesentlichen in der Linie der Freileitungsmasten ist, den Kleingartenverein anbieten wird als Stellfläche. Das heißt, ich will jetzt nicht die Hand ins Feuer legen, aber ich bin recht davon überzeugt, dass wenn der Kleingarten diese Fläche als Parkfläche annimmt - was ich vermute - mehr Parkplätze entstehen als wegfallen werden. Ich komme gerne auf Sie zu, in der Detailplanung können wir uns das anschauen. Wir haben es in Richtung Parkplätze noch nicht angesehen.

Fiedler: Herzlichen Dank. Also dann möchte ich jetzt Fachbereich Eisenbahnbautechnik und Eisenbahnbetrieb abschließen. Dann möchte ich noch vor der Mittagspause an den Sachverständigen für Elektrotechnik, Oberleitung, elektromagnetische Felder, Beleuchtung und Beschattung, den Ing. Lampel weitergeben. Er möge bitte sich und seinen Fachbereich vorstellen.

Ing. Wilhelm Lampel, BMK, Abt. IV/E5/Amtssachverständiger für Elektrotechnik, Oberlei-

tung, EMF, Beleuchtung und Beschattung: Guten Tag, ich bin Amtssachverständiger in der Gruppe Eisenbahn/Abteilung Technik des Bundesministeriums. Im Fachgebiet Elektrotechnik wird die eisenbahntechnische Funktionsfähigkeit des Projektes durch die Errichtung der dafür erforderlichen elektrotechnischen Eisenbahnanlagen im Zusammenhang mit der UVE geprüft. Aus Sicht des Fachgebietes Elektrotechnik erfolgte eine Bewertung aus technischer Sicht des vorgelegten UVP-Einreichprojekts der betroffenen Wirkfaktoren Elektromagnetische Felder und Licht, Beschattung, Blendung.

Im Untersuchungsgebiet Elektromagnetische Felder wurden Werte sowohl für den Bestand als auch den zukünftigen Ausbau im Fachbeitrag durch die TU Graz vom Institut für Elektrische Anlagen berechnet. Für das Untersuchungsgebiet elektromagnetische Felder ergeben sich zur Bauphase keine Bemerkungen da dies mit dem Ist-Zustand (Bestand) vergleichbar ist. Erst die Inbetriebnahme der Streckenelektrifizierung führt zu einer sehr geringen Anhebung der elektromagnetischen Felder. Diese berechneten relevanten Referenzwerte liegen im Projekt bei einer Entfernung von 12 m zur Gleisachse bei einem Maximalwert von 45,1 μT (bei einem 24 h Mittelwert von 6,6 μT) für einen zeitlich unbegrenzten Aufenthalt und damit deutlich unter dem Grenzwert der aktuellen Regelungen für die Allgemeinbevölkerung (Der Grenzwert der aktuellen Regelungen beträgt für bahnfrequente 16,7-Hz-Felder 300 μT). Zur Kontrolle dieser Modellrechnung werden im Rahmen der technischen Inbetriebsetzungsprüfungen zur Dokumentation bei elektrischen Bahnstromanlagen 24 h Mittelwert- Messungen im Bereich Übergangssteg und beim Schaltgerüst gefordert. Für den Bereich Geriatriezentrum sind in der Umweltverträglichkeitserklärung bereits ergänzende Kontrollmessungen vorgesehen.

Aus fachlicher Sicht wird zur Oberleitungsanlage beim Steg (Objekt WBPS) festgestellt, dass eine Detailuntersuchung durch die Projektleitung ergab, dass die "Lichte Höhe" im Bereich des Steges mit LH min von 6,73 m ausgeführt werden kann. Durch elektrotechnische Vorschriften zu den Oberleitungsanlagen werden fugendichte Spritz- und Berührschutzmaßnahmen erforderlich. Im Bauwerksplan des Steges wurden beidseitig der Brücke ein 1,8 m hoher fugendichter Spritz- und Berührschutz dargestellt. In den Bereichen, wo der Abstand zur Oberleitung 5m unterschreitet und im Bereich des Schalthauses ist ebenfalls die Errichtung eines Berührschutzes erforderlich, der im Bauwerksplan des Steges derzeit allgemein dargestellt ist. Eine Verlegung der Stegbrücke (südlich) wie vom Anrainer (Familie Kuba) gefordert, wird aus fachlicher Sicht bedenklich angesehen. In diesem Bereich befindet sich die notwendige (nördliche) Erweiterung des bestehenden Schaltgerüsts und es werden in diesem Bereich entsprechende Oberleitungsquerungsmaste situiert. Elektrotechnische Aussagen zu elektrotechnischen Abständen durch die Verlegung der Stegbrücke (südlich) erfordern Detailuntersuchungen der Projektleitung.

Für das Untersuchungsgebiet Licht ergeben sich keine Bemerkungen, da durch die geplanten neuen Beleuchtungsanlagen (Ausführung entsprechend den aktuellen Richtlinien und Regelwerken der ÖBB) eine Beeinträchtigung bei den nächsten Anrainern ausgeschlossen werden kann. Durch die im Projekt vorgesehenen lärmtechnischen Begleitmaßnahmen durch Lärmschutzwände kann eine Blendwirkung durch Lichtkegel der Zuggarnituren bei den Wohnanrainern vermieden und ausgeschlossen werden. Für das Untersuchungsgebiet Beschattung kann festgehalten werden, dass sich durch die Trassenführung keine Beschattungswirkungen ergeben und sich keine Wohnobjekte im Einflussbereich von Beschattungswirkungen befinden. Bei

den zu errichtenden Objekten werden bei den Wohnanrainern die Anforderungen (zB des erforderlichen Lichteinfallswinkels von 45°) eingehalten.

Fiedler: Dankeschön. Frage ans Plenum: Hat jemand zum Fachbereich Elektrotechnik Fragen an den Herrn Ing. Lampel? – Nein? - Ich hätte sozusagen eine Frage, Anmerkung noch und zwar, die Forderung oder den Vorschlag, den Steg seitenverkehrt mit der Wendel zu planen: Was gibt es da aus Ihrem Fachbereich zu sagen? Welche Auswirkungen gibt es da aus Ihrem Fachbereich?

Lampel: Aus Oberleitungssicht ist dazu anmerken, dass in diesem Bereich ein bestehendes Schaltgerüst besteht und dieses durch das Projekt Richtung Meidling erweitert werden muss und mit der Verlegung des Überquerungssteges eine Annäherung an dieses Oberleitungsschaltgerüst samt den zugehörigen Spitzenleitungen, die dafür notwendig sind, erfolgen würde und das müsste man noch genauer untersuchen, ob das elektrotechnisch zulässig wäre.

Fiedler: Dankeschön. Ich sehe jetzt niemanden aufzeigen, also es dürfte zu diesem Fachbereich keine Fragen mehr geben. Insofern bedanke ich mich beim Herrn Ing. Lampel. Wir machen jetzt eine Stunde Mittagspause. Das heißt, wir sehen uns um 14:00 Uhr wieder und da wird dann fortgesetzt mit dem Fachbereich Wasserbautechnik und Oberflächenwässer. Dankeschön, bis dahin Mahlzeit.

Die Verhandlungsleiterin unterbricht die Verhandlung für eine Mittagspause von 13:00 Uhr bis 14:00 Uhr und setzt die Verhandlung um 14:00 Uhr fort.

Fiedler: So schönen Nachmittag, da sind wir wieder. Wir fahren jetzt fort mit dem Fachbereich Wasserbautechnik und Oberflächenwässer. Wie Sie vielleicht sehen, hat der Sachverständige, der Herr Dipl. Ing. Flicker, bereits neben mir Platz genommen.

Schöfmann: Frau Mag.^a Fiedler, darf ich Sie nochmal kurz unterbrechen und zwar, ich hätte noch einen wesentlichen Punkt zu dem am Vormittag Besprochenem: Wir haben zu all den Fragen, die uns gestellt wurden, eine Stellungnahme vorbereitet, die zum Teil auch ein wenig präziser ist als das was wir am Vormittag erläutert haben und das würden wir gerne, bevor wir zum nächsten Fachbereich gehen, verlesen, damit es im Protokoll erfasst ist (Anm.: Beilage. /02).

Fiedler: Gut, danke, wenn Sie das schon fertig haben, dann bitte. Dann erteile ich Ihnen das Wort Herr Schöfmann.

Schöfmann: Vielen Dank. Wir werden uns dann vielleicht abwechseln, weil es doch ein wenig umfangreicher ist. Jetzt nur eine Frage, wir würden mit der Magistratsdirektion vom 30.06.2020 (Anm.: Stellungnahme B001 der zusammenfassenden Bewertung) beginnen. Sollen wir die einzelnen Einwendungen auch nochmal vorlesen?

Fiedler: Nein, bitte nur Ihre Stellungnahme.

Schöfmann: Gut, dann beginne ich der Stellungnahme B001 (Anm.: Beilage. /02):

Zu **B001-1:** Die Antragstellerin führt mit der Stadt Wien (MA46) seit August 2020 Abstimmungen über die Verkehrsführung und hat bei dieser bereits eine Projekts- und Einbautenbesprechung beantragt, sodass rechtzeitig vor Baubeginn das Einvernehmen von Baustellenverkehr hergestellt werden kann.

Zur Einwendung B001-2: Die Antragstellerin plant in laufender Abstimmung mit der MA46 eine größtmögliche Entflechtung von Fuß-, Rad- und Autoverkehr und wird eine solche auch der bauausführenden Firma vorschreiben.

Zur Stellungnahme B001-3: Die Planung des Straßenverkehrs erfolgt in laufender Abstimmung mit der MA46. Die architektonische Gestaltung der westlichen Wendel und des umliegenden Platzes ist derzeit noch in Ausarbeitung. Vorab kann Folgendes mitgeteilt werden: Die Betrachtung der neuen Zufahrtssituation der Eisenbahnkreuzung Stüber-Gunther-Gasse ergab, dass sich für Fahrzeuge die die Eisenbahnkreuzungen im km 7,266 trotz des allgemeinen Fahrverbotes überqueren müssen (zum Beispiel mit Einsatzfahrzeugen, Fahrzeuge der Wiener Linien, Fahrzeuge der ÖBB etc.) unter der Berücksichtigung einer frei gewählten Freizone, nach der Treppe, Rampe eine ausreichende Aufstellfläche von rund 19 m ergeben wird.

Zu **B001-4:** Die Antragstellerin steht hinsichtlich der Detailplanung der Doppelwendelrampe in laufender Abstimmung mit der MA29.

Zu **B001-5:** Die Antragstellerin weist darauf hin, dass es vom westlichen Ende des Überführungsbauwerkes, sowohl von der Treppe als auch von der Rampe, keine Sichteinschränkungen geben wird. Dies ergibt sich bereits aus der Planmontage im Anhang. Zu den Sichtverhältnissen und der Sicherheit kann auf das Vorbringen zu B001-4 verwiesen werden. Aus Sicht der Raumnutzung verweist die Antragstellerin nochmals auf den UVE-Fachbeitrag in dem dargelegt wurde, dass die bestehende Querung für den Fußgänger- und Radverkehr aufrecht bleiben bzw. durch eine niveaufreie Überführung wiederhergestellt werden und sich insgesamt somit keine Auswirkungen auf die Raumnutzung ergeben. Auch hinsichtlich des Schutzgutes Sachgüter fand im UVE-Fachbeitrag eine Auseinandersetzung mit der Überführung statt, mit dem Ergebnis, dass sich hinsichtlich Trennwirkung Geländeänderung in der Betriebsphase keine Auswirkungen ergeben. Aus Sicht der Nutzer ist nachvollziehbar, dass die Benützung der neuen Fuß- und Radwegquerung über die Pottendorfer Linie etwas beschwerlicher sein wird als der direkte Weg über die beschränkte Eisenbahnkreuzung wie derzeit möglich. Dem ist aber entgegenzusetzen, dass die höhere Zugfrequenz das Beibehalten einer Schrankenanlage aus betrieblichen und sicherheitstechnischen Gründen nicht zulässt. Die Errichtung einer niveaufreien Querungsmöglichkeit in Form der neuen Brücke stellt eine adäquate Maßnahme zur Aufrechterhaltung der Querungsmöglichkeit dar. Siehe auch Antwort D003-2. Bereits im Bestand existieren diverse Straßen und Wegebrücken, zum Beispiel Eibesbrunnersteg beziehungsweise auch andere Überbauten wie zum Beispiel ein Parkhaus an der Pottendorfer Linie. Stege für Fußgeher und Radfahrer, die Infrastrukturanlagen oder auch Gewässer queren, werden in Wien vielfach eingesetzt und stellen somit auch ganz generell ein vertrautes Element im Stadtbild von Wien dar. Dies gilt auch für die gegenständlich geplante Steganlage in Verbindung mit dem in Sichtweite gelegenen Steg an der Eibesbrunnnergasse. Demzufolge ergibt sich

weder eine Störung bzw. auch keine negative Beeinflussung des Stadtbilds durch das gegenständliche Projekt, da diese Elemente bereits wesentliche prägende Anlagen für das Stadtbild im Umfeld der Pottendorfer Linie sind.

Fiedler: Darf ich nur kurz anmerken, dass Sie diese B001-1 bis 5 sich auf die Absätze in der Stellungnahme der Magistratsdirektion vom 30. Juni 2020 beziehen.

Schöfmann: Korrekt.

Fiedler: Diese wurden bereits auch in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen behandelt. Da wurde aber nicht wirklich jeder einzelne Absatz, sondern nur die Themen B001-1 und B001-2 bearbeitet.

Schöfmann: Danke für die Erklärung. So wir würden jetzt zu den Einwendungen der Familie Kuba kommen, das wäre D003 im Allgemeinen.

Zu **D003-1.:** Allgemein ist zur eingereichten Konstruktion auszuführen: Die gewählte Konstruktion (Überführungssteg in Verlängerung der Pottendorfer Straße direkt in die Stüber-Gunther-Gasse) ist in Hinblick auf Wegelänge, Lage der Zutritte zu den Stiegen, Verwinkelung der Zugänge und auch in Hinblick auf die schwierige Errichtung einem Abrücken des Überführungssteges für die Allgemeinheit vorzuziehen. Das Abrücken des Überführungssteges aus der Straßenachse würde in Hinblick auf die Einsichtigkeit in das Grundstück der Familie Kuba nur geringe Vorteile bringen, da die ostseitige Wendel in derselben Lage bleiben würde. In der Planung wurde auch die Errichtung einer Personenunterführung geprüft, eine solche Konstruktion würde wegen der massiven Baukonstruktion wesentlich größeren Grundbedarf auch von Privaten im Bereich Pottendorfer Straße erfordern. Auch würde die in diesem Bereich in ca. 8 m Tiefe liegende Hochspannungsstrasse aufwendige Umlegungen erfordern.

Zum Punkt „**mehr Zügen**“: Das Verfahren nach dem UVP-G ist ein antragsgebundenes Genehmigungsverfahren. Es obliegt dem Antragsteller jenes Vorhaben auszuwählen, für das die Genehmigung erteilt soll. Der Behörde kommt die Aufgabe zu, die Genehmigungsfähigkeit dieses Vorhabens zu prüfen und schlussendlich die Genehmigung allenfalls unter Vorschreibung von Auflagen zu erteilen oder zu verweigern. Keinesfalls dürfen die Auflagen dazu führen, dass es sich um ein anderes Vorhaben (Aliud) im Sinne des § 13 Abs 8 AVG handelt. Die Tatsache, dass es sich bei einem eingereichten Vorhaben nicht um die bestmögliche oder umweltverträglichste Variante handelt, steht einer Genehmigung nicht entgegen (siehe Altenburger in Altenburger [Hrsg.]² § 17 UVP-G Rz 76ff mwN). Ziel des beantragten Vorhabens ist der Ausbau der Zugverbindung zwischen Pottendorf und Meidling. Die Gleise der Donauländebahn fahren den Bahnhof Meidling nicht an. Die Forderung einer Umlegung der Züge von der Pottendorfer Linie auf die Donauländebahn ist de facto die Forderung nach einem Projekt und geht daher ins Leere. Im Übrigen ist festzuhalten, dass das gegenständliche Projekt das gesellschaftliche Interesse an der Verlagerung von Verkehr auf die Schiene verfolgt.

Zu **D003-2:** Die Wegüberführung Pottendorfer Straße – Stüber-Gunther-Gasse liegt auf einer Radwegroute. Daher ist sowohl für Fußgänger als auch für Personen mit reduzierter Mobilität (Rollstuhlfahrer, Personen mit Kinderwägen, sonstige in ihrer Bewegungsfähigkeit eingeschränkte Personen) als auch für Radfahrer eine adäquate Querungsmöglichkeit zu schaffen.

Daraus ergeben sich neben den festen Treppen die dargestellten zweigeschossigen Rampen, die im Mischverkehr benützt werden. Für jene Personen, deren Quelle oder Ziel die Wohnhausanlage Wittmayergasse im Gleisdreieck ist, entfällt durch die Beibehaltung der Eisenbahnkreuzung Stüber-Gunther-Gasse die Notwendigkeit, einen Höhenunterschied von ca. 7 m zu überwinden. Die ÖBB kommen ihrer Pflicht der Wegeerhaltung nach und ersetzen die Eisenbahnkreuzung im Zuge des Projektes „zweigleisigen Ausbau der Pottendorfer Linie“ durch einen Steg. Die ÖBB hat die Möglichkeit einer nachträglichen Erweiterung des Steges geprüft und in der derzeitigen Planung berücksichtigt. Für die tatsächliche Realisierung sind weitere Abstimmungen zwischen ÖBB, Stadt Wien und der Wiener U-Bahn erforderlich. Die geringere Zugfrequenz auf der Donauländebahn lässt ein Weiterbestehen der Eisenbahnkreuzung aus betrieblichen und sicherheitstechnischen Gründen zu.

Zu D003-3: Diese ist gleichlautend mit der Stellungnahme von D003-4.

Fiedler: Entschuldigung, da geht es um die Schlafzimmer, Kinderzimmer und die Privatsphäre.

Schöfmann: Genau.

Zu **D003-3 und D003-4:** Die Möglichkeit des Einblicks in den Garten stellt keine Immission dar und ist insbesondere im Verfahren nach dem UVP-G irrelevant. Nachbarn haben auch nach der Wiener BauO keinen Anspruch auf die Unmöglichkeit des Blickes aus gegenüberliegenden Objekten in Wohnobjekte des Nachbarn. Wie schon in direkten Gesprächen der Fam. Kuba zugesagt wurde, wird die ÖBB in jenen Bereichen, von denen man in das Grundstück Kuba Einblick hätte bis in 1,8 m Höhe über Gehfläche vollflächigen Sichtschutz anbringen. Die von der ÖBB der Fam. Kuba vorgestellte Ausführungsart (gewellter durchscheinender Kunststoff) gewährleistet jedenfalls, dass einzelne Personen im Grundstück Kuba nicht erkannt werden können. Die Höhe des Bauwerkes ergibt sich aus der erforderlichen Überbrückung der Oberleitung der Eisenbahnstrecke. Die geplante Fuß- und Radwegüberführung liegt ca. 10 m vom nächstgelegenen Garten und ca. 12 m vom nächstgelegenen Wohnhaus in einer für ganzjähriges Wohnen gewidmeten Kleingartenanlage entfernt. Im Vergleich dazu liegt der Eibesbrunnersteg ca. 400 m weiter südöstlich gelegen, in einer Entfernung von nur ca. 8 m zum nächsten Garten bzw. ca. 10 m zum nächstgelegenen Wohnhaus derselben Widmungskategorie. Bei diesem Steg besteht kein Sichtschutz. Ein wirksamer Sichtschutz von 2 m Höhe im gesamten Verlauf der geplanten Fuß- und Radwegüberführung im Bereich der Pottendorfer Straße – Stüber-Gunther-Gasse, z B durch eine blickdichte Ausführung des Geländers in dieser Höhe, zum Schutz der Privatsphäre kann sich nachteilig auf das Sicherheitsempfinden der Nutzerinnen und Nutzer der Überführung auswirken und den Schattenwurf durch das Objekt verstärken. Von dieser Maßnahme wird daher abgeraten. Das Beispiel Eibesbrunnersteg zeigt, dass die Errichtung des Steges ortsüblich ist.

Zur Lärmbelästigung durch eine Stahlbaukonstruktion: Relevante Veränderungen der Geräusche von Passanten bzw. zusätzliche relevante Immissionseinträge aus der Benützung des Übergangssteges sind im Bereich Franz-Siller-Weg 65 nicht zu erwarten. Anzumerken ist, dass hingegen die eventuell mit Geräuschen verbundene Verweildauer der Passanten vor den geschlossenen Bahnschranken reduziert werden kann. Aus schalltechnischer Sicht ist davon auszugehen, dass von einem dem Stand der Technik errichteten und im Sinne der Funktion genutzten Übergangssteg keine lärmtechnisch relevanten Immissionen ausgehen bzw. nicht

ortsübliche Geräusche verursacht werden. Es wird davon ausgegangen, dass neben den massiven Trittstufen weitere Metallteile im Bereich der Rampe und dem Übergang entsprechend fix verbunden und gegebenenfalls schwingungs isoliert gelagert werden. Hinsichtlich der Ausführungs details der Konstruktion wird auf die Anmerkungen der ÖBB bzw. jenen des Objektplaners verwiesen!

Zur Frequenz auf der Brücke: Am bestehenden Bahnübergang wurden Anfang September 2020 ergänzende stichprobenhafte Erhebungen zum Fußgänger- und Radverkehr durchgeführt. Die hochgerechneten Zahlen ergeben ca. 1.550 Fußgängerquerungen und ca. 450 Radquerungen. Etwa diese Menge ist auch auf der Brücke zu erwarten. Erschütterungen über der Fühlschwelle sind durch die Benützung des Übergangsstegs jedenfalls nicht zu erwarten.

Zur Beschattung: Wie im Fachbeitrag „Licht, Blendung, Beschattung“ vom November 2020 auf Seite 39 bei Abbildung 30 nachgesehen werden kann, wird eine Verschattung von Anfang Oktober bis Mitte März stattfinden. Zwischen Mitte März und Anfang Oktober wird direktes Licht auf die untersuchte Fassade des Franz-Siller-Weges 65 treffen. Diese Beschattung entspricht den rechtlich zulässigen Lichteinfallverhältnissen lt. § 106 Abs. 2 der Wiener BauO. Für die Konstruktion der geplanten Stahlfußgängerbrücke ist festzuhalten, dass:

1. alle Stufen aus Stahlbeton-Fertigteilen sind und vom Stahl durch eine elastische Schicht getrennt aufgelagert
2. Rampen und Brücke mittels ausgesteiften dicken Deckblechen ausgeführt werden
3. keine Rigole in der Gehfläche vorhanden sind, die beim Begehen oder Befahren Klappergeräusche machen können
4. die Gehflächen ebenflächig ausgebildet, Schweißnähte auf der Gehfläche plangeschliffen sind, um Geräuschentwicklung beim Überrollen zu vermeiden
5. alle Dehnfugenübergänge als dichte, ebene und mit Gummi versehene Bauteile ausgeführt werden.

Die eingereichte Konstruktion gewährleistet, dass die Geh- und Abrollgeräusche so gering als möglich sein werden. Die zugesagte Errichtung des Sichtschutzes wird eine zusätzliche Verringerung der Geräuschübertragung herbeiführen.

Zu **D003-6:** Die Beleuchtung wird so eingerichtet, dass es zu keiner unzumutbaren Ausleuchtung von Schlafzimmern von Anrainern kommt. Die Beleuchtung des Steges wird von der ÖBB mit der MA33, „Wien Leuchtet“, abgestimmt. Die seitens der Stadt Wien eingebauten Leuchten können durch angepasste Einbauten so ausgerichtet werden, dass es zu einer nur geringen Ausleuchtung der Umgebung kommt.

Zu **D004-2:** Wobei wir hier auf D004-1 verweisen - Dr. Georg und Martina Votava.

Zu **D004-01:** Nachbarn sind in Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren nur insoweit geschützt, als sie durch das Vorhaben in ihrem Eigentum oder sonstigen dinglichen Rechten in deren Substanz, also nicht im bloßen Vermögen, beeinträchtigt werden. Eine bloße Wertminderung fällt nicht unter diesen Eigentumsschutz. Lediglich wenn die übliche Sachnutzung und oder die Verwertbarkeit vollkommen ausgeschlossen ist, wird dieser einer Substanzvernichtung gleichgehalten.

Fiedler: Ich möchte nur festhalten, dass Sie uns diese Stellungnahme bereits vorab schriftlich übermittelt haben. Die Stellungnahme zu D004 bezieht sich auf Dr. Georg und Martina Votava,

die heute nicht in der Verhandlung anwesend sind und diese Stellungnahme, die jetzt verlesen wird, wird dann auch zur Nachvollziehbarkeit der Verhandlungsschrift beigefügt.

Schöfmann: ich fahre fort.

„Zu **D005-1** - Robert Schachner: Eine Ausführung in Beton würde eine größere Konstruktionshöhe und damit ein noch höheres Bauwerk bedeuten und durch die längere Bauzeit nachteilig für die Umgebung sein. Siehe ebenfalls D003-5.

Zu **D005-2**: Die geplante Fuß- und Radwegüberführung liegt rund 10 m vom nächstgelegenen Garten und rund 12 m vom nächstgelegenen Wohnhaus in einer für ganzjähriges Wohnen gewidmeten Kleingartenanlage entfernt. Im Vergleich dazu liegt der Eibesbrunnersteg rund 400 m weiter südöstlich gelegen, in einer Entfernung von rund 8 m zum nächsten Garten bzw. 10 m zum nächstgelegenen Wohnhaus derselben Widmungskategorie. Bei diesem Steg besteht kein Sichtschutz. Ein wirksamer Sichtschutz von 2 m Höhe im gesamten Verlauf der geplanten Fuß- und Radwegüberführung im Bereich der Pottendorfer Straße – Stüber-Gunther-Gasse, zB durch eine blickdichte Ausführung des Geländers in dieser Höhe, zum Schutz der Privatsphäre kann sich nachteilig auf das Sicherheitsempfinden der Nutzerinnen und Nutzer der Überführung auswirken und den Schattenwurf durch das Objekt verstärken. Von dieser Maßnahme wird daher abgeraten. Das Beispiel Eibesbrunnersteg zeigt, dass die Errichtung des Steges ortsüblich ist. Siehe auch die Stellungnahme zu D003-4.

Zu **D006-1** - Dipl.-Ing. Roland Giersig: Die in den Unterlagen erwähnte Baustraße wird im Bereich des ÖBB-Grundstückes Pottendorfer Straße ON 20 von der Pottendorfer Straße abzweigen, auf der Trasse der dort liegenden Oswaldschleife und über die Böschung zwischen Kleingartenverein und dem Bestandsgleis der Pottendorfer Linie bis zur Eisenbahnkreuzung Pottendorfer Straße führen. Die Baustraße liegt komplett auf ÖBB-Grund. Die Zulässigkeit von weiteren Zu- und Abfahrten wird derzeit mit der zuständigen MA46 geklärt. Die technischen Unterlagen zur Bauphase finden sich im Teil 4 – materienrechtliche Unterlagen – der UVP, unter den Ordnungsnummern 420.1 bis 420.16, die Übersicht über diese Unterlagen findet sich im Inhaltsverzeichnis (Einlage Nr. 410.1). In Einlage Nr. 420.1 ist der Bauablauf beschrieben und es sind alle technischen Daten der Bauablaufmodellierung zusammengestellt. Alle möglichen Baustellenzufahrten sind in einem Übersichtslageplan (Einlage Nr. 420.3) als grüne Pfeile Z1 bis Z6 dargestellt. In den Einlagen Nr. 420.5 bis 420.9 sind die Baufelder, die wesentlichen Baumaßnahmen und die Zufahrten der unterschiedlichen Gleisbetriebsphasen ersichtlich. Die angesprochene Zufahrt (Z 1) von der Pottendorfer Straße liegt bei ON 20 auf einem Grundstück, das die ÖBB bereits vorausschauend erworben haben, und das für die Herstellung einer Rampe auf das Gleisniveau abgetragen wird. In der Gleisbetriebsphase 1-1 liegt die erforderliche Baustraße im Böschungsbereich neben dem Betriebsgleis (links neben oder direkt über der herzustellenden Bohrpfahlwand) und ist 4,0 bis 6,0 m breit. Die Abfahrt erfolgt über die zweite Zufahrt (Z2) über Pottendorfer Straße und Eibesbrunnergasse, da ein Wenden im Baustellenbereich wegen der beengten Verhältnisse für größere Fahrzeuge nicht möglich sein wird. Diese Zufahrt ist in Einlage Nr. 420.14 (Querprofile Aushubansatz) in den Schnitten ersichtlich. In den Gleisbetriebsphasen 1-2 und 2-2 liegt die Baustraße zwischen Stützbauwerk und Betriebsgleis im Bereich des zukünftigen linken Gleises der Pottendorfer Linie (Gleis 45), in der Gleisbetriebsphase 3-1 im Bereich des zukünftigen rechten Gleises der Pottendorfer Linie (Gleis 43). Dieser Bauablauf ist exemplarisch in den beiden Einlagen Nr. 420.12 und 412.13

dargestellt. Anmerkung: In der Phase 2.1 sind Zu- und Abfahrten mittels Zweibegefahrzeugen in Abstimmung mit den Bauzügen auf allen Gleisen möglich, da alle ÖBB-Gleise für den Regelbetrieb gesperrt sind.) Die Nutzung des Franz-Siller-Weges, der durch Poller abgesperrt ist, durch Baufahrzeuge ist nicht vorgesehen (ausgenommen PKW der Bauaufsicht). Die im Bauphasenmodell (Einlage Nr. 420.1) ermittelten LKW-Fahrten werden im Fachbeitrag Verkehr (Einlage Nr. 301) prozentuell und in absoluten Zahlen den einzelnen Zufahrten Z1 bis Z6 zugeordnet (siehe Pkt. 5.1 Bauphase, S. 11-44). Somit ist sehr detailliert festgelegt, welche Emissionen wann und wo auftreten, was dann in den zugehörigen Fachbeiträgen bewertet wurde. Zu **D006-2**: das wird morgen behandelt.

Fiedler: Da geht es um den Fachbereich Humanmedizin.

Schöfmann: Ja.

Zu **D006-4**: Vorab wird darauf hingewiesen, dass die Antragstellerin keine Pflicht trifft, ein anderes als von ihr beantragtes Vorhaben (Aliud) durchzuführen. Siehe dazu bereits in der Stellungnahme zu D003-2. Das Betriebsprogramm für die Nullvariante bei unterbleiben des Vorhabens sieht auf der Strecke 10601 im Abschnitt Wien Meidling - Wien Matzleinsdorf - Altmanndorf eine Anzahl von 224 Zügen in 24 Stunden, davon 161 im Tageszeitraum von 6 bis 19 Uhr vor. Dies ist gemäß Betrieb der ÖBB die maximale Zahl, die bei eingleisiger Strecke geführt werden kann. Allerdings nur unter starken Einschränkungen, wie in Einlage _Nr. 410.2 Beilage B2 Seite 4-5 erläutert ist. Zum Vergleich verkehren hier im Bestand gemäß Fahrplan 2017 82 Züge in 24 Stunden bzw. 64 Züge im Tageszeitraum von 6 bis 19 Uhr, was schon heute zu Zwangspunkten im Fahrplan führt. Die angestrebte Anzahl von 304 Zügen in 24 Stunden bzw. 226 Zügen tagsüber kann folglich ohne Zulegung eines zweiten Gleises nicht erreicht werden. Das Weglassen des zweiten Gleises würde einerseits zu zahlreichen Zwangspunkten im Fahrplan führen und somit zwangsläufig zu einer unbefriedigenden Betriebsqualität, die sich bei Verspätungen weiter aufschaukelt. Andererseits wäre die Umlegung von Verkehr bei Einschränkungen der Südbahn durch Bauarbeiten oder durch ungeplante Unterbrechungen auf die Pottendorfer Linie nicht im erforderlichen Ausmaß möglich. Die Kapazität einer Eisenbahnstrecke kann nicht über Durchschnittswerte beurteilt werden. In Verkehrsspitzen käme es bei einem eingleisigen Betrieb zu erheblichen Verschlechterungen der Betriebsqualität. Insbesondere würden Unregelmäßigkeiten im Betriebsablauf nicht durch Reservezeiten abgefangen werden können.

Zu **D006-5**: Über die Eisenbahnkreuzung Pottendorfer Linie führt ein eingetragener Radweg der Stadt Wien, um diesen nicht zu unterbrechen, wird die Überführung mittels Rampe ausgeführt. Die Rampenkonstruktion ist entsprechend den geltenden Vorschriften geplant und kann nach entsprechenden Vereinbarungen in den dafür vorgesehenen Grundstücken errichtet werden.

Zur Errichtung von Aufzügen: Die ÖBB hat die Möglichkeit einer nachträglichen Errichtung von Aufzugsanlagen geprüft und die erforderlichen Maßnahmen dafür werden jetzt umgesetzt, um insbesondere die Kosten für eine solche Nachrüstung im Rahmen zu halten. Für die tatsächliche Realisierung der Aufzüge sind weitere Abstimmungen zwischen ÖBB und Stadt Wien erforderlich.

Zu **D006-6**: Vorab ist festzuhalten, dass Nachbarn kein subjektives Recht an der Nichtbeschattung von Schrebergartenhäuser anderer Personen zukommt.

Zur **Beschattungssituation**: Wie im Fachbeitrag „Licht, Blendung, Beschattung“ vom November 2020 auf Seite 39 bei Abbildung 30 nachgesehen werden kann, wird eine Verschattung von Anfang Oktober bis Mitte März stattfinden. Zwischen Mitte März und Anfang Oktober wird direktes Licht auf die untersuchte Fassade des Franz-Siller-Weges 65 treffen. Diese Beschattung entspricht den rechtlich zulässigen Lichteinfallverhältnissen lt. § 106 Abs 2 der Wiener BauO.

Zu **D006-7**: Im Fachbeitrag wurden der Nullfall, als auch der Planfall mit den jeweiligen Betriebsprogrammen (Zugzahlen, Geschwindigkeiten und Längen je Zugsgattungen) und den entsprechenden Gleislagen für relevante Luftschadstoffe berechnet und bewertet. Bei unterschiedlichen Gleislagen, trotz gleicher Zugzahlen, aber mit unterschiedlicher Masse (Längenänderung) oder Geschwindigkeit, sind natürlich unterschiedliche Zusatzbelastung zwischen Null- und Planfall zu erwarten.

Fiedler: D006-8 betrifft den Fachbereich Sachgüter und D006-9 betrifft den Fachbereich Schalltechnik. Beides wird morgen behandelt.

Schöfmann: Ja.

Zu **D007-2** - Hermine Edlinger: siehe D003-3, D003-4 und D003-5. Vorab ist festzuhalten, dass Nachbarn kein Anspruch auf die Unmöglichkeit des Blickes aus gegenüberliegenden Objekten in Wohnobjekte des Nachbarn zukommt (siehe dazu bereit in der Stellungnahme zu D003-3 und D003-4).

Die Wegüberführung Pottendorfer Straße – Stüber-Gunther-Gasse liegt auf einer Radwegroute. Daher ist sowohl für Fußgänger als auch für Personen mit reduzierter Mobilität (Rollstuhlfahrer, Personen mit Kinderwägen, sonstige in ihrer Bewegungsfähigkeit eingeschränkte Personen) als auch für Radfahrer eine adäquate Querungsmöglichkeit zu schaffen. Daraus ergeben sich neben den festen Treppen die dargestellten zweigeschossigen Rampen, die im Mischverkehr benützt werden. Für jene Personen, deren Quelle oder Ziel die Wohnhausanlage Wittmayergasse im Gleisdreieck ist, entfällt durch die Beibehaltung der Eisenbahnkreuzung Stüber-Gunther-Gasse die Notwendigkeit, einen Höhenunterschied von ca. 7 m zu überwinden. Die ÖBB kommen ihrer Pflicht der Wegeerhaltung nach und ersetzen die Eisenbahnkreuzung im Zuge des Projektes „zweigleisiger Ausbau der Pottendorfer Linie“ durch einen Steg. Die ÖBB hat die Möglichkeit einer nachträglichen Erweiterung des Steges geprüft und in der derzeitigen Planung berücksichtigt. Für die tatsächliche Realisierung sind weitere Abstimmungen zwischen ÖBB, Stadt Wien und der Wiener U-Bahn erforderlich.

Die geringere Zugfrequenz auf der Donauländebahn lässt ein Weiterbestehen der Eisenbahnkreuzung aus betrieblichen und sicherheitstechnischen Gründen zu.

Wie schon in direkten Gesprächen Fam. Kuba-ÖBB zugesagt, wird die ÖBB in jenen Bereichen, von denen man in das Grundstück Kuba Einblick hätte bis in 1,8 m Höhe über Gehfläche vollflächigen Sichtschutz anbringen. Die von der ÖBB der Fam. Kuba vorgestellte Ausführungsart (gewellter durchscheinender Kunststoff) gewährleistet jedenfalls, dass einzelne Personen im Grundstück Kuba nicht erkannt werden können. Die Höhe des Bauwerkes ergibt sich aus der

erforderlichen Überbrückung der Oberleitung der Eisenbahnstrecke. Die geplante Fuß- und Radwegüberführung liegt ca. 10 m vom nächstgelegenen Garten und ca. 12 m vom nächstgelegenen Wohnhaus in einer für ganzjähriges Wohnen gewidmeten Kleingartenanlage entfernt. Im Vergleich dazu liegt der Eibesbrunnersteg ca. 400 m weiter südöstlich gelegen, in einer Entfernung von nur ca. 8 m zum nächsten Garten bzw. ca. 10 m zum nächstgelegenen Wohnhaus derselben Widmungskategorie. Bei diesem Steg besteht kein Sichtschutz.

Ein wirksamer Sichtschutz von 2 m Höhe im gesamten Verlauf der geplanten Fuß- und Radwegüberführung im Bereich der Pottendorfer Straße – Stüber-Gunther-Gasse, z.B. durch eine blickdichte Ausführung des Geländers in dieser Höhe, zum Schutz der Privatsphäre kann sich nachteilig auf das Sicherheitsempfinden der Nutzerinnen und Nutzer der Überführung auswirken und den Schattenwurf durch das Objekt verstärken. Von dieser Maßnahme wird daher abgeraten. Das Beispiel Eibesbrunnersteg zeigt, dass die Errichtung des Steges ortsüblich ist.

Zum Lärm kommen wir dann morgen.

Zur **Frequenz auf der Brücke**: Am bestehenden Bahnübergang wurden im Anfang September 2020 ergänzende stichprobenhafte Erhebungen zum Fußgänger- und Radverkehr durchgeführt. Die hochgerechneten Zahlen ergeben ca. 1.550 Fußgängerquerungen und ca. 450 Radquerungen. Etwa diese Menge ist auch auf der Brücke zu erwarten. Erschütterungen über der Fühlschwelle sind durch die Benützung des Übergangsstegs jedenfalls nicht zu erwarten.

Zur Beschattung: Wie im Fachbeitrag „Licht, Blendung, Beschattung“ vom November 2020 auf Seite 39 bei Abbildung 30 nachgesehen werden kann, wird eine Verschattung von Anfang Oktober bis Mitte März stattfinden. Zwischen Mitte März und Anfang Oktober wird direktes Licht auf die untersuchte Fassade des Franz-Siller-Weges 65 treffen. Diese Beschattung entspricht den rechtlich zulässigen Lichteinfallverhältnissen lt. § 106 Abs 2 der Wiener BauO. Für die Konstruktion der geplanten Stahlfußgängerbrücke ist festzuhalten, dass:

1. alle Stufen aus Stahlbeton-Fertigteilen sind und vom Stahl durch eine elastische Schicht getrennt aufgelagert
2. Rampen und Brücke mittels ausgesteiften dicken Deckblechen ausgeführt werden
3. keine Rigole in der Gehfläche vorhanden sind, die beim Begehen oder Befahren Klappergeräusche machen können
4. die Gehflächen ebenflächig ausgebildet, Schweißnähte auf der Gehfläche plangeschliffen sind, um Geräuschentwicklung beim Überrollen zu vermeiden
5. alle Dehnfugenübergänge als dichte, ebene und mit Gummi versehene Bauteile ausgeführt werden.

Die eingereichte Konstruktion gewährleistet, dass die Geh- und Abrollgeräusche so gering als möglich sein werden. Die zugesagte Errichtung des Sichtschutzes wird eine zusätzliche Verringerung der Geräuschübertragung herbeiführen.

Fiedler: Bezüglich der Konstruktion der geplanten Stahlbetonbrücke - das haben Sie zur Familie Kuba bereits verlesen.

Schöfmann: Ja, wir verweisen dazu wir auf Punkt D003-5.

Zu **D008** - Gerhard Baume und **D009** -Susanne Obermayer, hier verweisen wir inhaltlich auf D007 von Hermine Edlinger.

Zu **D010** - Martha Herzig - hier verweisen wir auf D007-2.

Dann haben wir noch den Herrn Thomas Schobesberger, aber das ist auch zum Thema Schall morgen. Der Rest kommt dann morgen.

Fiedler: Also Schall, Güterzüge und Naturschutz?

Schöfmann: Ja genau.

Fiedler: Die Ausgleichsmaßnahmen zum Naturschutz werden beim Fachbereich Ökologie noch zu verlesen.

Schöfmann: Ja das machen wir dann im Anschluss an den Fachbereich.

Fiedler: Dankeschön. Das Vorgetragene wird in Vollschrift übernommen und zur Klarstellung auf welchen Absatz es sich jeweils bezieht, wird dann Ihre Stellungnahme auch noch der Verhandlungsschrift angefügt, damit man das besser nachlesen kann. Gibt es zu den Maßnahmen und den Vorschlägen der Sachverständigen für die heute am Vormittag durchgesprochenen drei Fachbereiche, Eisenbahnbau, Eisenbahnbetrieb und Elektrotechnik noch Anmerkungen?

Schöfmann: Nein, haben wir nicht.

Fiedler: Nein. Also insofern darf ich jetzt Herr Dipl.-Ing. Flicker ersuchen, sich und sein Fachgebiet vorzustellen und wir gehen jetzt zum Fachbereich Wasserbautechnik und Oberflächenwässer.

Dipl.-Ing. Peter Flicker/nichtamtlicher Sachverständiger für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer: Also zum beruflichen Werdegang, Abschluss Studium Bauingenieurwesen an der TU Wien im Jahr 1980, danach berufliche Tätigkeit bei einem Zivilingenieurbüro, bei einer Baufirma und danach als Universitätsassistent und dann bis zur Pensionierung 35 Jahre wasserbautechnischer Amtssachverständiger im BMLFUW. Als nicht amtlicher Sachverständiger für die oberste Eisenbahnbehörde arbeite ich seit ca. 20 Jahren.

Zu meinem Gutachten in der Zusammenfassung: Die Entwässerung der Bahntrasse erfolgt über Sammlung der Niederschlagswässer in Drainagen und Rohrleitungen und Ableitung in Großteils bereits bestehende, dichte Retentionsbecken mit nachfolgender dosierter Abgabe in die städtische Kanalisation. Einleitungsmengen und Orte werden nicht verändert. Die Entwässerung erfolgt nach Stand der Technik und garantiert einen sicheren Bahnbetrieb. Gewässer werden projektgemäß nicht berührt. Eine Einleitung ins Grundwasser oder eine Entnahme aus dem Grundwasser findet nicht statt. Nachteilige Auswirkungen auf Rechte Dritter sind bezüglich des Fachgebietes nicht festzustellen.

Fiedler: Das war jetzt kurz und bündig. Hat jemand eine Frage an den Sachverständigen? – Nein? - Hat die ÖBB eine Stellungnahme dazu abzugeben - zu den Maßnahmen, die vorgeschrieben wurden?

Schöfmann: Nein haben wir nicht.

Fiedler: Es wurde auch keine Einwendung abgegeben, die in der zusammenfassenden Bewertung bearbeitet werden musste. Insofern möchte ich mich bei Herrn Dipl.-Ing. Flicker für seine Geduld, dass er da so lange warten musste, bedanken. Wir machen jetzt kurz fünf Minuten Pause.

Die Verhandlungsleiterin unterbricht die Verhandlung für eine Pause von 14:55 Uhr bis 15:00 Uhr und setzt die Verhandlung um 15:00 Uhr fort.

Fiedler: Wir fahren fort mit Herrn Prof. Martak, der jetzt zu meiner linken Seite Platz genommen hat und es geht um das Fachgebiet Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser. - Ich ersuche Sie, sich und Ihren Fachbereich vorzustellen.

Hon.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Lothar Martak, nichtamtlicher Sachverständiger für Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser: Dankeschön. Schönen Nachmittag, mein Name ist schon gesagt worden. Lothar Martak. Kurz der Werdegang, Studium und Doktoratsexamen in Wien an der TU, Lektortätigkeit von 1985 bis 2011, am entsprechenden Institut. Tätigkeiten in Deutschland und Finnland, bin seit 1971 bis 2008 beratender Ingenieur bei der Stadt Wien, MA29, Fachbereich Grundbau, insbesondere auch U-Bahn- und Tunnelbau. Seit 2007 bis 2017 UVP-Sachverständiger bei der Wiener U-Bahn auf nahezu allen Bauabschnitten und Linien und seit 2008 geotechnischer Sachverständiger als Berater für das BMK, ÖBB, ASFINAG, Bank Austria und Private.

Nun zum Projekt: Was Alternativen des Projektes betrifft, wird aus geotechnischer und hydrogeologischer Sicht festgehalten, dass das geplante Objekt nur eine Ergänzung beziehungsweise eine Verbesserung der bestehenden Eisenbahntrassen aus Richtung Meidling mit dem geplanten böschungseitigen Neubau des Gleises 35, für die Abzweigung Richtung Altmannsdorf, sogenannte Oswaldschleife, mit der Brückenverlängerung über die Pottendorfer Linie sowie mit dem zweigleisigen Ausbau Richtung ehemalige Donauländebahn, also Maxing - Abzweigung Altmannsdorf und mit dem zweigleisigen ersten Abschnitt Wien-Meidling nach Wiener Neustadt der Pottendorfer Linie darstellt. Projektalternativen könnten sich nur in der Wahl der Situierung des jeweiligen zweiten Gleises zu den genannten Eisenbahnverknüpfungen ergeben, was trassierungstechnisch von dem jeweils zuständigen Sachverständigen, so auch von mir, zu prüfen war.

Zwei Alternativen wurden von den Planern und der ÖBB in räumlicher Hinsicht geprüft, aber erscheinen aus bautechnischer, betrieblicher und monetärer Sicht nach Meinung der Planer und der ÖBB nicht sinnvoll zu sein. In geotechnischer Hinsicht mögen bautechnische Varianten zu den geplanten Bohrpfählen, Brückenlagern der Oswaldbrücke und zu den Damm- beziehungsweise Einschnittausbildungen seitlich und oberhalb der U-Bahnlinie U6, sowie oberhalb des Lainzer Tunnels denkbar sein.

Im vorliegenden Fachbericht Geotechnik waren der Untersuchungsraum, die normativen Grundlagen, die Tabelle der Kriterien, also die Wirkfaktoren zur Beurteilung der Umweltverträglichkeitsprüfung, Themenbereich Grundwasser und die einzelnen Arbeitsschritte des Fachbereiches Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik der fach- und sachgerechten Erfassung und Darstellung sowie sämtlicher Belange durch den von der UVP bestellten nicht amtliche Sachverständigen zu analysieren und auf Vollständigkeit zu überprüfen. Neben dem genannten Fachbericht (Anm.: ON 313-01- 313-09), waren die Darstellungen der für das gegenständliche Projekt durchgeführten Untergrundaufschlüsse an Aufschlussbohrungen, Schachtungen, Sondierungen mit der schweren Rammsonde und Grundwassermessstellenausbau fachlich zu bewerten und im Freien mit den tiefbaulichen geotechnischen Maßnahmen wie Großbaupfahlgründungen und Tagwasserretentionsbecken zu beurteilen. Durch den Entfall von Wasserhaltungsmaßnahmen für Bau- und Betriebsphase und das Nicht-Vorhandensein von Altlasten und Grundwasserschon beziehungsweise Grundwasserschutzgebieten beschränkte sich die Prüfmethodik des unterfertigten Sachverständigen im gegenständlichen Fachbereich auf die UVP-gerechte und wasserrechtskonforme Unterlagenprüfung der Beschreibung der quantitativen und qualitativen Veränderungen des Wasserhaushalts von Tagwasser und Grundwasser und auf die Kontrolle der nicht benötigten beschriebenen wasser- und bergbaurechtlich relevante Flächen, also zum Beispiel Kies oder Sandabbau. Das ist meine Stellungnahme.

Fiedler: Herzlichen Dank. Hat jemand Fragen zum Fachbereich des Sachverständigen beziehungsweise hat die ÖBB eine Stellungnahme dazu abzugeben?

Schöfmann: Die ÖBB hat keine Stellungnahme.

Fiedler: Ich sehe keine Wortmeldung. Dann möchte ich mich ganz herzlich bedanken. Das war kurz und bündig und ich werde nun diesen Fachbereich ebenfalls abschließen. Der nächste Fachbereich ist Abfallwirtschaft, Boden und Grundwasserqualität von Herrn Dr. Kurt Schippinger. Wir machen wieder fünf Minuten Pause.

Die Verhandlungsleiterin unterbricht die Verhandlung für eine Pause von 15:05 Uhr bis 15:10 Uhr und setzt die Verhandlung um 15:10 Uhr fort.

Fiedler: Also wir setzen fort. Der nächste Fachbereich ist Abfallwirtschaft, Boden- und Grundwasserqualität und ich würde den Herrn Dr. Schippinger ersuchen, er möge sich und sein Fachgebiet bitte kurz vorstellen.

Dipl.-Ing. Dr. Kurt Schippinger, nichtamtlicher Sachverständiger für Abfallwirtschaft, Boden- und Grundwasserqualität: Ja grüß Gott, mein Name ist Kurt Schippinger. Ich bin Absolvent der Studienrichtung Bauingenieurwesen, ich war dann Assistent am Institut für Bodenmechanik und Grundbau der TU Graz und habe 1983 mit meiner Dissertation meine Ausbildung abgeschlossen. Ich bin seit dieser Zeit auch Zivilingenieur für Bauwesen und beschäftige mich seit

1992 auch mit den Fragen der Abfallwirtschaft. Seit 2010 bin ich Sachverständiger in UVP-Verfahren für das BMVIT, jetzt das BMK und seit 1995 gerichtlich beeideter Sachverständiger. Zu meinem Fachbereich Abfallwirtschaft, Boden- und Grundwasserqualität: Ich habe die in den Projektunterlagen dargelegten Sachverhalte dem Stand der Technik und den Schutzziele der Abfallwirtschaft gegenübergestellt und geprüft und die vorgelegten Unterlagen dann gutachterlich hinsichtlich der Umweltauswirkungen bewertet und beurteilt ob sie ergänzungswürdig sind. Bei der Fachbereichsbeitragserstellung wurde auch die Konformität des Vorhabens mit den geltenden Grundlagen, mit Normen und Gesetzen geprüft und die Eingriffsintensität und die Eingriffserheblichkeit sowie die Wirkung der Maßnahmen evaluiert und beurteilt. Die Erstellung des Gutachtens erfolgte auch in Abstimmung mit den Fachgebieten Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und mit Wasserbautechnik und Oberflächengewässern, also mit den beiden Sachverständigen, die gerade vorhin dran waren.

Zusammenfassend kann man festhalten, dass in der Bauphase festgestellt wurde, dass der Wirkfaktor für die qualitative Veränderung des Wasserhaushaltes und die verbleibenden Auswirkungen als geringfügig nachteilig beurteilt werden, es gibt im Projektgebiet aber keine bestehenden Wassernutzungen und werden daher auch von den Baumaßnahmen nicht berührt. Die im Projektgebiet vorhandenen Verdachtsflächen und Altstandorte werden ebenfalls von den gegenständlichen Baumaßnahmen nicht betroffen.

Hinsichtlich der Abfallwirtschaft ist noch festzustellen, dass eine Verwertung des Aushubmaterials im gegenständlichen Projekt nur in sehr geringem Umfang möglich sein wird, da aufgrund der beengten Platzverhältnisse keine Möglichkeit der Aufbereitung dieser Materialien vor Ort besteht und so wurde von den Projektanten davon ausgegangen, dass sämtliche Aushubmaterialien abgeführt und extern entsorgt werden und sämtliche Baustoffe, die für die Errichtung der Trasse notwendig sind, extern angeliefert werden. Die daraus ermittelten Fahrfrequenzen wurden dann auch für die anderen Fachgebiete, Lärmtechnik beziehungsweise Erschütterungen etc. herangezogen, sodass es sich hier um ein Worst-Case-Szenario handelt, dass wenn man Material doch verwerten kann, nur günstiger werden könnte.

Insgesamt bin ich zur Ansicht gekommen, dass das eingereichte Projekt umweltverträglich ist und es wurden von mir auch einige Maßnahmen für die Umsetzung des Bauvorhabens aufgetragen oder erteilt.

Fiedler: Herzlichen Dank. Hat jemand Fragen zum Fachbereich von Herrn Dr. Schippinger? – Nein, das ist nicht der Fall. - ÖBB?

Schöfmann: Keine Fragen.

Fiedler: Keine Fragen? Auch zu den Maßnahmen gibt es keine Änderungswünsche?

Pechhacker: Frau Fiedler, Frau Riedmann, ich sehe in der zusammenfassenden Bewertung bei Punkt 5.8.11 auf Seite 212 keine vorgeschlagenen Maßnahmen. Dürfen wir Sie bitten oder den Herrn Dr. Schippinger bitten diese kurz vorzustellen.

Schippinger: Ja gibt es. Darf ich sie vorlesen?

Fiedler: Bitte.

Riedmann: Auf Seite 272 der zusammenfassenden Bewertung im Maßnahmenkatalog, Maßnahme 31 bis 38.

Pechhacker: Ja, wir haben es offen. Wir haben es angesehen. In meiner Stellungnahme an unsere Koordination habe ich alles als von uns angenommen bewertet. Das sind alles Maßnahmen, die wir, glaube ich, zum größten Teil auch vorgeschlagen haben.

Schippinger: Teilweise sind es Maßnahmen, die Sie vorgeschlagen haben und teilweise habe ich sie ergänzt.

Pechhacker: Passt. Danke.

Fiedler: Dankeschön. Ja, in dem Fall sind wir mit diesem Fachbereich heute auch fertig. Da wir vor Dr. Korner wieder desinfizieren, würde ich sagen, dass wir eine Pause bis 15:35 Uhr machen.

Die Verhandlungsleiterin unterbricht die Verhandlung für eine Pause von 15:20 Uhr bis 15:35 Uhr und setzt die Verhandlung um 15:35 Uhr fort.

Fiedler: Meine sehr geehrten Damen und Herren, wir kommen nun zum letzten Fachbereich des heutigen Verhandlungstages, dem Fachbereich Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt und Baumschutz) von Herrn Dr. Korner. Ich würde Sie ersuchen, sich und ihren Fachbereich bitte vorzustellen.

Dr. Ingo Korner, nichtamtlicher Sachverständiger für Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt und Baumschutz): Guten Nachmittag allerseits. Mein Name ist Dr. Ingo Korner, bin seit 1982 im Bereich Naturschutz, zuerst im Angestelltenverhältnis, nun selbstständig tätig, befasse mich mit Biotop- und FAA-Kartierungen, zoologischen Kartierungen, Managementpläne für Schutzgebiete und natürlich auch Erstellung von UVE früher, seit 2012 bin ich für das Land Burgenland in Naturschutzbelangen als nicht amtlicher Sachverständiger für Flächenwidmungsplanverfahren bestellt, seit 2015 für das damalige BMVIT, jetzt BMK, im Zuge von UVP-Verhandlungen eben für die genannten Fachbereiche ebenfalls bestellt und seit 2015 auch für die niederösterreichische Landesregierung, Naturschutzabteilung, als nicht amtlicher Sachverständiger in Naturschutzverfahren tätig.

Also mein Fachbereich, wie Frau Mag.^a Fiedler, schon angesprochen hat, beschäftigt sich mit dem Thema Biodiversität, Pflanzen, Tiere und deren Lebensräume sowie hier speziell in Wien auch Baumschutz. Grundsätzlich ist einmal festzuhalten, dass in diesem Projekt keine Naturlandschaftsschutzgebiete, Naturparks oder Europaschutzgebiete betroffen sind. Es ist eben ein städtisch sehr stark überprägter Bereich, in welchem eben nur wenige hochwertige Naturflächen vorkommen.

Beim Fachbereich der Zoologie erfolgt die Beurteilung der Auswirkungen auf so gut wie alle Tiergruppen: Vögel, Fledermäuse, wildlebende Säugetiere, Amphibien, Reptilien, Libellen, Schmetterlinge, Heuschrecken, Tagfalter, Weichtiere, inklusive und speziell mit Hinweis auf die geschützten und oder endemischen Arten. Bei allen im Untersuchungsgebiet vorkommenden Vogelarten ist keine Art hochgradig geschützt, das heißt, in der Vogelschutzrichtlinie gelistet, sondern es kommen vorwiegend Arten vor, die im Wiener Stadtgebiet weitverbreitet sind. Durch die vorgesehenen Maßnahmen im Projekt, nämlich der Beschränkung von Baumfällungen und Baumrodungen und Strauchrodungen auf die Zeit von Anfang Oktober bis Ende Februar wird dazu beigetragen erhebliche Auswirkungen auf alle im Gebiet brütenden Vogelarten zu verhindern. Dadurch werden auch Konflikte, wie zum Beispiel der Tatbestand der Störung gemäß § 10 Wiener Naturschutzgesetz in Bezug auf das Schutzgut Vögel vermieden.

Bei der Vegetation wurden die Auswirkungen auf Biotoptypen sowie geschützte und gefährdete Pflanzenarten beurteilt. Bei allen erfassten Vegetationseinheiten handelt es sich vorwiegend um nicht sehr artenreiche Vegetationsbestände, die eher auf Ruderalfluren beziehungsweise Gehölzbeständen mit unterschiedlichen Artzusammensetzungen, was Bäume und Sträucher betrifft, entfallen. Lebensraumtypen der FAA-Richtlinie, also europaweit geschützte Lebensräume kommen hier nicht vor. Ebenso sind keine streng geschützten Pflanzenarten vorhanden, sondern nur teilweise geschützte, wo zum Beispiel Pflückverbot besteht.

Weiters wurde im Fachgutachten auch der Baumschutz thematisiert und behandelt. Im Planungsgebiet, das heißt, alles was Baustelle, Baustelleneinrichtungsflächen, Zufahrten etc. betrifft, wurden vom Projektwerber insgesamt 36 Bäume identifiziert, die theoretisch unter das Wiener Baumschutzgesetz fallen würden. Das heißt, Stammumfang in 1 m Höhe über dem Wurzelbereich größer 40 cm. Im Baumkataster der Stadt Wien enthaltene Bäume sind keine betroffen. Zu diesen 36 betroffenen Bäumen ist noch dazu zu sagen, dass durch die Tätigkeit der ökologischen Bauaufsicht noch nachkontrolliert wird, ob tatsächlich alle gefällt werden müssen oder ob einzelne davon auch in der Bauphase erhalten bleiben können. Warum ich gesagt habe, nur theoretisch unter das Wiener Baumschutzgesetz fallende Bäume: Es ist bei allen Bahnanlagen das Eisenbahngesetz bei Bewilligungen relevant und dieses „sticht“ sozusagen als Art. 10 Abs 1 Ziffer 6 des B-VG die lokalen Festlegungen des Naturschutzgesetzes. Also durch den Ausbau des Streckenabschnittes hier kommt es natürlich zu einer Flächenbeanspruchung in Bau- und Betriebsphase. Betroffen sind Feldgehölze aus teilweise standortfremden, teilweise heimischen Baumarten, Ruderalfluren frischer und trockener Standorte mit unterschiedlich geschlossener Vegetation, also von lückig bis komplett geschlossen. Auf den Ausgleich dieser Flächenverluste möchte ich etwas später eingehen, weil es dazu auch noch eine Stellungnahme der ÖBB gibt. Obwohl im Projektgebiet keine besonders hochwertigen Lebensraumtypen vorhanden sind, sind dennoch auch die artenschutzrechtlichen Aspekte zu berücksichtigen, die vor allem im darauffolgenden, nach dem UVP-Verfahren im naturschutzrechtlichen Verfahren, in dem die MA 22 zuständig ist, relevant sind und dazu gibt es auch eine Stellungnahme der MA 22.

Also zusammengefasst kommt es meiner Einschätzung nach durch die projektimmanenten und flankierenden Maßnahmen zu keinen Eingriffen, die dazu führen würden, dass das Vorkommen der geschützten Arten in ihrem Lebensraum erschwert oder nachhaltig unmöglich gemacht wird. Es ist auch nicht davon auszugehen, dass sich der Erhaltungszustand der Gesamtpopulation der betroffenen Arten im näheren Umfeld nachhaltig ändern wird. Unter der

Voraussetzung, dass sämtliche in der UVE dargestellten Maßnahmen und jene, die aufgrund meines Gutachtens zusätzlich verpflichtend definiert wurden, eingehalten und umgesetzt werden, ist davon auszugehen, dass es für die Schutzgüter Biodiversität, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume sowie den Baumschutz zu keinen erheblich negativen Auswirkungen in Bau- und Betriebsphase kommt.

Fiedler: Gut. Herzlichen Dank. Wie schon von Dr. Korner angesprochen, liegt von der MA 22 - Naturschutz eine Stellungnahme vom 24. Februar 2021 vor, die ich in meiner Eingangserläuterung schon zur Beilage der Verhandlungsschrift erklärt habe (Anm.: Beilage. /04). Ich verlese nur jetzt die wesentlichen Punkte, die Sie dann bitte auch noch beantworten. Auf die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen des gegenständlichen Vorhabens wurde Folgendes mitgeteilt: „Aus naturschutzfachlicher Sicht sind die Unterlagen in der Artenschutzrechtlichen Prüfung nicht gänzlich ausreichend beziehungsweise eindeutig, um in dem nach § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 bei der Wiener Landesregierung künftig durchzuführenden teilkonzentrierten Verfahren die Bewilligungspflicht des Vorhabens nach dem Wiener Naturschutzgesetz beziehungsweise der Wiener Naturschutzverordnung beurteilen zu können. Es sind daher noch folgende Anmerkungen zu machen beziehungsweise Diskrepanzen zu beseitigen: Im Fachbeitrag Artenschutzrechtliche Prüfung wird auf Seite 27 der Schutzstatus der Wiener Schnirkelschnecke und auf Seite 30 der Schutzstatus des Taubenschwänzchens insofern nicht richtig angeführt, als die Wiener Schnirkelschnecke nach der Wiener Naturschutzverordnung als „prioritär bedeutend“ eingestuft ist und das Taubenschwänzchen nach der Wiener Naturschutzverordnung eine geschützte Art der Kategorie C ist.

Im Fachbeitrag Artenschutzrechtliche Prüfung werden ab Seite 16 unter Punkt 4.3 die Maßnahmenwirkungen bezüglich der Verbote des § 10 Wiener Naturschutzgesetz zum Schutz geschützter Tierarten und bezüglich des Verbotes betreffend den geschützten Lebensraum des § 7 Abs 3 Wiener Naturschutzverordnung von der Bewilligungswerberin beurteilt. Es besteht eine Diskrepanz zwischen dieser Einschätzung der Tatbestände nach dem Wiener Naturschutzgesetz und dem Einreichprojekt Teil 3, Umwelt - Fachbeiträge, Biodiversität, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume, wo, auch nach Revision, in Kapitel 7 unter „Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen“ die Maßnahmen zur Bauphase und im Betrieb dargestellt wurden und darunter auch die Maßnahme „BV TPL-BA-02 Absiedelung geschützter Tierarten“ für die Bauphase angeführt wird: In diesem Einreichoperat handelt es sich eigentlich um alle Arten, die jedenfalls im Baufeld zu erwarten sind, insbesondere: Igel, Zauneidechse, Blindschleiche, Ringelnatter, Schlingnatter, Äskulapnatter, Zebraspinne und Wiener Schnirkelschnecke.

In der Beurteilung des Fachbeitrages Artenschutzrechtliche Prüfung werden die Tatbestände „Fangen“, also „Absammeln“ und Transport im lebenden Zustand jedoch nur mehr bei den genannten Reptilien genannt. Durch diese Umsetzungsmaßnahme liegt jedoch bereits ein Verstoß gegen die Verbote des § 10 Abs 3 Z 1 (Fangen) und Z 6 (Transport im lebenden Zustand) Wiener Naturschutzgesetz vor. Es ist daher zu klären, für welche Arten tatsächlich ein „Absammeln“ vorgesehen ist.

Angemerkt wird, dass auch in der Zusammenfassenden Bewertung die Absiedelung der im Baufeld zu erwartenden Arten angeführt wird.

Zu klären ist jedenfalls, wann die jeweiligen Maßnahmen, z.B. Rodung, Baumfällungen, Bau-
feldfreimachung und „Absammeln“ stattfinden werden. Denn der konkrete Zeitpunkt kann da-
bei von entscheidender Bedeutung sein. Wichtige Zeitpunkte dabei sind die Vegetationsperi-
ode, die Zeit der Amphibienwanderung, die Vogelbrutzeit und die Zeit der Winterruhe. Je
nachdem, wo der Zeitpunkt der Maßnahmen hineinfällt, kann ein bestimmtes Schutzgut vor-
handen oder von anderen Maßnahmen überhaupt betroffen sein: Zum Beispiel ist aus fachli-
cher Sicht der Tatbestand „Störung“ in Bezug auf das Schutzgut Vögel - wenn z.B. alle Maß-
nahmen außerhalb der Brutzeit stattfinden - als nicht erfüllt anzusehen.

Grundsätzlich muss auch davon ausgegangen werden, dass Tatbestand „Störung“ in Bezug auf
das Schutzgut Reptilien ebenfalls nicht zutrifft. Denn eine absichtliche Störung liegt nur vor,
wenn sich der Erhaltungszustand der lokalen Population verschlechtert, weil z.B. die Überle-
benschance, der Fortpflanzungserfolg, die Reproduktionsfähigkeit oder das Verbreitungsge-
biet der Population verringert werden.

Die Tatbestände Fangen und Transport im lebenden Zustand sind jedenfalls durch die Angabe
einer genauen Lokalität zu präzisieren. Es stellt sich die Frage, ob alle Tiere auf die Ausgleichs-
fläche nach Breitenlee übersiedelt werden. Die Ausgleichsfläche in Breitenlee ist jedenfalls
durch die Angabe einer Grundstücksnummer, einer Einlagezahl und der Nummer der Ka-
tastralgemeinde ausreichend zu definieren. Auch über die tatsächliche Flächengröße und die
Eignung dieser Fläche ist Auskunft zu geben, um eine Prüfung der Flächeneignung vornehmen
zu können. Die weiteren Orte der Verbringung – z.B. Kleingartensiedlung etc. – sind ebenfalls
zu präzisieren.

Im Fachbeitrag Artenschutzrechtliche Prüfung Kapitel 7 „Ansuchen um Ausnahme vom Arten-
schutz“ letzter Satz wird sinngemäß ausgeführt, dass vom Artenschutz generell um Ausnahme
vom Artenschutz angesucht wird. Dazu ist anzumerken, dass für jede vom Vorhaben konkret
betroffene streng (geschützte) Art eine artenschutzrechtliche Bewilligung erforderlich ist und
auch die jeweiligen Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen für die vom
Vorhaben konkret betroffene Art darzustellen sind.“

Diese Stellungnahme ist schriftlich bei uns eingelangt, wurde auch an den Sachverständigen
und die ÖBB vorab übermittelt und ich ersuche die ÖBB um eine Stellungnahme dazu. - Es
geht um die Stellungnahme vom 24. Februar 2021 von der MA 22.

Schöfmann: Ich übergebe das Wort der Frau Dr.ⁱⁿ Kowarc, die die Fragen entsprechend beant-
worten wird.

Dr.ⁱⁿ Verena Kowarc/ÖBB: Ja schönen Nachmittag meine Damen und Herren, ich darf die Stel-
lungnahme der ÖBB hier präsentieren und zwar haben wir unsere Stellungnahme in zwei
Punkte gegliedert.

1) Stellungnahme zum Gutachten des UVP-Sachverständigen:

Lt. Gutachten des UVP-Sachverständigen werden durch das Vorhaben zwar keine naturschutz-
fachlich hochwertigen Flächen beansprucht werden, aber da diese im Stadtgebiet von Wien
dennoch wichtige Funktion erfüllen, so dass die beanspruchten Grünflächen egal welcher
Qualität mit dem Faktor 1:1 ausgeglichen werden sollen. Dies bedeutet, dass zum vom Bau-
werber vorgeschlagenen Flächenausgleich noch ein Hektar hinzugefügt werden muss.

Wir ersuchen den Sachverständigen diese Auflage noch einmal zu überdenken, weil durch die Ausgleichsmaßnahmen naturschutzfachlich hochwertige Flächen entstehen werden, die einen überproportionalen Ausgleich der beanspruchten Habitate gesichert garantieren und für die Anlage der Ausgleichsfläche landwirtschaftliche Flächen in der Stadt herangezogen werden müssen. Diese Flächen dienen der Nahrungsmittelproduktion (vielfach Gemüseanbau). Diese lokal erzeugten Nahrungsmittel können auf kurzem und kürzestem Wege zur Versorgung der ständig wachsenden Bevölkerung in Wien beitragen. Durch die kurzen Transportwege sind diese ökologisch besonders wertvoll vor allem hinsichtlich des Einsparens klimaschädlicher Emissionen. Aus der Sicht der Projektwerber ist das angebotene Ausgleichsflächenmaß bereits ausreichend.

Es gliedert sich in ca. 0,88 ha Gestaltungsflächen im Nahbereich der Trasse und 1,22 ha im Bereich unserer Ausgleichsfläche in Breitenlee (KG Breitenlee, Grundstücksnummer 306) und das Grundstück befindet sich bereits im Besitz der ÖBB Infrastruktur AG.

2) Präzisierung zur Artenschutzrechtlichen Prüfung:

Wie in der Einlage 311-2 Artenschutzrechtliche Prüfung dargelegt wurde, sind vom Vorhaben gemäß der Wiener Naturschutzverordnung sowohl streng geschützte als auch geschützte Tierarten betroffen. Betroffene streng geschützte Tierarten sind:

- Weißbrustigel
- Feldhamster
- Mönchsgrasmücke (Vogel)
- Stieglitz
- Zauneidechse
- Blindschleiche
- Italienische Schönschrecke (Heuschrecke)
- Blauflügelige Ödlandschrecke
- Graue Beißschrecke
- Große Schiefkopfschrecke
- Ringelnatter
- Äskulapnatter
- Schlingnatter
- Segelfalter (Schmetterling)
- Gottesanbeterin (Heuschrecke)
- Zebraspinne
- Wr. Schnirkelschnecke

Betroffene geschützte Tierarten sind:

- Dachs
- Amsel
- Hausrotschwanz
- Buchfink
- Kohlmeise

- Kleiner Kohlweißling
- Hauhechel-Bläuling
- Distelfalter
- Kleiner Fuchs
- Taubenschwänzchen

Aufgrund der Beengtheit des unmittelbaren Projektgebietes und des geplanten Zeitablaufes sind vorausseilende echte CEF-Maßnahmen (funktionserhaltende Maßnahmen) nicht möglich. Aber bereits im Zuge des UVP-Verfahrens sind schadensmindernde Maßnahmen geplant und vorgeschlagen worden:

- Die Umsiedlung einer Reihe streng geschützter und geschützter Tierarten (siehe Liste unten) aus dem Baufeld.
- Der Zeitpunkt der Baufeldfreimachung erfolgt in der vegetationsfreien Periode, sodass der Schutz von Arten, die diese Zeit in Winterruhe oder in ihren Winterquartieren außerhalb des Landes oder außerhalb des Baugebietes verbringen, gewährleistet ist. Schwerpunkt ist der Schutz der Brutvogelfauna sowie der geschützten Insektenarten entlang der Bahnanlage. Demzufolge ist geplant, die Rodung von Gehölzen im Dezember 2021 bis längstens Ende Jänner 2022 durchzuführen.
- Es soll eine physische Absicherung der Baustelle zu den Kleingartenanlagen geben, um allfällige Rückwanderung von Tieren zu verhindern. Dafür wird auch die Bestandslärmschutzwand verwendet, die so lange wie möglich belassen wird. Sie wird auch einen Schutz für die Anrainer in der Kleingartenanlage darstellen, während der Bauphase.
- Zusätzlich ist der Einsatz lärm- und schadstoffarmer Maschinen sowie eine insektenfreundliche Beleuchtung der Baustelle geplant.
- Die fachgerechte Entsorgung aller anfallenden Baureststoffe, Abfälle und des Aushubs sowie allfälligen Bauwasser oder Abwässer.

Ausnahme vom Artenschutz gemäß Wr. Naturschutzbehörde:

Da trotz oben angeführter schadensbegrenzender Maßnahmen nicht gewährleistet ist, dass keine Tatbestände gemäß der Wr. Naturschutzverordnung ausgelöst werden, wird um Ausnahme vom Artenschutz für folgende Tierarten angesucht, die sich u.a. mit der Beanspruchung von Lebensraum, als auch durch den Tatbestand der Tötung oder Störung dieser Tiere begründet:

Betroffene streng geschützte Tierarten:

- Weißbrustigel
- Feldhamster
- Mönchsgrasmücke
- Stieglitz
- Zauneidechse
- Blindschleiche
- Italienische Schönschrecke
- Blauflügelige Ödlandschrecke
- Graue Beißschrecke

- Große Schiefkopfschrecke
- Ringelnatter
- Äskulapnatter
- Schlingnatter
- Segelfalter
- Gottesanbeterin
- Zebraspinne
- Wr. Schnirkelschnecke
- Kartäuserschnecke
- Abendsegler (Fledermaus)

Als wesentliche Maßnahme ist die Absiedelung folgender Tierarten aus dem Baufeld geplant.

Das wären:

- Weißbrustigel
- Feldhamster
- Zauneidechse
- Blindschleiche
- Ringelnatter
- Äskulapnatter
- Schlingnatter
- Wr. Schnirkelschnecke
- Dachs

Obwohl die Bearbeiter nicht mit dem Vorkommen folgender Arten bzw. nur mit sehr geringer Wahrscheinlichkeit rechnen, soll die Fanggenehmigung auch auf folgende Arten ausgedehnt werden:

- Kartäuserschnecke
- Abendsegler

Fanggenehmigung: Für alle oben genannten Tierarten wird daher eine Fanggenehmigung zum Zwecke der Absiedelung aus dem Baufeld im Zuge des naturschutzrechtlichen Bewilligungsverfahrens beantragt.

Beschreibung der eingesetzten Fangmethoden:

- **Händisches Absammeln**: Weißbrustigel, die genannten Schlangenarten sowie die beiden Schneckenarten werden händisch eingesammelt, sodass auch ein Absuchen des Baufeldes in den Nachtstunden zu erfolgen hat.
- **Einsatz von Lebendfallen**: Für Feldhamster sowie Dachs werden entsprechende Lebendfallen eingesetzt.
- **Gezielter Handfang**: Wird für die beiden Eidechsenarten eingesetzt.
- **Kontrolle von Objekten und zu fällender Bäumen**: Kontrolle der abzubrechenden Objekte (Holzhütten etc.) auf tagesquartiernehmende Fledermäuse und händische Umsiedlung in einem mittels mit Papierballen gefüllter Karton, der ausreichend Luftlöcher

enthalten muss. Vorzugsweise wird angestrebt, die Baufeldfreimachung bzw. das Räumen dieser Objekte zusammen mit der Rodung durchzuführen (Dezember 2021) um das Risiko, Fledermäuse zu beeinträchtigen, zu vermeiden.

- **Zeitpunkt der Umsiedlung:** Zeitpunkt der genannten Maßnahmen: Die Umsiedlung der Tiere erfolgt in mehreren Zyklen beginnend mit August beziehungsweise September 2021 und endet mit der Rodung der Gehölze Ende Dezember 2021 beziehungsweise Jänner 2022. Begleitet wird die Maßnahme durch eine zu bestellende ökologische Bauaufsicht oder Baubegleitung.
- **Zielorte für die umzusiedelnden Tierarten:** Es wird angestrebt, alle Organismen aus dem Baufeld auf geeignete bestehende Habitats entlang der Pottendorfer Linie umzusiedeln. Dies ist insofern zu vertreten, da davon auszugehen ist, dass die Anzahl größerer Tiere (genannte Reptilien- und Säugetierarten) gering sein wird. Auch die Individuendichte der genannten Schneckenarten ist eher als gering einzuschätzen, da auch nur einzelne Individuen im Zuge der Kartierungsarbeiten gefunden wurden.

Es sind folgende Orte der Freilassung geplant:

- **Feldhamster:** Grundstück 170/3, KG 01305 Meidling, Friedhof Meidling, da hier eine kleine Feldhamsterpopulation besteht.
- **Dachs:** Grundstück 578, KG 01102 Inzersdorf Stadt, links der Bahn, geeignetes Stadtrandgebiet mit angrenzendem Waldstück.
- **Reptilien:** Grundstück 578/15, KG 01102 Inzersdorf Stadt, links der Bahn – geeignetes Habitat links der Bahn südlich der Querung der A23, Fläche im Besitz der ÖBB Infrastruktur AG
- **Schneckenarten:** Grundstück 578/1, KG 01102 Inzersdorf Stadt, links der Bahn – zur Bahnböschung links der Bahn, da dort bereits eine kleine Population der Wr. Schnirkelschnecke vorhanden ist. Auch diese Fläche befindet sich im Besitz der ÖBB Infrastruktur AG.
- **Weißbrüstigel:** Grundstück 1741/1, KG 01102 Inzersdorf Stadt, rechts der Bahn, aufgelassene Kleingartensiedlung mit einer Wiese mit einigen Obstbäumen, geschützte Böschung rechts der Badner Bahn, die sich in diesem Abschnitt direkt neben der Pottendorfer Linie befindet. Angrenzend befinden sich Kleingartenanlagen.
- **Fledermausarten:** Werden der Veterinärmedizinischen Universität zur Kontrolle ihrer Unversehrtheit übergeben, falls sie in Baumhöhlen zu fällender Bäume gefunden werden, die die Tiere versorgt und danach oder sofort wieder in die Freiheit entlässt.

Die Umsiedlung der Tierarten wird von entsprechend ausgebildeten Biologen unter Leitung der zu bestellenden ökologischen Bauaufsicht durchgeführt.

Anlage der Ökologischen Ausgleichsfläche:

Die Anlage der ökologischen Ausgleichsfläche ist trassenfern auf einem Grundstück, das sich bereits im Besitz der ÖBB Infrastruktur AG befindet, geplant. Es handelt sich um das Grundstück Grundstücksnummer 306, in der KG 01652 Breitenlee.

Auf diesem Grundstück befindet sich bereits eine kleine Ersatzaufforstungsfläche. Unmittelbar daneben soll die ökologische Ausgleichsfläche für das ggst. Vorhaben angelegt werden. Östlich davon wird am selben Grundstück die ökologische Ausgleichsfläche für ein weiteres Vorhaben der ÖBB Infrastruktur AG geplant. Die Fläche liegt im Landschaftsschutzgebiet Donaustadt im Norbert-Scheid Wald. Aus heutiger Sicht kann die Fläche im Herbst 2022 gestaltet werden.

Die Gestaltung der Ausgleichsfläche soll entsprechend der Ausführungen der landschaftspflegerischen Begleitplanung erfolgen.

Fiedler: Herzlichen Dank. Insofern ersuche ich Herrn Dr. Korner um Stellungnahme.

Korner: Danke mal für diese ausführliche Darstellung. Das war nämlich das was an wichtigen Informationen gefehlt hat, nämlich auch für die MA 22 im nachfolgenden Verfahren, vor allem was die Zielorte der Übersiedlungsmaßnahmen betrifft, war ein wesentlicher Punkt, weil man hätte annehmen können, dass alle auf die neue Ausgleichsfläche nach Breitenlee verbracht werden, was aber jetzt nicht der Fall ist, sondern die werden entlang der Pottendorfer Linie, wo eben keine Baumaßnahmen mehr stattfinden, in adäquate Grundstücke verbracht. Diese Grundstücke konnte ich mir vorher schon zumindest am Wiener Stadtplan anschauen und sie scheinen den ökologischen Ansprüchen dieser Tierarten durchaus gut zu entsprechen. Details dazu muss die zuständige Behörde im naturschutzrechtlichen Verfahren dann beurteilen. Ebenfalls präzisiert wurde jetzt der Zeitpunkt, erstens der Absammlungen, aber auch der Rodungen von Bäumen und Sträuchern, nämlich im Herbst-Winter, sodass dadurch garantiert ist, dass zum Beispiel keine Brutvögel mehr betroffen sein können. Also insofern denke ich, ist die Stellungnahme der MA 22, was den artenschutzrechtlichen Teil betrifft, recht gut behandelt worden.

Jetzt machen wir einen Sprung zurück, in der Stellungnahme der ÖBB zuerst angesprochen wurden, die Ausgleichsflächen: Es ist ja im Projekt vorgesehen, dass man sowohl im unmittelbaren Nahebereich der Bahnlinie die Flächen, die nachher noch als Grünraum zur Verfügung stehen, entsprechend gestaltet und weitgehend aufwertet. Darüber hinaus sind aber kaum weitere Flächen in der Nähe greifbar, daher hat man eben diesen Weg gewählt, auch in Absprache mit mir und mit der MA 22, dass man eine externe Fläche anlegt, nämlich besagtes Ackergrundstück in der Nähe des Bahnhofs Breitenlee.

Ich habe in meinem Gutachten einen ganzen Hektar an zusätzlicher Ausgleichsfläche, die quasi über die angebotene Fläche der Projektwerberin hinausgeht, gefordert und das auch begründet. Es ist ein bisschen kompliziert, das jetzt im Detail darzustellen, aber ich will es mal versuchen: Wir haben jetzt entlang der Bahnböschungen, bezogen jetzt auf rein die höherwertigeren Biotope, unversiegelte Flächen, die mit verschiedenen Vegetationseinheiten von Ruderalvegetation bis Pioniervegetation, Gehölzen bewachsen sind, einen Verlust von eben ca. 2,1 ha. Die Ausgleichs- und Gestaltungsflächen im Projektgebiet, die jetzt wirklich auch als quasi Lebensraum fungieren können, betragen 1,1 ha. Also da haben wir schon den theoretischen Bedarf von einem Hektar, der aber im Projekt vorgesehen war. Die so genannten Gestaltungsflächen sind jedoch, eben, weil sie gestaltet und nicht völlig naturnahe Fläche, die sich selbst überlassen sind, nur bedingt als Ausgleich für die Lebensraumverluste entlang der Bahnböschungen zu werten. Also ich würde da mit gutem Willen die 0,28 ha auf Wiesen zur Gänze anrechnen können, weil sehr viele der anderen Flächen, Gestaltungsflächen auf den Böschungen, entweder sehr schmal sind oder sie liegen vor oder hinter Lärmschutzwänden und sind daher teilweise beschattet.

Insofern ergibt sich nach meiner Rechnung trotzdem noch eine Differenz von 0,8 ha, ist jetzt etwas weniger als in meiner Auflage formuliert, also man könnte das auch dahingehend gerne

abändern, diese wäre aber trotzdem zu dem von der ÖBB angebotenen 1 ha bei Breitenlee zusätzlich anzulegen. Also nach meinen Informationen, ich habe jetzt den Plan seitens der ÖBB gesehen, sind das ca. 1,2 ha: das waren 0,37 ha Gehölz und 0,65 ha Magerwiesen. Also knapp ein Hektar jetzt, das ist ein bisschen mehr.

Ich schätze das zwar sehr, dass das Argument vorgebracht wird, dass das wichtige Nahrungsflächen für die Wiener Bevölkerung sind, nämlich für Gemüseanbau oder dergleichen, muss aber trotzdem in diesem Fall sagen, dass die Interessen des Naturschutzes beziehungsweise der Ökologie und der vom Bauvorhaben betroffenen Tier- und Pflanzenarten darüber höher zu gewichten wären.

Fiedler: Dankeschön für die Ausführungen. Gibt es dazu noch Stellungnahmen oder Fragen?

Giersig: Ja, ich hätte dazu noch eine kurze Frage, es ist doch jetzt geplant eben eine Lärmschutzwand von der Wienerbergstraße durchgehend bis nach dem Umspannwerk zu errichten und ich wollte fragen, ob diese Lärmschutzwand durchlässig für Kleintiere, also Insekten, Reptilien und weiß ich nicht, Mäuse oder ähnliches sein wird?

Fiedler: Die Beantwortung müssen wir der ÖBB überlassen.

Kowarc: Nein, eigentlich sollte sie das nicht sein. Die Tiere werden aber entlang der Bahn einwandern können, weil es ja von Süden her einen sehr breiten Wanderkorridor direkt neben der Gleisanlage geben wird bzw. im offen Bereich des Eibesbrunnersteiges, also auch aus dieser Richtung können Tiere einwandern.

Giersig: Danke.

Fiedler: Gut, Dankeschön.

Kowarc: Jede Öffnung der Lärmschutzwand wäre ja kontraproduktiv für sie selbst, weil ja dann der Lärm nicht mehr abgehalten wird.

Giersig: Ich dachte eher kleine Schlupflöcher oder so, die also lärmschutztechnisch jetzt nicht so aufregend sind.

Schöfmann: Also wenn sich eine Maus unten durchgräbt, dann werden wir das nicht verhindern können.

Fiedler: Oder ein Hamster. Es gibt Maßnahmenvorschläge von Herrn Dr. Korner und da möchte er noch eine kleine Ergänzung dazu sagen.

Korner: Genau, also ich habe mehrere zwingend durchzuführende Maßnahmen in meinem Gutachten formuliert: Da hätte ich eine kleine Ergänzung, als empfohlene Maßnahme zur Auflage ÖK 06, betreffend das im Besitz der ÖBB befindliche Grundstück in der KG Breitenlee mit der Nummer 306, also dort wo die Ausgleichsflächen angelegt werden sollen. Für diese neuen

Ausgleichsflächen ist es sehr wünschenswert, wenn dort in Zukunft zwar weiterhin die Ausübung der Jagd stattfinden kann, es sollte aber in diesen Ausgleichsflächen weder jagdliche Einrichtungen wie Hochstände, Wildfütterungen etc. angelegt werden und auch das Befahren mit Kraftfahrzeugen zur Ausübung der Jagd sollte nicht gestattet werden. Das wäre nur eine kleine Ergänzung, um sicherzustellen, dass die ökologische Funktion dieser Ausgleichsfläche auch wirklich durchgehend und dauerhaft gegeben ist.

Riedmann: Zur Klärung fürs Protokoll, Herr Korner, das ist eine neue Maßnahme.

Korner: Das ist eine neue Maßnahme (ÖK 06), ja (Anm.: nach Maßnahme zu ÖK 05).

Schöfmann: Also vielleicht mal ganz kurz Stellungnahme von uns dazu. Also wir sind mit der Reduktion von den 2000 m² einverstanden und die Auflagen bezüglich Jägerschaft nehmen wir zur Kenntnis.

Riedmann: Das ist eine neue Maßnahme zu ÖK 05 (Ökologischen Ausgleichsflächen) und dazu gibt es die neue Auflage, die heißt jetzt ÖK 06.

Fiedler: Die Maßnahme ÖK 06 gab es vorher nicht, das ist jetzt neu. - Also gut, die ÖBB hat das akzeptiert. Gibt es weitere Fragen zum Fachgebiet vom Herrn Dr. Korner?

Schöfmann: Wir haben noch eine Stellungnahme. Herr Schobesberger hatte auch eine Frage zur Ökologie gehabt.

Fiedler: Ja bitte verlesen.

Schöfmann: Gut. Herr Schobesberger hat die Nummer D011.

Zu **D0011-3** haben wir folgende Stellungnahme: Für ökologische Ausgleichsflächen, die ungünstige Vorhabenswirkungen für die Biologische Vielfalt, Pflanzen, Tiere oder Lebensräume aber auch Bodenversiegelung mindern oder ausgleichen, gibt es keinen Enteignungstitel. Demzufolge ist der Projektwerber gezwungen diese Maßnahmen dorthin zu legen, wo Flächen verfügbar sind. Im gegenständlichen Fall handelt es sich um Flächen, die sich bereits im Besitz der ÖBB Infrastruktur AG befinden und derzeit intensiv landwirtschaftlich genutzt werden. Trassennahe Flächen (hier überwiegend Bahnböschungen) werden primär so gestaltet, dass das Vorhaben sich günstig in das Stadtbild einfügt und gleichzeitig die Sicherheit und der ordnungsgemäße Betrieb der Bahnanlage nicht eingeschränkt werden. Auch wenn diese Flächen Gestaltungsflächen genannt werden, stellen sie gleichzeitig neue Habitate für die Organismen entlang der Bahn dar und garantieren, dass alle vor dem Umbau der Bahn gefundenen freilebenden Tier- und Pflanzenarten auch danach entlang der Bahn wieder Lebensraum finden.

Fiedler: Das Thema haben wir schon besprochen. Frau Dr.ⁱⁿ Kowarc hat die Grundstücke schon benannt. Also zu dem Fachbereich gibt es jetzt keine Stellungnahmen und keine Fragen mehr. Insofern würde ich den Fachbereich jetzt abschließen, bedanke mich beim Sachverständigen.

Grundsätzlich sind wir mit den heutigen Fachbereichen fertig. Ich würde nur ganz gerne die Zeit, die uns noch bleibt, nutzen zum Verlesen des Teiles der Stellungnahme der Stadt Wien vom 3. März 2021 - von der Magistratsdirektion - als Vorbereitung für die morgigen Sachverständigen, beziehungsweise: Gibt es von der ÖBB noch Stellungnahmeteile zu verlesen, die für morgen vielleicht schon relevant sind? Ich verlese nun, was die Stadt Wien, Magistratsamtsdirektion, in ihrer Stellungnahme vom 3. März 2021 (Anm.: Beilage. /05) vorgebracht hat. Das betrifft vor allem die Raumplanung und Grundstücke sowie die Brücke:

„Der Gutachter für Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter (RP) hat Empfehlungen in den Maßnahmenkatalog aufgenommen, die als erforderlich betrachtet werden (Punkt 5.1.2 Raumnutzung, Seite 100). Vorgeschlagen wird eine Ausstattung mit Liften an beiden Enden, eine Verlängerung der Geh- und Radwegbrücke über beide Eisenbahnkreuzungen und eine Überplattung. In der zusammenfassenden Auflistung zwingend erforderlicher Maßnahmen (Seite 272) bezeichnet der Gutachter (RP) die Herstellung der Brückenverlängerung als zwingend und nicht nur als Empfehlung.

Seitens des Gutachters (ST) wird auf Seite 238 dazu angemerkt, dass die schienengleiche Eisenbahnkreuzung in km 7,266 aufgrund lokaler Zufahrtserfordernisse weiterhin erforderlich sei und durch die Brückenverlängerung nicht ersetzt werden könne.

Wenn den Ausführungen des Gutachters (RP) gefolgt wird, ist das dann abgeänderte Projekt hinsichtlich der verkehrlichen Detailanforderungen neu zu überprüfen. Der Einbau von Liften wird seitens der Stadt Wien befürwortet.

Des Weiteren wurde vom Gutachter (RP) aufgezeigt (Seite 102 und andere Fundstellen), dass es in der Bauphase einen Zeitraum gebe (Baumonate 8 bis 13), in dem Gleisbauarbeiten durchgeführt würden und am Geh- und Radweg-Steg nur die Stiegenanlage nutzbar sei, aber noch nicht die Wendel. Dies führe zu unzumutbaren Umwegen (ca. 450 m bis zum Steg Eibesbrunnnergasse mit Lift) für gehbehinderte Personen und den Radverkehr. Bei einer frühzeitigen Ankündigung sei eine kurzzeitige Umleitung für den Radverkehr zumutbar. Hingegen sei das Verbleiben einer nutzbaren Verbindung für mobilitätseingeschränkte Personen erforderlich. Die Stadt Wien folgt den Ausführungen des Gutachters (RP) insofern, als die niveaugleiche Verbindung für mobilitätseingeschränkte Personen möglichst lang nutzbar bleiben und eine bevorstehende Sperre rechtzeitig kommuniziert werden muss.

Die vorgesehenen Maßnahmen zum Verkehr (Bau und Definitivum) wurden bereits im Jahr 2020 als machbar eingeschätzt – in Übereinstimmung mit dem Gutachter (ST) [Seiten 109ff]. Allfällige Instandsetzungen oder Umbaumaßnahmen an Verkehrsflächen, die im Zuge der gegenständlich geplanten Umbaumaßnahmen notwendig werden, sind von der Projektwerberin zu bedecken.“

Das war der Rest der Stellungnahme der Magistratsdirektion. Diese Stellungnahme wurde bereits an die ÖBB und die Sachverständigen zur jeweiligen Beantwortung in ihrem Fachbereich übermittelt und morgen werden das dann die Sachverständigen beantworten. - Gibt es von der ÖBB noch was zu verlesen?

Schöfmann: Nein, wir würden unsere restlichen Sachen dann morgen zum jeweiligen Fachbeitrag verlesen.

Fiedler: Gut. Dann eine Frage an das Plenum. Gibt es irgendwelche Fragen, die heute noch offengeblieben sind, die sich jetzt noch so aufgetan haben? – Nein? - In dem Fall möchte ich mich gerne für Ihre Teilnahme bedanken.

Erklärung der Verhandlungsleiterin:

Am 8. März 2021 wird um 16:25 Uhr die Verhandlung unterbrochen und entsprechend dem Edikt vom 8. Februar 2021 die Fortsetzung der Verhandlung mittels Videokonferenz für 9. März 2021 um 9:30 Uhr angekündigt.

Alle für diesen Tag vorgesehenen Fachbereiche konnten abgehandelt werden. Die Fortsetzung mit den Fachbereichen Raum und Bodennutzung, Fläche, Landschaftsbild, Stadtbild, Sach- und Kulturgüter (Block 3) und Luft und Klima, Schalltechnik, Erschütterungen und Humanmedizin (Block 4) ist für den kommenden Tag vorgesehen.

Abschließend bedankt sich die Verhandlungsleiterin für den technischen Support, die konstruktive Teilnahme und Geduld aller Beteiligten und verabschiedet sich.

2. Verhandlungstag am 9. März 2021:

Am 9. März 2021, um 9:30 Uhr, wird die unterbrochene Verhandlung fortgesetzt.

Die Verhandlungsleiterin wiederholt an dieser Stelle, dass Bild- und Tonaufnahmen der gesamten Verhandlung oder von Teilen davon sowie Fotoaufnahmen („Screenshots“) bzw. sowie die Verbreitung von Screenshots, z.B. in den sozialen Medien gemäß § 22 MedienG unzulässig sind.

Außerdem weist sie ausdrücklich darauf hin, dass in der öffentlichen mündlichen Verhandlung nur Parteien und Beteiligten (bzw. deren Bevollmächtigten) das Recht zusteht, im Rahmen der öffentlichen mündlichen Verhandlung Fragen zum gegenständlichen Vorhaben zu stellen und Einwendungen zu erheben.

Sie wiederholt, dass seitens der Behörde an alle Personen, die sich für die Teilnahme an dieser Videokonferenz angemeldet haben, per E-Mail ein Schreiben mit den Zugangsdaten samt einer Einstiegsanleitung sowie eine Rednerliste versendet wurde. Fehlermeldungen sind hierzu keine eingelangt. Es ist daher davon auszugehen, dass allen die Reihenfolge der Fachbereiche bekannt ist.

Auf die allgemeine Einführung und die Rechtsbelehrung sowie die gesamte Projektpräsentation wird verzichtet und mit der Behandlung der Fachbereiche fortgesetzt.

Folgende Fachbereiche sollen heute behandelt werden:

Block 3 - Entwicklung des Raumes

8. Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter

Block 4 - Umweltimmissionen Mensch

9. Luft und Klima
10. Schalltechnik
11. Erschütterungen
12. Humanmedizin

Die Verhandlungsleiterin dankt den Teilnehmenden für ihre Anmeldung und die Bereitschaft in dieser Form an der Feststellung des Sachverhaltes mitzuwirken und Ihre Parteirechte geltend zu machen.

Um einen reibungslosen und koordinierten Ablauf der mündlichen Verhandlung sicherzustellen, wird ersucht, folgende Punkte zu beachten:

- Wenn Sie nicht am Wort sind, schalten Sie bitte ihr Mikrofon auf stumm.
- Sollten Sie Fragen haben, heben Sie bitte die Hand. Sie werden demgemäß aufgerufen.
- Bitte sprechen Sie nur, wenn Ihnen das Wort erteilt wird.
- Um eine ordnungsgemäße Protokollierung zu gewährleisten, wird um deutliche Nennung des Namens vor Beginn der Wortmeldung ersucht
- Sprechen Sie bitte langsam und deutlich.

Personen, die nur als Zuhörer an der mündlichen Verhandlung teilnehmen, werden ersucht, ihr Video auszuschalten.

Sämtliche Ausführungen und Wortmeldungen werden im Folgenden so wiedergegeben, wie sie von dem, während der Verhandlung mitlaufenden, Tonband transkribiert wurden:

Fiedler: Als erstes habe ich gestern festgestellt, dass ich noch eine Frage an den Herrn Sachverständigen Dipl.-Ing. Setznagel habe: Und zwar ist am 22. Dezember 2020 eine Eisenbahngesetznovelle (Anm.: vgl BGBl I Nr. 143/2020) in Kraft getreten und ich wüsste gerne, ob sich deswegen Änderungen bei Ihren Aussagen ergeben haben?

Setznagel: Also ich habe das überprüft. Durch die Novelle des Eisenbahngesetzes ergeben sich im gegenständlichen Vorhaben keine Änderungen. Das heißt, die Aussagen bleiben aufrecht. Für den zukünftigen Betrieb sind die Änderungen möglicherweise relevant, aber nicht für das gegenständliche Genehmigungsverfahren.

Fiedler: Dankeschön, das wollte ich nur festgehalten haben. Gestern habe ich noch zum Schluss die Stellungnahme der Stadt Wien, Magistratsdirektion, vom 3. März 2021 (Anm.: Beilage. /05) verlesen. Anknüpfend daran möchte ich heute gleich einmal den Herrn Sachverständigen Dipl.-Ing. Hans Kordina ersuchen, er möge sich und sein Fachgebiet vorstellen.

Dipl.-Ing. Hans Kordina, nichtamtlicher Sachverständiger für Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter: Danke für die Einladung, hier eine Stellungnahme abgeben zu können. Ich möchte mich kurz vorstellen für jene, die mich nicht kennen. Ich bin seit ca. 30 Jahren im Rahmen von UVP-Verfahren als Sachverständiger tätig zu jenen Fachbereichen um die es hier auch geht. Also Ziviltechniker bin ich auf kommunaler und regionaler Ebene tätig, auch zu diesen Fragestellungen, die sich fachlich da regelmäßig ergeben, jahrelange Tätigkeit an diversen Hochschulen habe ich hinter mir, zu den Themen auch unter SP- und UVP und bin eingetragener Mediator seit ca. 40 Jahren.

Zum Projekt kann ich also aus meiner Sicht einleitend einige Anmerkungen abgeben: Aus fachlicher Sicht stellt das Vorhaben eine wichtige Verbesserung des öffentlichen Personenverkehrs im Raum Wien und in der südlichen Region bis in die Steiermark dar.

Im Stadtraum werden neben den eisenbahntechnischen Maßnahmen jene technischen und gestalterischen Maßnahmen notwendig, die neben der funktionalen Ausstattung auch den

stadtgestalterischen Ansprüchen genügen. Bei der Betrachtung des Raumes und der Stadtstruktur kann nicht nur das konkrete Vorhaben betrachtet werden, es muss der umgebende Raum in die Beurteilung einbezogen werden, um die Wirkungen des Vorhabens und auch dessen Beeinflussung durch den Raum beurteilen zu können. Das Gleisdreieck, das ich so benenne - aufgrund seiner Konfiguration - ist ein wesentlicher Knotenpunkt im Stadtraum und stellt besondere Anforderungen an die Baumaßnahme dar. Wesentliches Element ist der Steg über die Pottendorfer Linie sowie die anderen Gleisanlagen und bildet im Verlauf der Pottendorfer Straße eine wichtige tangentielle Geh- und Radwegverbindung zwischen Meidling, Favoriten und Simmering. Dieser Radweg, der über den Pottendorfer Steg führt, wird im Hauptradverkehrsnetz der Stadt Wien als Teil des Grundnetzes geführt, besitzt somit die Priorität 2 und fungiert als wichtige Verbindung von Basisrouten (Priorität 1). Dadurch werden die genannten Bezirke und Stadtteile miteinander verbunden. Die Verbindung wird ebenfalls im Masterplan Fahrradstraßen ausgewiesen und deutet dafür auch auf dessen Bedeutung im Radwegenetz Wiens hin. Deshalb bestehen besondere funktionale und gestalterische Ansprüche an das wesentlich überbrückende Infrastrukturelement in diesem von Gleistrassen geprägten Raum zwischen den unterschiedlichen Stadtstrukturen.

Die Komplexität beruht auf der seltenen Überlagerung verschiedener Gleistrassen durch eine höherrangige Geh- und Radwegachse. Das eine einleitende Aussage zum konkreten Vorhaben und dessen, aus meiner Sicht auch wesentlichen Elements, nämlich diese Überführung über die Pottendorfer Linie.

Fiedler: Herzlichen Dank. Ich darf gleich einmal eingangs die ÖBB ersuchen dazu eine Stellungnahme - beziehungsweise zu den Maßnahmen - abzugeben. Ich übergebe an den Herrn Dipl.-Ing. Schöfmann.

Schöfmann: Einen schönen guten Morgen auch hier vom Wienerberg. Wir haben hier auch schon eine Stellungnahme diesbezüglich vorbereitet und würden die gerne wieder verlesen, sowie am gestrigen Tag.

Stellungnahme zum Fachbereich Raumplanung:

Allgemeines:

Im Gutachten zum Fachgebiet Raumplanung wird die Nachvollziehbarkeit der von der Projektwerberin vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen allgemein in Frage gezogen und betont, dass sich aus fachlicher Sicht „maßgebliche Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin“ ergeben würden. Darauf aufbauend werden „Änderungen in den Planungsansätzen“ und „empfohlene Maßnahmen“ gefordert (siehe S. 100 bei R1). Zudem seien die Auswirkungen des Vorhabens hinsichtlich der Raumnutzung des Menschen und deren Lebensräumen „nicht in vollem Umfang“ dargestellt (siehe S. 101 bei R2).

Die Antragstellerin tritt diesen Ausführungen vehement entgegen. Entgegen den Ausführungen hat die Antragstellerin die Auswirkungen auf die Raumnutzung des Menschen und deren Lebensräumen sehr wohl vollständig erhoben. Eine abweichende Sicht lässt sich allenfalls damit begründen, dass der Sachverständige seiner Bewertung über das von der Antragstellerin beantragte Vorhaben hinausgehende Gebiete beziehungsweise Projekte zugrunde gelegt hat, wie insbesondere die Verlängerung des Stegs über die Donauländebahn.

Die Antragstellerin steht derartigen über den Vorhabenumfang hinausgehenden Projekten grundsätzlich nicht entgegen und anerkennt auch deren Mehrwert aus städteplanerischer Gesamtsicht. Diese Projekte, insbesondere eine Verlängerung der Überführung über die Donauländebahn, sind und waren aber schlicht nicht vom beantragten Projektumfang der Antragstellerin umfasst. Insofern sind die in diesem Zusammenhang geforderten Maßnahmen als Forderung nach einem anderen - von der Antragstellerin nicht beantragten - Projekts zu werten. Eine verpflichtende Festschreibung derartiger projektfremder bzw wesensändernder Maßnahmen ist rechtlich nicht zulässig.

Hinsichtlich der Angabe im Gutachten, wonach „empfohlene Maßnahmen“ erforderlich seien (siehe S. 100 bei R1), geht die Antragstellerin davon aus, dass damit nicht die auf Seite 107-108 gelisteten empfohlenen Maßnahmen, sondern die „zwingenden Maßnahmen“ gemeint sind.

Verkehrsuntersuchung und Stadtbild:

Im Gutachten wird auf Seite 101 zu R1 ausgeführt, dass „eine Ergänzung der fachlichen Aussagen zu den Auswirkungen des Vorhabens v.a. bzgl. der beeinträchtigten Verbindungen des nicht motorisierten Verkehrs erforderlich“ sei. Weiters wird für die Bewertung der Auswirkungen der Fuß- und Radfahrerbrücke auf das Ortsbild eine nähere Auseinandersetzung mit der Visualisierung der geplanten Fuß- und Radwegbrücke gefordert (siehe auch S. 105, zu R2.6). Dazu wird wie folgt Stellung genommen:

Zur Verkehrsuntersuchung: Die Verkehrsprognose wurde in erster Linie bezogen auf den motorisierten Individualverkehr durchgeführt, da dieser als Basis für die Umweltbetrachtungen herangezogen wird. Zur Prognose für den nicht motorisierten Verkehr können folgende Auswertungen ergänzt werden:

- Der Radverkehr an der Eisenbahnkreuzung Stüber-Gunther-Gasse wurde an zwei Tagen (im Juni 2018 und im September 2020) stichprobenhaft über mehrere Stunden erhoben und auf den Tagesverkehr hochgerechnet. Der Fußgängerverkehr an einem Tag im September 2020. Die Hochrechnung der ersten Zählungen im Juni 2018 hat ca. 250 Radfahrten pro Tag ergeben, jene aus dem September 2020 ca. 450 Radfahrten pro Tag und ca. 1.500 Fußgängerquerungen.
- Die nächstgelegene lagemäßig vergleichbare automatische Rad-Zählstelle der Stadt Wien ist jene am Liesingbach nördlich des Wohnparks Alt Erlaa. Hierbei handelt es sich um einen baulich getrennten tangentialen Radweg der Priorität 1.
- Die Steigerungen der Werktagsverkehre am Liesingbachradweg liegen in den nachfragestarken Monaten April bis Oktober zwischen 2004 und 2019 im Mittel bei 0,1% pro Jahr. (zwischen -2,6% im Mai und +1,3% im Juni und Juli). Im Prognosezeitraum von 2017 bis 2030 ergäbe eine analoge Trendfortschreibung eine Steigerung von ca. 1,3%. Zwischen 2010 und 2019 war die durchschnittliche Steigerung 0,4% pro Jahr, die analoge Trendfortschreibung ergäbe eine Steigerung von ca. 5,3% bis 2030.
- Zentrale, radiale Radwege in Wien weisen jedoch tatsächlich höhere Steigerungsraten auf.
- Die im Projekt betrachtete Radverbindung ist eine Radroute im dicht bebauten Gebiet, die wie der Liesingbachradweg eine tangentiale Ost-West-Verbindung darstellt. Eine Zunahme des Radverkehrs die wesentlich über jener, des Liesingbachradwegs liegt, konnte nicht abgeleitet werden.

- Die Bevölkerungsprognose der Stadt Wien zeigt ein Einwohnerwachstum im 12. Bezirk von 2019 bis 2030 von ca. 8%

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass es - wie im motorisierten Individualverkehr - auch im Rad- beziehungsweise Fußgängerverkehr keine Hinweise auf eine relevante Steigerung der Nachfrage gibt, weshalb dieser als gleichbleibend angenommen wurde.

Zum Stadtbild:

Der gegenständliche Steg wurde bereits einer sehr sorgfältigen architektonischen Planung und Gestaltung unterworfen und wird künftig sicher ein sehr zentraler Blickpunkt im gegenständlichen Stadtbild sein. Die Gestaltung nimmt Anleihe an dem bereits bestehenden Eibesbrunnersteg. Zentrale Anliegen sind, das Bauwerk weder wuchtig erscheinen zu lassen und andererseits auch keine Angsträume, z.B. durch intransparente Geländer, zu erzeugen. Bauwerke mit Spindel, wie dieses, sind an vielen Stellen in Stadtgebiet sehr erfolgreich eingesetzt und lösen daher auch Wiedererkennungseffekte aus.

Die Einbindung durch Bepflanzung hingegen ist sehr problematisch zu sehen, da im Vordergrund und an erster Stelle die Sicherheit und der ordnungsgemäße Betrieb der Bahnanlage, sowohl der Donauländebahn als auch der künftigen Hochleistungsstrecke Pottendorfer Linie, steht. Rechts der Bahn überspannt die Spindel großteils ein notwendiges Entwässerungsbekken, das sich im Zwickel zwischen den künftigen beiden Gleisen der Pottendorfer Linie und der Donauländebahn befindet. Aufgrund der Vorhandenen Nähe zu den Gleisen und vor allem der Oberleitungen ist eine Bepflanzung an dieser Stelle aus Gründen der Sicherheit ebenso nicht gestattet, wie alle Pflanzungen im Einschnittsbereich, wie z.B. entlang der nach dem Umbau noch vorhandenen Böschungen der Pottendorfer Linie. Einerseits bleibt ein geringes Ausmaß an Böschungen über und andererseits wäre die Bepflanzung sowie die danach stattfindende Pflege mit einer maßgeblichen Einschränkung des Bahnverkehrs verbunden. Demzufolge wurden strikt die Vorgaben der ÖBB Richtlinie 09.15, Grünraummanagement, eingehalten, die besagt, dass alle Flächen, die sich in beziehungsweise zwischen Gleisanlagen befinden grundsätzlich frei von Vegetation zu halten sind. Böschungen neben Gleisen sind maximal mit Wiesen- oder Rasenflächen auszubilden. Dies entspricht auch den Vorgaben des Naturschutzes, MA22 – Netzwerk Natur, die der Pottendorfer Linie überwiegend trockene Rasenflächen entlang der Böschungen zuordnet.

Es wird auch darauf hingewiesen, dass das Pflanzen von Bäumen neben dem Sicherheitserfordernis der Bahn auch aus der Sicht eines Artenschutzes kontraproduktiv ist, weil dadurch die Kollision von Vögeln, Fledermäusen und anderen geschützten flugfähigen Arten (z.B. Heuschrecken) gefördert wird. Diese Tierarten nehmen Bäume als Habitate an und finden sich dann inmitten von Gleisanlagen wieder. Links der Bahn im Bereich des Umspannwerkes befinden sich unter dem Steg beziehungsweise der Spindel eine Vielzahl an Einbauten, die für den Betrieb des Umspannwerkes beziehungsweise der Bahn notwendig sind, so dass auch von dieser Seite her eine Bepflanzung nicht möglich ist. Dies wird aber im Zuge der Ausführungsplanung noch genau überprüft werden. Die Freiflächen links der Bahn entlang der Pottendorfer Linie, die sich außerhalb der Lärmschutzwand befinden, werden aufwendig mit Sträuchern und Bäumen bepflanzt werden, da sich diese in sicherer Entfernung zur Bahn befinden und dort auch eine hohe Frequenz an Passanten zu erwarten ist.

Zu den zwingend erforderlichen Maßnahmen:

Zum Punkt 1: „Herstellung der baulichen Anlagenteile für eine Verlängerung der Brücke, Objekt WBPS, über die Pottendorfer Linie sowie die Donauländebahn“.

Die Antragstellerin kann sich eine Herstellung der baulichen Anlagenteile für eine allfällige, künftige Verlängerung der Brücke in Richtung der - außerhalb des gegenständlichen Projektvorhabens liegenden - Donauländebahn grundsätzlich vorstellen, allerdings nur soweit, als dies zur Sicherstellung der technischen Möglichkeit einer nachträglichen Verlängerung erforderlich ist.

Darüber hinaus gehende Schritte, wie etwa die bauliche Durchführung der Verlängerung selbst, fallen außerhalb des beantragten Projektumfangs und können im Übrigen mit Blick auf die erforderlichen behördlichen Genehmigungen von der Antragstellerin auch nicht wirksam zugesagt werden.

Hervorzuheben ist, dass auch bei Weiterbestehen der Eisenbahnkreuzung der ehem. Donauländebahn für diesen Teil der Alltagswege keine Änderung beziehungsweise jedenfalls keine Erschwernis für Fußgänger und Radfahrer erfolgt. Die informelle Wegeverbindung vom Pottendorf Bahnweg im Nordwesten zur U6-Station Tscherttegasse im Südwesten via Stüber-Gunther-Gasse bleibt unverändert.

Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass der Mehrwert einer Verlängerung der Brücke über die Donauländebahn gegenüber der bestehenden Eisenbahnkreuzung auch aus sicherheitstechnischer Sicht keineswegs naturgegeben ist: in Bezug auf Kinder mag die Verlängerung der Brücke ein Vorteil sein, für mobilitätseingeschränkte Personengruppen trifft dies jedoch nur bedingt zu, z.B. wenn ein sehr langsames Queren des Bahnübergangs gefährlich sein könnte.

Zum Punkt- „Errichtung von Liftanlagen an den beiden Enden der Brücke)“

Die ÖBB hat die Möglichkeit einer nachträglichen Errichtung von Aufzugsanlagen geprüft und wird die erforderlichen Maßnahmen setzen, um eine allfällige nachträgliche Errichtung von Liftanlagen zu ermöglichen und insbesondere die Kosten für eine solche Nachrüstung im Rahmen zu halten. Für die tatsächliche Realisierung der Aufzüge sind weitere Abstimmungen zwischen ÖBB und Stadt Wien erforderlich. Dass eine nachträgliche Errichtung der Liftanlagen letztendlich auch realisiert wird, kann die Antragstellerin aus den bereits oben genannten Gründen nicht zusagen.

Zum letzten Punkt der zwingend erforderlichen Maßnahmen: „Sicherung der Absprache mit der Stadt Wien, um für die Verlängerung der Brücke durch gestalterische Maßnahmen nicht nur ein technisches Infrastrukturelement, sondern auch ein raumprägendes und identitätsstiftendes Merkmal mit einer wichtigen Verbindungsfunktion im Stadtquartier errichten zu können.“

Die Projektwerberin erklärt sich bereit, hinsichtlich der raumplanerischen Gestaltung im Zusammenhang mit einer allfälligen künftigen Verlängerung der Brücke mit der Stadt Wien in Gespräche zu treten beziehungsweise diesbezüglich bereits laufende Gespräche weiter aufrechtzuerhalten.

Eine Zusicherung, dass eine Verlängerung in einer bestimmten Form bzw überhaupt durchgeführt wird, ist seitens der Projektwerberin nicht möglich. Die Projektwerberin kann die für eine solche Realisierung erforderlichen Voraussetzungen nicht alleine schaffen. Insbesondere kann die Projektwerberin weder eine Finanzierung durch die Stadt Wien noch eine behördliche Bewilligung durch diese herbeiführen.

Eine dahingehende Verpflichtung wäre von der Projektwerberin nicht durchführbar und gleichzeitig als Auflage nicht vollstreckbar und daher unzulässig. Zur Voraussetzung der Vollstreckbarkeit von Auflagen siehe etwa das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 20.12.2016, Ro 2014/03/0035.

Zur sachverständigen Anmerkung auf Seite 106: „Aus fachlicher Sicht werden die umweltrelevanten Genehmigungskriterien des § 24f UVP-G aus fachlicher Sicht dann eingehalten, wenn eine Erweiterung der im Vorhaben enthaltenen Verbindungsbrücke in Abstimmung mit der Stadt Wien - wie bereits von dieser zugesagt - erfolgt“, wird erklärend erwähnt, dass die Antragstellerin sich mit der Stadt Wien diesbezüglich in Gesprächen befindet; eine schriftliche Zusicherung der Stadt Wien liegt ihr jedoch nicht vor.

Wir wären am Ende unserer ersten Stellungnahme bzgl. des gegenständlichen Fachbereiches.

Fiedler: Herzlichen Dank. Gibt es Fragen an den Sachverständigen, bevor er die Beantwortung durchführt?

Schöfmann: Eine kurze Zwischeninformation von unserer Seite. Wir haben dann auch noch eine Stellungnahme zu den Einwendungen. Diese würden wir aber dann im Anschluss verlesen.

Fiedler: Zunächst einmal die Fragen an den Sachverständigen. Herr und Frau Kuba, Herr Gierzig, Herr Wenzl oder Herr Stadler, haben Sie Fragen an den Sachverständigen für Raumplanung? Nein? Dann würde ich den Herrn Sachverständigen Dipl.-Ing. Kordina um Beantwortung der Stellungnahme ersuchen. - Herr Kuba bitte.

Christian Kuba: Uns gehört die Parzelle 65 neben der Brücke, die da gebaut wird, neben dem Steg. Guten Morgen und zwar geht es gerade um das Stadtbild, ob die Brücke da hinpasst und so weiter. Es gibt ja noch kein Bild, also so wie wir es gestern noch besprochen haben, es gibt einen Plan, da sieht man eine Brille und man sieht ja nicht mehr. Man sieht eine 3D-Zeichnung, da sieht man stirnseitlich eine Brücke, die in irgendeinem Feld gemacht worden ist oder sonstiges. Man sieht ja rundherum keine Landschaft. Also da wäre es schon mal gescheit, dass da irgendeiner diese Brücke in 3D zeichnen wird mit den Maßen von den rundum liegenden Häusern und Gebäuden, dass man sieht, was das überhaupt für ein Ausmaß hat. Weil ich habe mir das jetzt angeschaut, die Rampe selbst haben ja einen Durchmesser 25 m. Ist ja jetzt nicht wenig und da täte ich gern schon mal das sehen, wie das dann ausschaut, wenn das dann fertig ist, also bevor es noch gebaut wird. Das wäre etwas Tolles, dass man es mal sieht, wie es nachher ausschaut.

Fiedler: Dankeschön. Das Thema mit der Visualisierung haben Sie gestern auch schon angesprochen und der Sachverständige notiert hier gerade schon und ich würde ihn ersuchen, die Stellungnahme der Stadt Wien, die ich gestern verlesen haben und zu dem was zuvor verlesen worden ist, zu beantworten.

Kordina: Danke für die Ausführungen und für die Hinweise, auf die ich gerne eingehe, um hier einiges klarzustellen: Grundsätzlich am Beginn stand die Frage des Betrachtungsraumes,

das im Gutachten angesprochen wurde, dass eine andere Betrachtungsweise im größeren Umfang zweckmäßig wäre. Hinausgehend über den im Vorhaben dargelegten und im Projekt vorgelegten Untersuchungsraum. Das führt dorthin oder ist damit begründet, dass bestimmte Wechselwirkungen, insbesondere beispielsweise die Radwegverbindungen als auch die Frage des Stadtbildes im Wirkungsgefüge der Stadt natürlich über diesen Untersuchungsraum teilweise hinausgeht. Das ist eine ganz normale Betrachtungsweise im Städtebau und in der Stadtbildbetrachtung, die im Grunde genommen etwas weiter greift als die präzise und auch nachvollziehbare Begrenzung auf den engeren Untersuchungsraum beiderseits der Trasse. Das ist jetzt kein Widerspruch zur UVE und zu den Plangrundlagen, sondern soll nur zeigen, dass man hier in einem erweiterten Kreis die Fragestellung versucht zu behandeln, ist dieses insbesondere Objekt über dem Gleisdreieck wichtig und wie ist es zu betrachten.

Dazu möchte ich auf ein paar vorbereitete Folien eingehen und bitte um die Darstellung der Präsentation (Beilage. /01).

Ausgeführt wurden Zahlen zur Bevölkerungsentwicklung der Stadt Wien: Es gibt hier die letzte aktuelle, vom statistischen Amt der Stadt Wien mit folgenden Prognoseziffern, allerdings nicht bis 2028, sondern bereits bis 2038. Das ist also ein etwas erweiterter Horizont, was natürlich nicht bedeutet, dass die Prognoseziffern, die hier für die Bezirke Meidling, Favoriten, Simmering und Penzing angeführt sind, innerhalb dieser kürzeren Zeit bereits erreicht werden. Prognosen haben immer eine eigene Stellung und sind natürlich mit vielen Annahmen und Bindungen erstellt, die Erreichbarkeit ist nicht 100%ig gegeben. Allerdings ist es entscheidend in diesem Fall, dass die Bezirke, die an dieser Radroute liegen, Penzing ist vielleicht am Rande westlich, aber Meidling, Favoriten und Simmering haben generell Prognosewerte, die über jenen liegen, die in den Projektunterlagen angenommen wurden. Das ist jetzt nicht ein Fehler. Ich kritisiere die Zahlen nicht in der UVE, sondern will nur darauf hinweisen, dass es aus einer mittel- und langfristigen Betrachtung heraus, natürlich ganz andere Entwicklungszahlen gibt, auf die man eingehen sollte oder die zumindest dazu geführt haben, dass wir die Frage dieser tangentialen Schließung zwischen diesen Bezirken entsprechend hervorhebt. Nächste Folie.

Diese Entwicklung zeigt sich auch in der Bevölkerungsentwicklung der Jahre 2014 bis 2024. Es ist leider Gottes bei der Kopie, bei der Erstellung der gelbe Kreis verloren gegangen, der um unser Projektgebiet herum gebildet worden war, ich würde mal sagen, knapp unterhalb des ersten Bezirkes, der im mittleren Bereich dieser Darstellung erkennbar ist mit hellblau, der Bereich um den wir uns bemühen, über den wir diskutieren, ist praktisch eine Fingerbreite unterhalb. Wir haben also dort und auf den Ring hinüber nach Simmering durchgehend eine Entwicklung zu erwarten, die bedingt ist natürlich durch die Wohnbautätigkeit auch der Stadt Wien und durch die städtebaulichen Konzepte, die wir dort zu erwarten haben. Bitte um nächste Folie.

Die Bevölkerungsentwicklung der Jahre 2001 bis 2018 hat allein in Meidling Werte erreicht um die 24-25%, wenn man die letzten 20 Jahre in etwa annimmt. Ich gehe nicht davon aus, dass also diese Entwicklung sich unmittelbar fortsetzt, da anzunehmen ist, dass die verfügbaren Bauplätze, das Bauland, etc. für die entsprechenden verdichteten Bauten auch wirklich nachhaltig dort vorhanden sind, eher noch in Simmering oder in Favoriten. Bitte um nächste Folie. Das Leitbild Grünräume Wien greift diese Situation indirekt auch auf und zeigt, wenn Sie hier in der Ein-Drittel-Zone links, sehen Sie die blaue Fläche, das sind also die Teiche am Laar Berg

in dieser großen Grünzone, links davon haben wir unsere Siedlungsgebiete und auch Grünräume, die Sportanlagen, Golfplatz etc. Fußballplätze und weiter anschließend in grau das Kleingartengebiet, dann sind wir schon beim Gleisdreieck. Und wenn Sie jetzt von dort ausgehend Richtung Osten, Richtung rechts sich die Route vorstellen, des Weges, dann landen Sie punktuell immer wieder in einer Grünzone, die im Grunde genommen wie eine Perlenreihe den wesentlichen Erholungsraum und Grünraum im Süden der Stadt umgreift. Diese Zonierung in den, im Leitbild der Stadt Wien hat den Hintergrund, dass man sich bemüht, nicht nur im Nordosten und Norden der Stadt die Grünentwicklung so zu gestalten, dass es eine durchgehende Verbindung gibt vom Bisamberg bis zur Donau, sondern dass es eine analoge Verbindung gibt, die natürlich nicht so ausgeprägt sein kann wie der Wienerwald selbst, von der Donau bis zum Wienerwald. Das heißt, wir haben es hier mit einer Hauptroute zu tun, die natürlich zu beachten ist, die mit Sicherheit in Zukunft noch stärker genutzt wird und bitte hinsichtlich des Modal Split zur nächsten Folie.

Warum wir eben auch den Radverkehr so stark betonen und beachten müssen: Sie haben hier von 1993 bis 2025 die Darstellung, welche Ziele hier bestehen in der Veränderung des Modal Split. Wesentlich ist, dass versucht wird, die 40% 1993 beim motorisierten Individualverkehr bis 2025 auf 20% zu reduzieren. Das ist jetzt eine Gesamtbetrachtung von Wien und schließt natürlich alle Strukturen mit ein und ist nicht gleichbedeutend mit unserem Planungsgebiet und mit dieser Grünzone. Es zeigt nur, dass man sich bemüht, entsprechende klimapolitischen Zielsetzungen hier eine konsequente Entwicklung für den öffentlichen Personennahverkehr, für die Bahn, für die Busse, wie auch Fuß- und Radwege zu erreichen. Ich bitte um die nächste Darstellung.

Das Radwegnetz, das Grundnetz, hat diese Trasse natürlich aufgegriffen, ist hier in der gelben Ellipse in unserem Planungsgebiet auch gekennzeichnet. Sie sehen hier diese Ost-West-Verbindung, die am südlichen Rand über die Pottendorfer Straße gegen Osten sich erstreckt. An dieser Stelle ein Nebensatz. Der Eibesbrunnersteg ist nicht in diesem Radwegnetz dargestellt. Er ist primär als Fußwegverbindung genutzt und gestaltet. Das ist insofern wichtig, weil eben die Rampenausführung in unserem Gleisdreieck an der Pottendorfer Straße diese Priorisierung auch des Radweges damit aufgreift und zeigt. Bitte um das nächste Bild.

Der Masterplan für die Fahrradstraßen zeigt dieses Bild wieder, dass eben gerade die Pottendorfer Straße eine hochrangige Verbindung in Ost-West-Richtung ist und in weiterer Folge sowohl im Westen den städtischen Raum von Meidling und im Osten die Grünzonen anbindet. Die letzte Folie bestätigt das nochmals, indem hier der Blick auf die Hauptwegrouten mit den Prioritäten dargestellt ist.

Das wollte ich nur zu den Fragen, die dankenswerterweise von der ÖBB angesprochen wurden, aufgreifen, indem ich zeige, dass der Betrachtungsraum in unserem konkreten Fall ein erweiterter sein sollte, um hier die Bedeutung dieser Wegeverbindung und das Bemühen der ÖBB, um diese Kreuzung auch entsprechend zu begründen und auch darzustellen. Das mal als Punkt zu der Prognose der Bevölkerung, zu der räumlichen Untergliederung und zu den zu erwartenden Entwicklungen in diesem Raum.

Die nächste Frage, auf die ich kurz eingehen muss, ist die Frage des Stadtbildes: Natürlich ist eine Stadtbildbetrachtung teilweise eine fachliche und teilweise auch eine subjektive Betrachtung, die von der Wahrnehmbarkeit des Raumes und seines Umfeldes abhängt. Aus fachlicher Sicht muss man dazu sagen, dass die Kulisse um das Gleisdreieck äußerst unterschiedlich ist.

Das werden Sie kennen. Einerseits Hochbauten, mehrgeschossige Wohnbauten, öffentliche oder soziale Einrichtungen und dann haben wir Kleingartengebiete, das sich als ein Hauptwohngebiet entwickelt hat. Innerhalb dieser Zone befindet sich das Gleisdreieck in Tieflage und prägt gewissermaßen als Korridor, als Unterbrechung, aber auch als Prägung dieses Raumes den Gesamtbereich dort eindeutig. Mit der Überquerung dieses Bereiches würde eine Brücke geschaffen werden, die ein Signal hinsichtlich der Verbindung dieser unterschiedlichen Siedlungsbereiche darstellt. Ein Signal, das aus meiner fachlichen Sicht und aufgrund der räumlichen Positionierung nur ein eindeutiges Signal der städtebaulichen Integration und Verknüpfung unterschiedlicher Lebens- und Wirkungsbereich sein sollte. Deshalb ist es auch notwendig, dieses Bauwerk mit der entsprechenden Sorgfalt sich anzuschauen und hier die ÖBB und die Stadt Wien einzuladen zu einem zielführenden Gestaltungsprozess, der durch die ersten Überlegungen mit der Rampe und mit der Positionierung der bestehenden Brücke ja schon begonnen wurde. Die Frage wie man das beurteilen kann, geht natürlich darauf hin, da war die Frage von der Familie Kuba. Als Planer muss man ein räumliches Verständnis haben, gerade als Architekt und Stadtplaner kann man mit den Dimensionen natürlich sich ein Bild machen und ich habe bewusst nicht als Gutachter jetzt ein eigenes Bild entworfen, weil ich das in dieser Rolle als Gutachter nicht kann. Ich habe aber keine Sorge, dass im Grunde genommen von der ÖBB gemeinsam mit der Stadt Wien eine adäquate Lösung gefunden wird, die auch im gestrigen Gespräch angedeutet worden war. Ich verweise darauf, dass also die ÖBB in den vergangenen Jahren, um nicht zu sagen Jahrzehnten, aus meiner fachlichen Sicht, bewundernswerte Haltestellen und Architekturlösungen geschaffen hat, die sich sehr, sehr gut in den jeweiligen Lebensraum integrieren. Ich denke hier beispielsweise an die gesamte Pottendorfer Linie im weiteren Süden.

Also für mich nachvollziehbar von den Dimensionen her und von der Ausbildung, allerdings hätte ich schon ein Thema dazu: Ich greife vielleicht in dem Fall etwas vor, aber die gestern noch diskutierte Durchblickbehinderung durch Milchglas, Kunststoff etc. halte ich nicht für günstig. Aus stadtbildgestalterischer Sicht würde ich eine transparente Überführung und Brückengestaltung vorziehen, so eben wie beim Eibesbrunnersteg. Der hat nämlich auch eine zwei Meter hohe Seitenwand, verglast, die natürlich teilweise besprüht ist, aus meiner Sicht sogar nicht mal unoriginell, aber es ist durchsichtig. Es ist ein Weg, von dem man nach beiden Seiten sehen kann und wahrnimmt, welche Gegebenheiten man hat beiderseits der Brücke, also meiner Meinung nach positiv. Und ich nehme diesen Steg auch aus der Ferne, wenn ich ihn betrachte, anders wahr und nicht nur als eine milchglasförmige zwei Meter Konstruktion mit Sicherheit mehr als zwei Meter hohe Zäsur, die sich quer über dieses Gleis erstreckt. Meine Empfehlung wäre jetzt erstens und da bin ich bei einer meiner zwingenden Maßnahmen mit der Stadt Wien über eine Gestaltung zu diskutieren, die pragmatisch, einfach lösbar sein sollte und gleichzeitig die Frage der Einblickbehinderung vielleicht anders zu lösen. Ich könnte mir vorstellen, dass man in einzelnen Abschnitten der Brücke vertikale Lamellen anbringt, die den Blick in jene Richtung, in der sich da möglicherweise beeinträchtigte Personen befinden, behindert und den Ausblick von der Brücke nur in bestimmte Richtungen erlaubt. Eine meiner Meinung nach durchaus gangbare Lösung, die gleichzeitig aber in jenen Zonen der Brücke, die also keine Einblicksmöglichkeiten in benachbarte Bereiche beinhaltet, einen Frei-

raum bietet, der nicht uninteressant ist. Das ist einmal, wie gesagt, jetzt nur eine fachliche Erläuterung und zielt ab auf die Empfehlung, dass die ÖBB mit der Stadt Wien doch bitte das offen diskutiert und auch eine wirklich pragmatische und auch ökonomische Lösung findet. Die Bepflanzung, die angesprochen war, habe ich nicht auf die Brücke und auf dieses Bauwerk bezogen, wenn sofern überhaupt eine Aussage gekommen ist. Ich habe nur wahrgenommen, dass die Platte - ich habe sie so bezeichnet - die praktisch von der Donauländebahn sich erstreckt vom Pflegeheim hinüber bis zur Pottendorfer Straße zum Bereich der Brückenüberführung nicht wirklich als ein attraktiver Bewegungs-, Entgegnungs- oder Begegnungsraum zu bezeichnen ist, sondern eigentlich eine Mischung von betonierter Fläche, offenen Lichtschächten, Wegeführungen, die nicht gerade eine zielgerichtete Führung ergeben aus meiner Sicht. Meiner Meinung nach müsste man diese Platte teilweise schließen, weil der meiste Lärm im Bestand kommt von der U-Bahn, die dort über irgendeine Weiche fährt und man könnte diese Platte im Grunde genommen wirklich als einen Übergangsbereich zwischen dem westlichen und östlichen Bereich in unserem Planungsgebiet bezeichnen, das ist aber kein Bestandteil dieses Projektes. Das ist die klassische Aufgabe der Stadt Wien. Darum auch nur angesprochen bei den Empfehlungen.

Zur Brücke selbst: Aus meiner Sicht ist zwingend nur sicherzustellen, dass eine Verlängerung zu einem Zeitpunkt, den ich nicht beurteilen kann und den ich im Moment auch nicht unbedingt sehe, möglich ist. Darum gibt es also bei mir die zwingende Auflage, eine Verlängerung zu ermöglichen, indem die baulichen Vorkehrungen bei der jetzt betrachteten Brücke dazu geschaffen werden. Also das ist die einzige Vorgabe, die ich also von baulicher Seite hier formuliere. Was die Verlängerung beträfe, wann das ist und wie steht nicht zur Diskussion. Zwingend vorgeschlagen habe ich aber die Lifte, weil ich der Meinung bin, dass auf den Rampen dieser Mischverkehr Radfahrer, Rollstuhlfahrer, Rollatorbenutzer, Kinder mit Rollern, Kinderwagen, etc., ohne eine Aufstiegshilfe auf der Wendel zu Problemen führen kann. Das muss nicht sein, aber ich gehe davon aus. Ich kann mir nicht vorstellen, dass ein Fünfjähriger, der mit dem Roller da runterfährt und das ist eine tolle Sache, dass der da in jedem Fall reagieren kann, wenn er da jemanden mit einem Rollator oder mit einem Kinderwagen entgegenkommen sieht. Also das hat ganz pragmatische Gründe und hier ist einen Aufstieg für Menschen mit Behinderungen oder von gehbeeinträchtigten Personen sicherzustellen. Also das ist der wesentliche zwingende Punkt.

Ich darf da zusammenfassen, es sind drei Punkte von mir, die zwingend genannt sind: Der Lift, die Erweiterbarkeit der Brücke, ohne dass das jetzt der Fall sein muss und die Abstimmung mit der Stadt Wien, um wirklich eine optimale Lösung zur Brücke zu der Gestaltung dieses Übergangsbereiches herzustellen. Ich habe jetzt mal vorerst versucht die meisten Fragen, die ich mir aufgeschrieben habe, zu beantworten und würde gern an diese Stelle einmal eine Pause machen.

Fiedler: Herzlichen Dank. Insofern frage ich erst einmal die ÖBB: Ist noch eine Fragestellung offengeblieben und nicht beantwortet? Gibt es noch weitere Stellungnahmen dazu?

Schöfmann: Ja, wir würden ganz kurz antworten wollen und zwar zu Ihren drei Punkten. Zum Punkt Sichtschutz und weitere Abstimmung mit der Stadt Wien: Das werden wir natürlich durchführen und wir haben sowieso laufende Gespräche mit der Stadt Wien und die werden

wir selbstverständlich fortsetzen und ich bin mir sicher, dass wir hier einen vernünftigen Konsens finden, damit wir auch für die Anrainer hier eine vernünftige Lösung zustandebringen. Zum Punkt Aufzug: Wir werden den Aufzug errichten, wir werden dieser zwingenden Vorschrift Folge leisten und zum dritten Punkt die weitere Abstimmung mit der Stadt Wien und die baulichen Vorkehrungen am Steg für eine eventuelle Verlängerung, das haben wir ohnehin schon eingeplant gehabt und das werden wir natürlich weiterhin machen und werden die Gespräche mit der Stadt Wien fortsetzen. Danke vorerst.

Fiedler: Herzlichen Dank.

Pechhacker: Frau Fiedler, darf ich noch ganz kurz Stellung nehmen zu einem Absatz in der zusammenfassenden Bewertung vom Herrn Kordina auf Seite 102 steht recht deutlich: Während der Bauphase muss darauf geachtet werden, dass gehbehinderte Personen die Querung nutzen können. Wir haben in der Stellungnahme der Stadt Wien diesbezüglich einen Satz, den wir gerne so einhalten und so festschreiben wollten: Die Querung, die niveaugleiche Verbindung für Mobilitätseingeschränkte möglichst lange nutzbar bleiben sollte. Wir haben eine Bauphase, wo aus Sicherheitsgründen die Querung für mobilitätseingeschränkte Personen nicht sichergestellt werden kann. Wir werden alles daranlegen, diesen Zeitraum möglichst kurz zu halten.

Fiedler: Herr Sachverständiger?

Kordina: Ich kann dazu nur sagen, das ist bedauerlich, aber unter Umständen nicht zu ändern. Aus meiner Sicht würde ich halt empfehlen, diese Phase so kurz wie möglich zu halten und entsprechend kenntlich zu machen. Weil ich nicht glaube, dass die betroffenen Personen über einen provisorischen Steg mit Stiegen die Zone überbrücken können.

Fiedler: Ich hätte da auch noch einen Absatz in der Stellungnahme der Stadt Wien vom 3. März 2021 (Anm.: Beilage. /05), wo ich den Sachverständigen ersuche, noch ein kurzes dazu Statement abzugeben und zwar: Der Gutachter für Raumplanung hat Empfehlungen in den Maßnahmenkatalog aufgenommen, die als erforderlich betrachtet werden. Vorgeschlagen wird eine Ausstattung mit Liften an beiden Enden, eine Verlängerung der Geh- und Radwegbrücke über beide Eisenbahnkreuzungen und eine Überplattung. Und dann in der zusammenfassenden Auflistung zwingend erforderliche Maßnahmen auf Seite 272 bezeichnet der Gutachter die Herstellung der Brückenverlängerung als zwingend und nicht nur als Empfehlung. Da würde ich Sie ersuchen, dass Sie darauf nochmal kurz eingehen und das klarstellen.

Kordina: Also ich kann hier klarstellen, dass war ein technischer oder Formulierungsfehler. Es ist nicht von mir als zwingend, das möchte ich präzisieren, als zwingend erforderlich angesehen worden, die Brücke gleich über beide Eisenbahnlinien, Eisenbahnkreuzungen hinweg zu führen. Das ist nicht das Ziel, sondern ich bleibe dabei, bitte die Voraussetzungen schaffen für eine eventuelle Verlängerung, aber derzeit nicht gefordert. Also die technischen Voraussetzungen, wie ich es gehört habe, werden ja geschaffen, sind auch bei einer Stahlbauweise nicht

wirklich schwierig einzuführen oder vorzunehmen, aber eine Verlängerung über beide Eisenbahnkreuzungen ist von mir nicht gefordert, ist auch nicht Gegenstand des Vorhabens.

Fiedler: Nein. Gut, Danke für die Klarstellung. - Frau Kuba bitte.

Jacqueline Kuba: Ich wollte nur wissen wegen der Brücke, wenn diese im Nachhinein verlängert werden kann, bringt das dem Stadtbild jetzt nix, weil dann haben wir diese zweite Wendel, die ja nicht notwendig wäre auf dem kleinen Grundstück. Und dann nochmal einmal ein bei Altenheim drüben eine dritte oder wie?

Fiedler: Herr Dipl.-Ing. Kordina bitte.

Kordina: Ich möchte vorausschicken, dass ich als eigentlich Planer einer derartigen Aufgabe immer mit sehr großem Interesse gegenüberstehe und natürlich als Planer mir Lösungen vorstellen kann, die zu attraktiven oder akzeptablen Lösungen führen, aber das ist nicht mein Job. Ich habe nur darauf hingewiesen, dass es theoretisch möglich ist, eine Lösung zu finden. Das sind nur schematische Darstellungen, die nicht die Qualität einer Planung haben und natürlich ist es dann auch notwendig auf die Aspekte, die Sie angesprochen haben, entsprechend einzugehen. Und da kann ich mir alles Mögliche vorstellen, aber das ist nicht Gegenstand der jetzigen Diskussion. Ich würde mich freuen, wenn die Stadt Wien diesbezüglich in Verbindung mit dem Anschluss an die U-Bahnstation sich hier das eine oder andere überlegt, um hier eine plausible, langfristig geltende Lösung zu finden. Ansonsten kann ich nur an andere Städte erinnern, die Überführungen, Trassierungen in Obergeschoßen etc. bei Bahnen auch für Fußgänger haben und bewundernswerte Lösungen hergestellt und erreicht haben. Also die Sorge kann ich nachvollziehen, das sollte aber mit guter Architektur lösbar sein. Wäre vielleicht sogar ein Vorschlag an die Stadt Wien, einen Gestaltungswettbewerb machen zu lassen, das würde sich lohnen.

Fiedler: Dankeschön. Gibt es von Seiten der ÖBB zu diesem Punkt noch eine Aussage?

Schöfmann: Also nicht zur zusammenfassenden Bewertung, sondern zu den Einwendungen, die würden wir gerne beantworten.

Fiedler: Ich gebe kurz an die Koordinatorin.

Riedmann: Es kam kurz die Frage nach der empfohlenen Maßnahme zu den Bäumen Herr Kordina. Daraufhin kam die Frage an den Sachverständigen Dr. Ingo Korner, wie denn das mit den Bäumen wäre. Er hat eine Klarstellung zum Netzwerk Natur: Es sind hier tatsächlich keine Bäume vorgesehen, sondern Flächen mit offenem Boden und Schotter, sowie lückige Brachen und Ruderalvegetation mit einzelnen Sträuchern. Also nur wegen der Bepflanzung zur Klarstellung. Diese empfohlene Maßnahme von Hans Kordina kann tatsächlich nicht so durchgeführt werden, wie er es empfohlen hätte. Und zu den Glasflächen an den Stegen: Da müssten wir nachfragen. Da wäre nämlich von ihm jedenfalls eine vogelsichere Ausführung vorzusehen.

Fiedler: Hat die ÖBB das akustisch gehört? Wenn Glasflächen kommen, dann müsste in puncto Vogelschutz nochmal mit dem Sachverständigen für Ökologie Kontakt aufgenommen werden.

Schöfmann: Ja, werden wir machen.

Fiedler: Das war jetzt nur eine Klarstellung, wo diese Aussage von unserem ökologischen Sachverständigen herkommt. Das ist momentan noch ein E-Mailverkehr. Sollten sich noch mehrere Fragestellungen ergeben, wird er das dann direkt beantworten und formulieren.

Schöfmann: Aber wir könnten gleich zusagen, dass falls Glas verwendet werden sollte, dass wir dann auf jeden Fall Vogelschutzglas verwenden würden. Das habe ich gerade auch von unserer Ökologin, von der Frau Dr. Kowarc, zugeflüstert bekommen.

Fiedler: Dann würde ich gerne an den Herrn Dr. Korner kurz übergeben, dass er da darauf repliziert.

Korner: Ja schönen guten Tag. Ja, also es gibt zwei Punkte: Das eine wäre die Bepflanzung der Böschungen. Ich habe gerade nochmal nachgeschaut im Netzwerk Natur, wo auch die ganzen Bahnlinien enthalten sind, gibt es sozusagen Zielformulierungen, wie dieser Lebensraum gestaltet werden sollte und da liegt eben der Schwerpunkt auf relativ offenen, wiesenartigen Bereichen, mit vereinzelt Gehölzen. Gerade in dem Bereich, der von der ÖBB trassennah gepflegt und auch aufwuchsfrei gehalten wird, würden sich daher derartige Trockenwiesen, Pioniervegetation und Schotterrasen anbieten, was aber nicht ausschließt, dass Sträucher durchaus auch vorhanden sind. Das wäre sogar durchaus wünschenswert, aber jedenfalls Baumpflanzungen sollten nach Möglichkeit dort nur eine untergeordnete Rolle spielen. Und zum zweiten Punkt: Wenn Glaselemente, in welcher Form auch immer bei Stegen, Brücken etc. vorgesehen sind, spricht grundsätzlich aus ökologischer Sicht natürlich nichts dagegen. Man muss diese nur soweit qualitativ aufwerten als sie vogelschlagsicher sind. Da gibt es von der Wiener Umweltanwaltschaft eine recht ausführliche Broschüre und auch Studien dazu von Martin Rössler 2019, wo man eben mit Folien arbeitet, die entweder ein Punktemuster, Gitter oder Linien oder auch Beschriftungen vorsieht. Also sofern dies in einer entsprechenden Form ausgeführt wird, spricht aus Sicht des Vogelschutzes auch nichts gegen Glasflächen.

Fiedler: Gut, Dankeschön. Die ÖBB hat das jetzt sicherlich auch gehört. Gibt es noch Fragen an den Sachverständigen für Raumplanung? Nein? - dann würde ich die ÖBB ersuchen, noch zu den Einwendungen Stellung zu nehmen.

Schöfmann: Dann würden wir beginnen mit der Stellungnahme zur **Stadt Wien, Magistratsdirektion** und zwar zu Punkt **B001-5**: Aus Sicht der Raumnutzung verweist die Antragstellerin nochmals auf den UVE-Fachbeitrag, in dem dargelegt wurde, dass die bestehenden Querungen für den Fußgänger- und Radverkehr aufrecht bleiben beziehungsweise durch eine niveaufreie Überführung wiederhergestellt werden und sich insgesamt somit keine Auswirkungen auf die Raumnutzung ergeben.

Auch hinsichtlich des Schutzgutes Sachgüter fand im UVE-Fachbeitrag eine Auseinandersetzung mit der Überführung statt, mit dem Ergebnis, dass sich hinsichtlich Trennwirkung, Geländeveränderungen in der Betriebsphase keine Auswirkungen ergeben (siehe Fachbericht Verkehr, ON 301.1).

Aus Sicht der Nutzer ist nachvollziehbar, dass die Benützung der neuen Fuß- und Radwegquerung über die Pottendorfer Linie etwas beschwerlicher sein wird als der direkte Weg über die beschränkte Eisenbahnkreuzung, wie derzeit möglich. Dem ist aber entgegenzusetzen, dass die höhere Zugfrequenz das Beibehalten einer Schrankenanlage aus betrieblichen und sicherheitstechnischen Gründen nicht zulässt.

Zu D006, Stellungnahme von Herrn Dipl.-Ing. Roland Giersig, D006-6:

Vorab ist festzuhalten, dass Nachbarn kein subjektives Recht an der Nichtbeschattung von Schrebergärtenhäusern anderer Personen zukommt. Nachbarn haben auch kein subjektives Recht an der Erhaltung des Ortsbilds.

Zu Veränderungen des Ortsbilds: Im Zuge des Projektes wird die bestehende Eisenbahnkreuzung der Pottendorfer Linie mit der Pottendorfer Straße aufgelassen und durch einen Steg für Radfahrer und Fußgänger ersetzt. Der gerade verlaufende, kurz gestreckte Steg verfügt über Stiegen für die Fußgänger (3 läufig gerade Treppenanlage mit 2 Zwischenpodesten) und über 2 gewendelte Rampen jeweils an den Brückenenden für Radfahrer. Der Steg überquert die Pottendorfer Linie in einer Höhe von ca. 7,30 m über Gelände. Die Brückenkonstruktion wird in Stahl ausgeführt. Die gewendelte Rampenanlage wird doppelstöckig mit einem Achsenradius von ca. 12,30 m ausgeführt.

Die Lage des Steges entspricht weitgehend der Bestandskreuzung, die beiden Rampen werden jeweils rechts der Pottendorfer Linie auf Bahngrund im Dreieck Stüber-Gunther-Gasse, Strecke 10615 und Pottendorfer Linie und links der Pottendorfer Linie auf einer Grünfläche im Dreieck Pottendorfer Linie, Pottendorfer Straße und Umspannwerk Süd errichtet.

Infolge der Höhenentwicklung ist der Fußgängersteg Pottendorfer Straße im Nahbereich wahrnehmbar. Im Mittelbereich wird die Wahrnehmbarkeit durch das urbane Umfeld sowie die angrenzenden Gebäude, wie etwa das Umspannwerk Wien Süd, merkbar reduziert. Diese partielle Erhöhung der Wahrnehmung führt im Kontext mit den bereits bestehenden Bahnanlagen, Lärmschutzwänden sowie dem umgebenden, technologisch und nutzungszweckbestimmten Gebäudebestand zu geringen Kontrasten durch punktuell erlebbare technische Überformung und Fremdkörperwirkung.

Die Störung der Eigenart und Vielfalt der Landschaft infolge merkbarer Wahrnehmbarkeit im Nah- und sektoral im Mittelbereich ist auf Grund der bestehenden Bahnanlagen bereits gegeben, die baulichen Veränderungen im Rahmen des Projektes und insbesondere die Steganlage sind zusätzlich im Nahbereich wahrnehmbar. Eine deutliche Veränderung des Ortsbildes im Teilraum und insbesondere in der Umgebung der Pottendorfer Straße östlich der Bahnanlagen sowie der dort gelegenen Kleingartenanlagen ist jedenfalls im Zusammenhang mit den bereits bestehenden Bahnanlagen, Übergängen und angrenzenden Infrastruktureinrichtungen, die ein ähnliches Höhenausmaß wie der Steg erreichen, nicht zu konstatieren.

Diese Aussage ist auch in Zusammenhang mit dem südlich gelegenen Steg Eibesbrunnergasse zu sehen, der zeigt, dass baulich ähnliche Querungsanlagen im Umfeld der Pottendorfer Linie existieren und somit ein langjährig bestehender Bestandteil des Stadtbildes im Umfeld der Pottendorfer Linie sind.

Insgesamt betrachtet ist die Veränderung des lokalen Erscheinungs- und Ortsbildes im Umfeld der Pottendorfer Linie durch das vorliegende Projekt als gering einzustufen.

Zur „Beeinträchtigung der Nutzung von Sachgütern“: Die behauptete Beeinträchtigung der Nutzung von Sachgütern stellt kein subjektives Recht dar.

Fiedler: Da geht es um die widersprüchliche Formulierung „Flächen von Dritten werden benötigt“?

Schöfmann: Richtig. Ich fahre fort.

- Zu **D006-8:** Was unter Sachgütern zu verstehen ist, wird im Fachbericht Sach- und Kulturgüter, Einlage 316.1, folgendermaßen erläutert: „Als Sachgüter sind technische Infrastruktureinrichtungen definiert, die öffentlichen Bedürfnissen dienen. Sie umfassen Einrichtungen der technischen Infrastruktur (Versorgungsnetze für Gas, flüssige Rohstoffe, Strom, Wasser, Abwasser, Fernmeldeanlagen, Lichtwellenleitungen; Rohstoffabbaugebiete; Sondernutzungen wie Kläranlagen, Umspannwerke, Kraftwerke u. ä.);
- Soziale technische Infrastruktur (medizinische Einrichtungen wie zB Röntgengeräte in Arztpraxen);
- Verkehrswege (überregionale, regionale und lokale Verkehrsverbindungen).“

Flächen Dritter zählen per se somit nicht zu den Sachgütern.

Der erste Satz im Zitat in Einwendung D006-8 "Flächen von Dritten werden für den Steg Pottendorfer Straße benötigt" ist rein informativ und steht damit im Zusammenhang, dass fast ausschließlich Flächen der Projektwerberin beansprucht werden. Daraus ergibt sich kein Einfluss auf die Bewertung des Schutzgutes. Schließlich sind weder die Flächen der Projektwerberin noch Flächen Dritter Sachgüter gemäß der Definition im Fachbericht Sach- und Kulturgüter. Die Bewertung der Auswirkungen auf Sachgüter in der Betriebsphase in Bezug auf die Flächenbeanspruchung bezieht sich somit ausschließlich auf Sachgüter gemäß der Definition im Fachbericht.

Zur Stellungnahme D007-2 von der Frau Hermine Edlinger: Die Wegüberführung Pottendorfer Straße - Stüber-Gunther-Gasse liegt auf einer Radwegroute. Daher ist sowohl für Fußgänger als auch für Personen mit reduzierter Mobilität (Rollstuhlfahrer, Personen mit Kinderwägen, sonstige in ihrer Bewegungsfähigkeit eingeschränkte Personen), als auch für Radfahrer eine adäquate Querungsmöglichkeit zu schaffen. Daraus ergeben sich neben den festen Treppen die dargestellten zweigeschossigen Rampen, die im Mischverkehr benützt werden.

Und diese Stellungnahme gilt auch für **D010 von Frau Martha Herzig.**

Damit wären wir am Ende dieses Fachbeitrages mit unseren Stellungnahmen zu den Einwendungen.

Fiedler: Herzlichen Dank. Herr Sachverständiger bitte.

Kordina: Danke für die Vorstellung dieser Punkte. Aus meiner Sicht kann aus fachlicher Sicht diesen zugestimmt werden und es gibt dazu keinerlei Ergänzung.

Fiedler: Gibt es Fragen an den Sachverständigen? Nein, dann würde ich gerne diesen Block abschließen. Die Sachverständigen vom Block 4 sind bereits im Pausen- und Warteraum in Bereitschaft. Ich würde daher gerne eine Pause machen bis 11:00 Uhr.

Die Verhandlungsleiterin unterbricht die Verhandlung für eine Pause von 10:45 Uhr bis 11:00 Uhr und setzt die Verhandlung um 11:00 Uhr fort.

Fiedler: Wir mussten nun einen Tausch bei den Fachgebieten vornehmen, da unser Sachverständiger für Luft und Klima steht erst um 13:00 Uhr zur Verfügung steht. Deshalb beginnen wir jetzt eben mit dem Fachbereich Erschütterungen und ich ersuche den Herrn Prof. Flesch sich und sein Fachgebiet kurz vorzustellen.

Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Rainer Flesch, nichtamtlicher Sachverständiger für Erschütterungen:

Mein Name ist Rainer Flesch, ich habe an der TU Wien Bauingenieurwesen studiert und auch das Doktorat erarbeitet, habe dann ab 1980 an den Vorläuferinstitutionen von Austrian Institute of Technology die Gruppe Baudynamik aufbauen dürfen, habe mich 1990 an der TU Graz für das Fachgebiet Baudynamik habilitiert und halte seither dort die Vorlesung angewandte Baudynamik und Erdbeben. Ich bin auch Sachverständiger für Schwingungstechnik, Baudynamik und Erschütterungsschutz.

Betreffend das Fachgebiet Erschütterungen ist zu sagen, dass also bei den Infrastrukturprojekten hier zwei wesentliche Aufgaben wahrzunehmen sind. Zunächst vielleicht noch, bei den Erschütterungen gibt es einmal die fühlbaren Erschütterungen und zusätzlich dann noch den sogenannten Sekundärschall, der allerdings nur bei den unterirdischen Trassen eine Rolle spielt, also hier kein Thema darstellt.

Wir betrachten die Erschütterungen in der Bauphase und in der Betriebsphase. In der Bauphase geht es im klassischen Erschütterungsschutz sozusagen um den Gebäudeschutz, den Schutz vor Bauwerksschäden zur Folge der Bauarbeiten. Hier werden die Richtwerte der ÖNORM S 9020 herangezogen. Da gibt es also einige Bauarbeiten, von denen wir wissen, dass die besonders beachtet werden müssen, z.B. Spundwandrammen sind mit großen Erschütterungen verbunden, Tiefenrüttler, Bodenverdichtungen mit Vibrationswalzen oder der Einsatz von Hydraulikmeiseln. Und wie ist hier vorzugehen?

Das Ganze beginnt einmal mit einer so genannten Risskartierung, das vor Beginn der Bauarbeiten die Gebäude im Umfeld beweisgesichert werden. Insgesamt hat der Planer hier 156 Objekte aufgenommen. Das nächste ist dann, dass bei den Bauarbeiten so genannte Unbedenklichkeitsbereiche nach Möglichkeit einzuhalten sind. Wir haben ja große Erfahrungen wie man mit den einzelnen Baugeräten, wie nahe man da an die Bauwerke herangehen kann und haben zusätzlich, wenn es irgendwo kritisch ist oder besonders schützenswürdige Bauwerke da sind, auch noch die Möglichkeit das Bauwerksmonitoring einzusetzen. Da werden eben dann Messgeräte platziert, im Nahbereich der Arbeiten und es wird eben geschaut, welche Schwinggeschwindigkeitswerte da tatsächlich auftreten. Hat den Vorteil, dass man da unmit-

telbar eingreifen kann, zum Beispiel SMS an die Geräteführer schicken, dass eben da abgebrochen wird, wenn es kritisch wird und das Feine ist, man hat auch gleich eine Dokumentation was tatsächlich stattgefunden hat.

Dann die nächste Geschichte ist die Betriebsphase: Da geht es um das Wohlbefinden der Anrainer. Der Planer hat eine Prognose erstellt. Unter Erschütterungsschutz hat sich im Laufe der Jahre jetzt als iterative Vorgehensweise herauskristallisiert, nämlich indem man dann zu gewissen Zeiten, wo man eben noch zusätzlich Messungen machen kann, die Prognose weiter aktualisiert und verbessert. Das ist also im gegenständlichen Projekt nicht so der Fall, da haben wir eigentlich jetzt schon recht gute Modelle, aber zum Beispiel, wenn ein Tunnel irgendwo hergestellt wird, ist das natürlich wirklich ein Thema. Die Beurteilung erfolgt nach der ÖNORM S 9012, dort gibt es auch wieder Richtwerte und diese Richtwerte sind auch jetzt noch unterteilt in ausreichenden und guten Erschütterungsschutz, wobei wir in diesem Projekt ja eine Vorbelastung durch die ÖBB haben. Da ist ein ausreichender Erschütterungsschutz wichtig. Wenn es sich nicht ausginge, wenn die Prognose eben zeigt, dass hier Maßnahmen erforderlich sind, dann sind zum Beispiel besohlte Schwellen, Unterschottermatten oder Mas-sefedersysteme einzusetzen. Hier hat die Prognose gezeigt, dass der schwere Gleisoberbau von Hochleistungsstrecken ausreicht, dass also hier keine besonderen Maßnahmen erforderlich sind.

Was dann gemacht wird am Schluss, wenn die Betriebsphase beginnt. Das da in zwei Objekten noch ein Nachweis gebracht wird, dass also wirklich alles gestimmt hat mit der Prognose und dass diese Erschütterungswerte gewährleistet sind. Was nun neu ist in diesem Projekt, ist, dass seit August 2019 die RVE 040204 in Kraft ist, die das Wohlbefinden der Anrainer in der Bauphase verstärkt sicherstellen soll. Ich hatte die Ehre, da im Arbeitskreis mitzuwirken und auch diese Korrelation zu erarbeiten, die die Basis bildet. Dieses Projekt und auch das Projekt Radfeld-Schaftenau sind also quasi jetzt die Pilotprojekte, wo wir schon sehr gespannt sind, wie das funktioniert. Im Prinzip geht es eben darum, dass bezüglich Erschütterungsschutz es von der Länge der Bauarbeiten abhängt, welche Werte zulässig sind. Wenn zum Beispiel die Baustelle, die Einwirkung jetzt über 78 Tage sind, dann ist also in voller Strenge die S 9012 umzusetzen, wenn das kürzere Einwirkungen sind, dann dürfen da eben größere Werte auftreten. Und der Planer hat also da vorgesehen so 200-Meter-Abschnitte mit vergleichbaren Bauarbeiten. Wir haben ja gehört, es sind also da schon Bauarbeiten erforderlich, die große Erschütterungen hervorrufen werden, z.B. Widerlager Brücke Oswaldschleife, da ist viel abzutragen, Stützbauwerke sind herzustellen etc. Grundsätzlich ist einmal klar, dass man die RVE einhalten kann, das habe ich gecheckt und wenn man dann in der Detailplanungsphase ist, ist ein Konzept vorzulegen, wie sich das jetzt eben ausgeht mit den einzelnen Tagen, die da jetzt also wirklich anfallen in den 200-Meter-Abschnitten und ich habe es mir als Aufgabe gestellt, da wirklich genau hinzuschauen, wie das funktioniert, damit wir da wirklich jetzt ein Tool haben, dass die Anrainer noch besser geschützt sind.

Also insgesamt kann ich feststellen, dass aus der Sicht meines Fachgebietes die Umweltverträglichkeit gegeben ist. Danke.

Fiedler: Herzlichen Dank. Ich darf jetzt einmal an die ÖBB weitergeben. Die haben, glaube ich, auch eine Stellungnahme dazu abzugeben.

Schöfmann: Ich übergebe das Wort an Herrn Dipl.-Ing. Wolfgang Steinhauser.

Dipl.-Ing. Wolfgang Steinhauser/ÖBB: Ja, danke, Wolfgang Steinhauser für die Projektwerberin. In den Auflagen, die der Sachverständige für die Behörde gemacht hat, wird für die Beweissicherung, die ja schon angesprochen wurde, ein 70-Meter-Radius definiert. Wir haben jetzt intern darüber nochmal gesprochen, nachdem wir die neue RVE hier sehr streng umsetzen müssen und ein umfassendes Messprogramm durchführen werden, wollen wir vorschlagen, diesen Radius auf 50 m zu verringern, weil wir ja durch die Messungen sowieso sicherstellen können, dass keine bauwerksschädigenden Erschütterungen auftreten und durch dieses umfangreiche Monitoring auf der anderen Seite einfach das Betreten der Objekte auch ein bisschen reduzieren können.

Fiedler: Dankeschön. Der Herr Prof. Flesch bitte.

Flesch: Das ist aus meiner Sicht vollkommen in Ordnung. Die 50 Meter, die sind sicher ausreichend, wenn man im Hinterkopf eben hat, dass da sowieso ein ausführliches Monitoring erfolgt.

Fiedler: Dankeschön. Gibt es noch weitere Stellungnahmen dazu? - Herr Giersig bitte.

Giersig: Ja guten Morgen oder Mahlzeit muss man sagen, hätte noch eine Frage dazu. Also diese schweren Bauarbeiten passieren ja im Bereich der Abzweigung der Brücke, schätze ich einmal und weniger im Bereich der Einmündung der Pottendorfer Linie in die Donauländebahn und ich wollte fragen, wurde betrachtet, wie stark diese Erschütterungen dann im Bereich des Pflegeheims wahrzunehmen sein werden? Weil hier natürlich zu befürchten ist, dass da die Bewohnerinnen und Bewohner vom Pflegeheim entsprechend, sagen wir einmal, in Angst und Schrecken versetzt werden können, wenn da zu stark und über zu lange Zeit entsprechende Erschütterungen wahrnehmbar sind.

Fiedler: Herr Prof. Flesch bitte.

Flesch: Bei den Erschütterungen ist es so, dass ein maßgeblicher Parameter der Abstand zwischen Quelle und dem Immissionsobjekt ist und erfreulicherweise betreffend das Pflegeheim schon relativ groß ist. Ich erwarte da keine maßgeblichen Erschütterungen und wir werden ja im Nahbereich sowieso das Erschütterungsmonitoring haben und damit ist das also sichergestellt, über diese RVE 040204 wird auch der Aspekt des Wohlbefindens überwacht. So gesehen ist also für das Pflegeheim mit Sicherheit ein ausreichender Erschütterungsschutz gegeben.

Giersig: Okay. Danke.

Schöfmann: Ich hätte auch noch eine Ergänzung. Uns ist natürlich bewusst, eine gewisse Wahrnehmung wird es wahrscheinlich im Pflegeheim schon geben und um dem vorzubeugen

werden wir mit Sicherheit ausreichend vorher die Heimleitung informieren, wenn wir erschütterungsintensive Arbeiten begehen werden, damit die wiederum ihre Heimbewohner davon in Kenntnis setzen können. Dann sollte es eigentlich zu keinen Überraschungen kommen.

Fiedler: Okay. Herzlichen Dank.

Flesch: Noch ein kurzer Kommentar dazu. Also grundsätzlich steckt es einfach der Natur dieser Richtwerte. Der Mensch ist sehr empfindlich auf Erschütterungen und auch also wenn die Richtwerte eingehalten werden, ist es so, dass natürlich Menschen das trotzdem fühlen können. Aber es ist absolut zumutbar und auch weit weg von irgendwelchen gesundheitlichen Problemen, die auftreten könnten. Also so gesehen kann man das sicherlich positiv betrachten.

Fiedler: Herzlichen Dank. Hinsichtlich Gesundheit darf ich an den Herrn Dr. Wexberg, unseren humanmedizinischen Sachverständigen, kurz die Frage stellen: Was ist aus Ihrem Fachbereich dazu zu sagen?

Dr. Paul Wexberg, nichtamtlicher Sachverständiger für Humanmedizin: Ja generell ist unter den Auflagen, die vorgeschlagen wurden vom Sachverständigen für Erschütterungen und unter den vorliegenden Daten aus humanmedizinischer Sicht von keiner Gefährdung der Gesundheit für Menschen auszugehen. Im speziellen Fall des Pflegewohnheims, glaube ich auch, dass es von großer Relevanz sein wird, hier die notwendige Kommunikation an die Heimleitung durchzuführen, damit die Pfleger beziehungsweise Heiminsassen entsprechend informiert werden, vorbereitet werden können und je nach der psychischen Verfassung dann auch entsprechend betreut werden können.

Fiedler: Gut, herzlichen Dank. Frage nochmal ans Plenum und an die ÖBB, gibt es zu diesem Fachbereich noch Fragen?

Schöfmann: Von Seiten der ÖBB nicht.

Fiedler: Herr Kuba. - Ich erteile Ihnen das Wort.

Christian Kuba: Mahlzeit, grüße Sie, ich hoffe auch, dass der Kleingartenverein da auch früher informiert wird, nicht nur das Pflegeheim?

Schöfmann: Natürlich Herr Kuba.

Christian Kuba: Perfekt, Dankeschön.

Fiedler: Also zur Kenntnis genommen sozusagen. Gibt es noch weitere Fragen? Nein. Insofern bedanke ich mich beim Prof. Flesch und schließe diesen Fachbereich ab und wir machen jetzt fünf Minuten Pause, um zu desinfizieren und der Lärmsachverständige Prof. Kirisits wird dann neben mir Platz nehmen.

Die Verhandlungsleiterin unterbricht die Verhandlung für eine Pause von 11:15 Uhr bis 11:20 Uhr und setzt die Verhandlung um 11:20 Uhr fort.

Fiedler: Wir haben wieder einen Wechsel vorgenommen. Es sitzt jetzt der Prof. Kirisits neben mir und ich möchte aber zuerst noch den Herrn Dr. Korner ersuchen, bezüglich seiner Stellungnahme von vorhin, zu dem Artenschutzthema beim Steg, diese Auflage zu präzisieren und vorzulesen.

Korner: Ja gerne. Also ich würde da eine Auflage ÖK 7 gerne formulieren, die lautet: „Sollte an Bauwerken Glasflächen zum Einsatz kommen, so ist eine Markierung dieser Flächen gemäß dem Regelwerk der ÖBB in Übereinstimmung mit der Studie ‚Vermeidung von Vogelanprall an Glasflächen, Rössler 2008 und 2019‘ vorzusehen, um das Kollisionsrisiko für Vögel an Glasflächen zu reduzieren. Das heißt, es sind Linien mit einer Stärke von 4 mm, Graphitgrau oder Schwarz, Kantenabstand 48 mm vollflächig auf dem Bauteil aufzubringen. Neueste Studien, Rössler 2020, weisen auf Scheiben auf PVP-Verbundglas mit einem Raster aus metallisch spiegelnden Punkten, die an der PVP-Schicht angebracht sind, als mögliche Alternativen hin.“ Ja das wäre es im Prinzip.

Fiedler: Gut, herzlichen Dank. Die ÖBB hat das zur Kenntnis genommen?

Schöfmann: Die ÖBB nimmt die Präzisierung zur Kenntnis.

Fiedler: Herzlichen Dank Herr Dr. Korner. In dem Fall übergebe ich jetzt an den Prof. Kirisits, er möge bitte sich und sein Fachgebiet kurz vorstellen.

Ao. Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Christian Kirisits, nichtamtlicher Sachverständiger für Schalltechnik: Ja guten Tag, mein Name ist Christian Kirisits, für den Fachbereich Schalltechnik. Ich habe technische Physik studiert und mich auf diesem Gebiet auch promoviert. Ich habe Grundlagenvorlesungen der Humanmedizin besucht und mich dann letztlich in medizinischer Physik an der MedUni Wien habilitiert, an der ich weiterhin als Ao. Universitätsprofessor tätig bin. Ich bin selbständiger Ziviltechniker, befugt und beeidet in diesem Fachgebiet und in einer Vielzahl von Normengremien auch federführend tätig, unter anderem bei der Forschungsgemeinschaft Straße, Schiene, Verkehr für den Schienenverkehrslärm am Normungsinstitut für den Bereich Akustik. Mein Fachgebiet hat zur Aufgabe den Wirkfaktor Lärm für die Schutzgüter entsprechend aufzubereiten, damit dem Sachverständigen für Humanmedizin eine Beurteilung hinsichtlich von Belästigung und Gesundheitsgefährdung möglich ist. Da gibt es ein internationales festgelegtes Verfahren dazu, das sogenannte Lärmindizes und Beurteilungspegel heranzieht. Die sind letztlich Einzahlwerte, die beispielsweise für den Betriebslärm der Bahn, die Höhe der Vorbeifahrtspegel, aber auch deren Anzahl und deren Andauer berücksichtigen. Weiters auch noch eine Wichtung auf verschiedene Zeiträume über den Tag verteilen, zum Beispiel Tag oder nach oder im Baulärm auch Tag, Abend, Nacht und jene dann mit den entsprechenden Wichtungsfaktoren darstellen. Das sage ich vorweg gleich, da alle diese

Größen als Einheit leider das Dezibel haben, aber durchwegs sehr, sehr unterschiedliche schalltechnische Größen theoretisch beschreiben. Das ist relativ wichtig, um sozusagen die einzelnen Zahlenwerte immer ihren jeweiligen definierten Größen zuzuordnen.

Für die Zumutbarkeit der Belästigung des Betriebslärms existiert eine besondere Immissionschutzvorschrift, die Schienenimmissionsschutzvorschrift (Anm.: SchIV, BGBl. Nr. 415/1993 idgF), nach der die Projektwerberin ihre grundsätzliche Planung auch durchgeführt hat, gemeinsam mit dem Sachverständigen für Humanmedizin unterstützen wir das, haben aber jedoch die entsprechenden Regelungen dieser Vorschriften noch erweitert und zwar hinsichtlich der Gesundheitsgefährdung und haben dazu ein strengeres Kriterium zusätzlich eingeführt, ohne dass davon die existierenden Maßnahmen betroffen sind und dieses zusätzliche Kriterium fordert, dass bei einer Überschreitung eines Beurteilungspegel LR von 50 dB bei vorhabensbedingten Immissionserhöhungen jedenfalls Schutzmaßnahmen getroffen werden müssen. Diese Schutzmaßnahmen sollen vorrangig bahnseitig erfolgen. Sie sind auch im Untersuchungsraum weitgehend bahnseitig erfolgt, allerdings habe ich einen Auflagenvorschlag unterbreitet, dass die im südlichen Bereich des Untersuchungsgebietes gelegenen großflächigen Siedlungsräume, bei denen bereits Bestandslärmschutz besteht, zusätzlich noch bahnseitig geschützt werden beziehungsweise eine Aufstockung des existierenden Bahnschutzes zu prüfen ist hinsichtlich technischer Realisierbarkeit und wirtschaftlicher Rechtfertigkeit.

Für den Bereich Baulärm haben wir wiederum gemeinsam mit dem Sachverständigen für Humanmedizin entsprechende Regelungen, die es für den Bundesstraßenbereich gibt, adaptiert (Anm.: vgl Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung, BGBl. II Nr. 215/2014 idgF).

Diese sind ja nicht rechtlich gültig, aber sie bieten uns eine ausgesprochen gute Beurteilungsgrundlage, eine nachvollziehbare Definition einzelner schalltechnischer Größen und schalltechnischer Grenzwerte. Aufgrund dieses Konzeptes ist es notwendig, dass einzelne Gebäude auch nur aufgrund des Baulärms einen objektseitigen Schutz bekommen müssen, falls entsprechende Grundlagen erfüllt sind, das heißt, dass es sich um vorwiegend Wohnbebauung handelt, dass es sich natürlich auch um entsprechende Aufenthaltsräume handelt, die davon betroffen sind. Dies ist so enthalten in den Maßnahmen an die Projektwerberin und wurde überall dort, wo ich der Ansicht war, dass eine Präzisierung notwendig ist, durch Maßnahmen beziehungsweise Auflagenvorschläge entsprechend konkretisiert worden.

Zu den neben Betriebslärm durch Schienenverkehr und Baulärm durch die Bautätigkeiten dritten Punkt, nämlich den Immissionen aufgrund von anderen Anlagenteilen, wurde auch im Gutachten eingegangen. Die betrieblichen Anlagenteile haben aber derart geringe Emissionen, dass daraus keine zusätzlichen Maßnahmen resultieren. Dies ist kurz zusammengefasst der Inhalt meines Gutachtens.

Fiedler: Herzlichen Dank. Insofern würde ich gerne der ÖBB das Wort erteilen. Herr Dipl.-Ing. Schöfmann: Hat die ÖBB zu den Maßnahmenvorschlägen und zu den Stellungnahmen, die im Zuge der Einwendungsfrist eingelangt sind, ein Statement abzugeben?

Schöfmann: Ja, wir haben eine kleine Präzisierung vorzunehmen, da würde ich gerne das Wort an den Herrn Wiesinger übergeben und daran anschließend würden wir die Beantwortung der Einwendungen gerne wieder verlesen.

Fiedler: Ich bitte darum.

Ing. Helmut Wiesinger/ÖBB: Grüß Gott. Im Zuge der Vorbereitung für die gestrige und heutige Verhandlung war eine Präzisierung einer zusammenfassenden Liste zu den betroffenen Objekten aus Bau- und Betriebsphase erforderlich, insbesondere ging es darum, dass im zusammenfassenden Maßnahmenplan Bau, Gebäude enthalten waren, welche in der zusammenfassenden Liste nicht enthalten waren, dies wurde kurzfristig präzisiert und an die Behörde übermittelt.

Fiedler: Danke. Herr Sachverständiger, wo ist diese Liste zu finden?

Kirisits: Es handelt sich dabei offensichtlich um den Maßnahmenplan, um die Liste in der Einlage 303.07. Revision 01. Gemeinsam mit dem Sachverständigen für Humanmedizin gehen wir davon aus, dass die auf Seite 73 des Fachbeitrags Schalltechnik dargestellten Maßnahmen gelten, nämlich, dass für alle Gebäude mit baubedingten Immissionspegeln größer den Grenzwerten ebenfalls die entsprechenden objektseitigen Schallschutzmaßnahmen vorgesehen sind. Diese sind im Maßnahmenplan Bau ersichtlich. Das ist für mich schlüssig und nachvollziehbar. Die Tabelle hätte einen ergänzenden Charakter. Wesentlich ist mir, dass auch das Objekt mit der Hausnummer 66a in dieser Liste aufgenommen ist.

Fiedler: Gut.

Schöfmann: Das ist von unserer Seite korrekt.

Fiedler: Gut passt. Dann würde ich Sie ersuchen Herr Schöfmann, können Sie Ihre Stellungnahme verlesen bitte?

Schöfmann: Gut, dann beginne ich.

Zur Einwendung D001-1 und D001-2 von Mag. Erich Stadler: Der Einwender ist nach eigenen Angaben Eigentümer eines Kleingartens an der Liegenschaftsadresse Franz-Siller-Weg 101 und behauptet Nachbar iSd § 19 Abs 1 UVP-G zu sein. Als solcher kommt ihm ein Schutzanspruch grundsätzlich nur hinsichtlich solcher Lärmimmissionen zu, die ihn in seiner Gesundheit gefährden oder ihn unzumutbar belästigen.

Nach den Berechnungen der Antragstellerin sind für das zusätzlich als Gebäude mit ständiger Wohnnutzung angegebene Objekt Franz-Siller-Weg 101 (Haus 66a) unter Berücksichtigung der adaptierten Lärmschutzwand (LSW-3) keine zusätzlichen objektseitigen Schallschutzmaßnahmen zum Schutz der Gesundheit beziehungsweise vor Lärmbelästigungen erforderlich. Dies wurde sowohl im humanmedizinischen als auch im schalltechnischen Gutachten in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen bestätigt (siehe Punkt 7.3.1 der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen).

Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass die vom Einwender geforderten „lärmschluckenden Schwellen“ in dem ihn betreffenden Streckenabschnitt aufgrund des dort zur Anwendung

kommenden Schotteroberbaus weder notwendig noch technisch durchführbar sind. Der Umfang der passiven Lärmschutzmaßnahmen kann dem Ergebnis- und Maßnahmenplan (ON 303.2_Rev01) entnommen werden.

Zur Einwendung D002-1 von Herrn Dr. Wenzl: Der Einwender hat keine Angaben zu seiner Betroffenheit gemacht, insbesondere ist nicht ersichtlich, ob der Einwender Bewohner und beziehungsweise oder dinglicher Berechtigter am Objekt Gertrude-Wondrack-Platz 2 ist. Seine Parteistellung ist daher fraglich.

Soweit der Einwender mit Blick auf unterschiedliche Messergebnisse an mehreren Immissionspunkten eine „deutliche Verschlechterung gegenüber der jetzigen Situation“ im Allgemeinen geltend machen will, so ist darauf hinzuweisen, dass er im gegenständlichen Verfahren – selbst wenn ihm Nachbarstellung zukommen sollte – nur ihn subjektiv betreffende Beeinträchtigungen einwenden kann, nicht aber mögliche, an für ihn nicht relevanten Immissionspunkten zustande kommenden Beeinträchtigungen anderer Personen.

Soweit der Einwender die von der Antragstellerin geplanten bahnseitigen Maßnahmen betreffend das Objekt Gertrude-Wondrack-Platz 2 als unzureichend bemängelt, ist darauf hinzuweisen, dass sich die Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmbelästigungen von Nachbarn durch Eisenbahnvorhaben gemäß § 24h Abs 1 Z 2 lit c UVP-G 2000 an den Grenzwerten der SchIV zu orientieren hat. Diese können mit den von der Antragstellerin geplanten Maßnahmen im Bereich Gertrude-Wondrack-Platz 2 generell eingehalten werden, sodass für dieses Objekt keine zusätzlichen Maßnahmen – weder bahn-, noch objektseitige Maßnahmen – zum Schutz der Gesundheit und vor Belästigungen erforderlich sind. Dies wurde in der Zusammenfassenden Bewertung gutachterlich bestätigt (siehe Punkt 7.3.2).

Anzumerken ist, dass entlang der Pottendorfer Linie eine weitere bahnseitige Lärmschutzmaßnahme (LSW-1) - mit Wirkung auch in Richtung Gertrude-Wondrack-Platz - vorgesehen ist. Die Antragstellerin weist im Übrigen darauf hin, dass - dem Projektgrundsatz der schalltechnischen Planung entsprechend - darauf geachtet wurde, dass die Einhaltung der Grenzwerte primär durch aktive Schallschutzmaßnahmen quellnahe erfolgt. Darüber hinaus wurde auf Anfrage der Behörde der Wirtschaftlichkeitsnachweis gemäß Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) im Rahmen der Vollständigkeitsprüfung übermittelt. Die in der UVE Einreichplanung enthaltenen bahnseitigen Lärmschutzmaßnahmen (LSW-UVE) erfüllen die Kriterien der SchIV.

Anzumerken ist, dass die bereits bestehende Lärmschutzwand neben der Donauländebahn in Richtung Maxing bis etwa Eisenbahnkreuzung Stüber-Gunther-Gasse im Sommer 2020 verlängert wurde. Zudem wird, wie bereits oben erwähnt, parallel zur Pottendorfer Linie eine weitere Lärmschutzwand (LSW-1) mit dem gegenständlichen Projekt errichtet. Nähere Details finden sich im Ergebnis- und Maßnahmenplan (Ordnungsnummer 303.2_Rev01).

Zu **D002-2:** Nach den Grundlagen der Schalltechnik führt eine Verdopplung der Anzahl gleichlauter Schallquellen oder auch der Verkehrsmenge bei sonst gleichen Rahmenbedingungen am Ausbreitungsweg zu einer Anhebung der Immission von 3 dB. Vergleichsweise käme es bei einer vierfachen Menge zu einer Anhebung um 6 dB und bei einer sechsfachen Menge zu einer Anhebung von rund 8 dB.

Die vorhabensbedingte Emissionserhöhung kann streckenbezogen dem Fachbeitrag Schalltechnik entnommen werden. Bei Erstellung dieser Prognosen wurden Art und Anzahl der einzelnen Zuggattungen sowie die zulässigen Fahrgeschwindigkeiten berücksichtigt: Die Zuordnung der Emissionen für die einzelnen Zuggattungen (Personen-, Güterzüge, Triebwagen und dergleichen) erfolgt bei der Ermittlung des längenbezogenen Schalleistungspegels gemäß ONR 305011 „Berechnung der Schallimmissionen durch Schienenverkehr (Zugverkehr, Vershub- und Umschlagbetrieb)“ getrennt für jeden Betrachtungsfall (Bestand, Nullvariante, Prognose) und kann dem Fachbeitrag Schalltechnik im Kapitel 5.2.1 Emissionen der Betriebsphase entnommen werden.

Zu D002-3: Entgegen den Ausführungen des Einwenders sind sowohl das Objekt Gertrude-Wondrack-Platz 1 als auch das Objekt Gertrude-Wondrack-Platz 2 in dem nach schalltechnischen Kriterien abgegrenzten Untersuchungsraum enthalten. Objektbezogene Details finden sich im Anhang Schalltechnik, Details unter der fortlaufenden Objektnumerierung 690 beziehungsweise 694. Zur Angemessenheit der von der Antragstellerin geplanten Lärmschutzmaßnahmen wird auf das Vorbringen zum Einwand „D002-1“ verwiesen.

Zu D002-5: Sämtliche Gebäude im Untersuchungsraum wurden in ihrer Lage und Höhe und mit deren schalltechnischen Eigenschaften als reflektierende oder abschirmende Elemente in den Berechnungen berücksichtigt. Wie dem Kapitel 3.3.5.3 Gebäudeberechnungen im Fachbeitrag Schalltechnik zu entnehmen, wurde zur Festlegung der passiven Schallschutzmaßnahmen eine sogenannte Gebäudelärmkartenberechnung durchgeführt. Dabei werden die einzelnen Objekte geschoß- und fassadenweise im Rechenmodell abgetastet und die einwirkenden bahnbedingten Immissionen an den Betrachtungspunkten berechnet. Für jene Gebäude beziehungsweise Gebäudeteile mit Wohnnutzung, an welchen eine Überschreitung der angestrebten Ziel- beziehungsweise Grenzwerte zu erwarten ist, war entsprechend den angeführten Bestimmungen objektseitiger Schallschutz zu planen. Die erforderlichen Maßnahmen aller betroffenen Objekte mit deren Fassaden und sämtlichen Geschoßen können dem Ergebnis- und Maßnahmenplan entnommen werden. Nähere Angaben zu den Gebäudelärmkartenberechnungen – Ergebnisse der Betrachtungsfälle Nullvariante und Prognose mit Lärmschutz am maßgeblichen Immissionsort – siehe Ordnungsnummer 303.8_Rev.01.

Zu D002-6: Die Prognose der vorhabensbedingten zusätzlichen Lärmbelastung ist in der Einlage ausgewiesen. Die dieser Prognose zugrundeliegenden schalltechnischen Berechnungen wurden unter Anwendung facheinschlägiger Normen, Richtlinien und gesetzlicher Bestimmungen durchgeführt. Die Planungsparameter zum Bahnaufkommen (Zugart, Zuganzahl, Zuglänge) und zu den maßgeblichen Geschwindigkeiten wurden berücksichtigt. Die Berücksichtigung der entsprechenden Geschwindigkeiten in den Abschnitten ist ebenso wie das Bahnaufkommen und die Zuggattungen Bestandteil der Ermittlung der zu erwartenden bahnbedingten Emissionen. Die Berechnung der Schallemission von Schienenstrecken (A-bewerteter, längenbezogener Schalleistungspegel) ist die Grundlage für die Berechnung des Immissionschallpegels. Dieser wird durch die verkehrsbezogenen Parameter

1. Anzahl der Züge je Zugtype im Zeitabschnitt Tag oder Nacht,
2. Geschwindigkeit der Züge je Zugtype [km/h],
3. Länge der Züge je Zugtype [m]

entsprechend den Emissionskennwerten der ON 305011 bestimmt.

Zur Einwendungen D004 von Dr. Georg und Martina Votava: Da verweisen wir bezüglich D004-1 auf unsere Stellungnahme D003-5. Die wäre hier gleichlautend.

Zur Einwendung D005-3 von Robert Schachner: Mit den geplanten bahnseitigen Lärmschutzmaßnahmen können die unter Berücksichtigung der bahnbedingten Vorbelastung abgeleiteten Grenzwerte der SchIV am relevanten Immissionspunkt von Objekt Pottendorferweg 33 eingehalten werden. Eine Erhöhung der bahnseitigen Lärmschutzmaßnahmen ist demnach nicht erforderlich beziehungsweise vorgesehen.

Anzumerken ist, dass die gegenständliche Revision der Einreichunterlagen im Bereich der Kleingartenanlage, neben den bereits geplanten bahnseitigen Lärmschutzmaßnahmen, eine zusätzliche Lärmschutzwand (LSW-4a) an der Stützmaueroberkante vorsieht.

Die Festlegung der Maßnahmen erfolgte auf Basis der Nachtgrenzwerte, da diese strenger sind als die Grenzwerte zur Tagzeit. Zur Überprüfung der Immissionsgrenzwerte gemäß SchIV sind entsprechende messtechnische Nachkontrollen zur Betriebsphase vorgesehen.

Zur Einwendung D006-2 von Dipl.-Ing. Roland Giersig: Der Einwender ist nach eigenen Angaben Eigentümer einer Wohnung am Gertrude-Wondrack-Platz 2 und behauptet auf dieser Grundlage Nachbar iSd § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G zu sein.

Vorab ist daher darauf hinzuweisen, dass Nachbarn im Sinne dieser Bestimmung nur eigene subjektive Rechte geltend machen können, nicht aber solche anderer Betroffener, wie jene der Pflegeheimbewohner. Bereits aus diesem Grund geht die Einwendung D006-2 fehl.

Die Zumutbarkeit der Belästigung bei Eisenbahnvorhaben ist gemäß dem UVP-G-2000 nach bestehenden, besonderen Immissionsvorschriften - der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) - zu beurteilen.

Zur Einhaltung der unter Berücksichtigung der bahnbedingten Vorbelastung abgeleiteten Grenzwerte der SchIV sind aktive und passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich und im Fachbeitrag Schalltechnik ersichtlich. Die schalltechnischen Berechnungen wurden unter Beachtung der aktuell gültigen gesetzlichen Bestimmungen durchgeführt. Die Planungsparameter zum Bahnaufkommen (Zugart, Zuganzahl, Zuglänge) und zu den maßgeblichen Geschwindigkeiten wurden berücksichtigt. Mit den geplanten Lärmschutzmaßnahmen können die aus der bahnbedingten Vorbelastung abgeleiteten Grenzwerte der SchIV im Bereich Gertrude-Wondrack-Platz 2 generell eingehalten werden. Zusätzliche objektseitige Maßnahmen sind weder aus den Betrachtungen zum Beurteilungspegel noch aus dem im Zuge der Vollständigkeitsprüfung der Sachverständigen der Behörde definierten Zusatzkriterium der vorhabensbedingten Veränderung erforderlich. Anzumerken ist, dass entlang der Pottendorfer Linie eine weitere bahnseitige Lärmschutzmaßnahme (LSW-1) - mit Wirkung auch in Richtung Gertrude-Wondrack-Platz - vorgesehen ist.

Für die im Schreiben genannten Objekte des Pflegewohnhauses Meidling (Stüber-Gunther-Gasse 2) und Betreutes Wohnen Kabelwerk sind passive beziehungsweise objektseitige Schallschutzmaßnahmen insbesondere für die höheren Geschoßlagen im Ergebnis- und Maßnahmenplan ersichtlich. Die Festlegung der Maßnahmen erfolgte auf Basis der Nachtgrenzwerte, da diese strenger sind als die Grenzwerte zur Tagzeit.

In einzelnen Bauphasen und in einigen Bereichen kann es zu teilweise sehr stark wahrnehmbaren Pegelanhebungen kommen, die von den Anrainern als sehr störend empfunden werden

können. Aufgrund der zeitlich begrenzten Baudauer und der Weiterbewegung des Baustellenbereichs sowie der Tatsache, dass - mit wenigen Ausnahmen - die Bauarbeiten nicht in der Nacht und nicht an Wochenenden durchgeführt werden – somit sind Ruhephasen gewährleistet – sind diese Pegelanhebungen aus medizinischer Sicht zumutbar. Hohe Spitzenpegel werden vor allem durch die Arbeiten mit schwerem Baugerät hervorgerufen. Diese Arbeiten sind aber zeitlich begrenzt und daher zumutbar. Bei Wohnobjekten, bei welchen mehr als drei Überschreitungen der Grenzwerte während des Bau-Betriebes an Werktagen zwischen 06:00 und 19:00 Uhr zu rechnen ist, sind passive Maßnahmen (Schallschutzfenster) vorgesehen. In der Betriebsphase werden im Bereich des Antragsgegenstandes unter Berücksichtigung der im Fachbeitrag Schalltechnik angeführten Lärmschutzmaßnahmen (aktiv und passiv) die Grenzwerte der SchIV für Tag und Nacht eingehalten, d.h. wenn trotz aktiver Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwand) die Lärmbelastungen für die Anrainer zu hoch wären, dann werden den entsprechenden Anrainern passive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster) vor Baubeginn angeboten.

Zu D006-3: Ergänzend zu D006-1 ist auszuführen, dass die Planungsparameter zum Bahnaufkommen (Zugart, Zuganzahl, Zuglänge) und zu den maßgeblichen Geschwindigkeiten berücksichtigt wurden. Eine Geschwindigkeitsreduktion für bestimmte Zugtypen, Betriebszeiten oder Abschnitte ist projektgemäß nicht vorgesehen.

Die neben den geplanten bahnseitigen Lärmschutzmaßnahmen zur Einhaltung der abgeleiteten Grenzwerte - an Objekten mit ständiger Wohnnutzung - erforderlichen passiven Schallschutzmaßnahmen sind im Ergebnis- und Maßnahmenplan ausgewiesen.

Die Festlegung der Maßnahmen erfolgte auf Basis der Nachtgrenzwerte, da diese strenger sind als die Grenzwerte zur Tagzeit.

Weitere Antworten zu schalltechnisch relevanten Fragestellungen im Bereich Gertrude-Wondrack-Platz können den Ausführungen und D002-1 ff entnommen werden.

Fiedler: Entschuldigung, darf ich kurz unterbrechen. Und zwar zum vorigen Absatz mit den drei Überschreitungen: Dazu gab es eine Anmerkung des Sachverständigen.

Kirisits: Das haben wir ja vorhin präzisiert, dass das bereits ab einer Überschreitung passieren sollte.

Schöfmann: Korrekt. Das war ein Fehler von uns. Also ab einer Überschreitung werden objektseitige Schallschutzmaßnahmen angeboten.

Fiedler: Und nicht ab drei!

Schöfmann: Ja, korrekt. Entschuldigung, das war ein Fehler von uns. So ich fahre mit der Stellungnahme fort: **Zu D006-3:** Die Lärmschutzmaßnahmen sind so dimensioniert, dass auch in der Nacht die Anrainer nicht durch vorbeifahrende Züge aufgeweckt werden. In Innenräumen, die Schlafzwecken dienen können, sollen die Belastungsgrenzwerte zur Sicherung der Schlafqualität (Qualitätsziel für Schlafräume) am Ohr des Schlafers L_r 30 dB und $L_{A,max}$ 40-45 dB im

Raum bei geschlossenen Fenstern beziehungsweise L_r 35 dB und $L_{A,max}$ 45 dB im Raum bei offenen Fenstern (Spaltlüftung) nicht überschritten werden. In den Bereichen, in denen dies nicht ausschließlich durch entsprechende aktive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände) erreicht werden kann, wird den Anrainern noch vor Baubeginn entsprechender passiver Lärmschutz (Lärmschutzfenster) angeboten.

Zu D006-9: Zur Erläuterung der mit Buchstaben bezeichneten Abschnitte wird auf den Fachbericht Schalltechnik (ON 303.1) in Tabelle 11 und 12 verwiesen. Hier handelt es sich um – getrennt für Bestand, Nullvariante und Prognose – die jeweilig relevanten Emissionsabschnitte. Der in Tabelle 18 dargestellte längenbezogene Schalleistungspegel widerspiegelt nicht den subjektiven Höreindruck einzelner Zugvorbeifahrten auf unterschiedlichen Strecken, sondern die in den einzelnen Beurteilungszeiträumen Tag (06:00 – 22:00 Uhr) und Nacht (22:00 – 06:00 Uhr) maßgebliche Emissionskenngröße.

Die Berechnung der Schallemission von Schienenstrecken (A-bewerteter, längenbezogener Schalleistungspegel) ist die Grundlage für die Berechnung des Immissionssschallpegels. Dieser wird durch die verkehrsbezogenen Parameter

1. Anzahl der Züge je Zugtype im Zeitabschnitt Tag oder Nacht,
2. Geschwindigkeit der Züge je Zugtype [km/h],
3. Länge der Züge je Zugtype [m]

entsprechend den Emissionskennwerten bestimmt.

Als Basis für die Ermittlung des jeweilig relevanten längenbezogenen Schalleistungspegels wurde das seitens der Streckenbetreiber bekanntgegebene Verkehrsaufkommen für die Betrachtungsfälle (Bestand, Nullvariante, Prognose) berücksichtigt.

Dem Umfang des Untersuchungsrahmens und -raumes angepasst wurden entsprechende messtechnische Erhebungen der schalltechnischen Ist-Situation vorgenommen. Eine weitere Ausdehnung der durchgeführten messtechnischen Erhebungen würde aus schalltechnischer Sicht zu keinen weiteren Maßnahmen oder anderen Ergebnissen führen. Die in der UVE gewählte Vorgangsweise mit messbasierenden Prognosen ist als problemadäquate Herangehensweise zu beurteilen und entspricht auch der ÖAL-Richtlinie Nr. 3, welche diesbezüglich zweifelsfrei auch den Stand der Technik darstellt.

Zur Einwendung D007-1 von Hermine Edlinger: Im Zuge der Erstellung des UVE-Fachbeitrages Schalltechnik wurden entsprechende messtechnische Bestandsaufnahmen durchgeführt, wobei parallel zu den Messungen auch die Zugarten, Zuglängen und Zuggeschwindigkeiten exakt erhoben wurden. Der gesamte Umfang an messtechnischer Bestandserhebung kann dem Anhang Schall (Ordnungsnummer 303.7) entnommen werden. Beispielsweise können auf den Schallmessprotokollen des MP-7 die während der Messzeit erfassten Immissionseinträge aller relevanten Strecken und Zuggarnituren entnommen werden.

Die Zumutbarkeit der Belästigung bei Eisenbahnvorhaben ist gemäß dem UVP-G-2000 nach bestehenden, besonderen Immissionsvorschriften - der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) - zu beurteilen.

Zur Einhaltung der unter Berücksichtigung der bahnbedingten Vorbelastung abgeleiteten Grenzwerte der SchIV sind aktive und passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich und im Fachbeitrag Schalltechnik ersichtlich. Die schalltechnischen Berechnungen wurden unter Be-

achtung der aktuell gültigen gesetzlichen Bestimmungen durchgeführt. Die Planungsparameter zum Bahnaufkommen (Zugart, Zuganzahl, Zuglänge) und zu den maßgeblichen Geschwindigkeiten wurden berücksichtigt.

Neben den geplanten bahnseitigen Lärmschutzmaßnahmen sind zur Einhaltung der abgeleiteten Grenzwerte am Objekt Franz-Siller-Weg 72 passive Schallschutzmaßnahmen an den im Ergebnis- und Maßnahmenplan ausgewiesenen Fassaden vorgesehen.

Die Festlegung der Maßnahmen erfolgte auf Basis der Nachtgrenzwerte, da diese strenger sind als die Grenzwerte zur Tagzeit.

Zu D007-3: Die umfangreichen Ausführungen zu Thema „Lärm“ finden sich in den Einlagen des Fachbeitrages Schalltechnik (ON 303.1 bis 303.8). Im Fachbericht und in den Plandarstellungen sind die zur Einhaltung der Grenzwerte erforderlich aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen ersichtlich.

Zur Einwendung D008 von Gerhard Daume verweisen wir auf die Stellungnahme D007 von Hermine Edlinger.

Zur Einwendung D009 von Frau Susanne Obermayer verweisen wir ebenfalls auf die Stellungnahme D007 von Hermine Edlinger.

Zur Einwendung D011-1 von Herrn Thomas Schobesberger: Hinsichtlich der Abgrenzung des schalltechnischen Untersuchungsraumes und der Methodik wird auf die Ausführungen im Fachbeitrag Schalltechnik (ON 303.1_Rev01) verwiesen. Gemäß der Ausführung des lärmtechnischen Sachverständigen der Behörde in der „Zusammenfassung der Stellungnahmen zum UVE-Konzept“ vom 29.05.2018 orientiert sich die schalltechnische Abgrenzung des Untersuchungsraumes der Betriebsphase an der prognostizierten, vorhabensbedingten Immissionsbelastung von L_{night} größer 50 dB. Die Ermittlung erfolgt ausgehend von den betroffenen Gleisabschnitten gemäß Streckenplanung mittels Gebäudelärmkartenberechnungen an den Fassaden der Wohnobjekte (lauteste Fassade) und ergänzend durch eine Rasterlärmkartenberechnung. Anzumerken ist, dass die Liegenschaft Darnautgasse 13/13, 1120 Wien, als nördlichstes Wohnobjekt im schalltechnischen Untersuchungsraum enthalten ist und auf der bahnzugewandten Fassade Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen besteht. Nähere Details siehe Ergebnis- und Maßnahmenplan (ON 303.2_Rev01).

Zu D011-2: Der gegenständlichen UVE kann im Fachbeitrag Schalltechnik entnommen werden, dass bei der Zugtype Güterwagen ausschließlich Wagen der Kategorie „Güterwagen mit Grauguss-Bremsklotzsohlen“ Berücksichtigung finden. Internationale Entwicklungen hin zu einem leisen Wagenmaterial sind zwar ersichtlich, bleiben jedoch vorerst in den schalltechnischen Planungen unberücksichtigt. Damit handelt es sich bei den gegenständlichen Planungen um eine Worst-Case-Betrachtung, welche - unabhängig vom Zeitpunkt etwaiger Regelungen hinsichtlich eines lärmreduzierten Wagenmaterials, insbesondere leisere Güterwagen - aus Sicht möglicher Betroffener jedenfalls auf der sicheren Seite liegt. Zudem ist die ständige Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte zu erwarten.

Die Pottendorfer Linie Teil ist der sogenannten „quieter routes“ (Leise Strecken). Rechtsgrundlage dafür ist die Verordnung der Europäischen Kommission TSI Noise (Anm.: siehe Durchführungsverordnung (EU) 2019/774 der Kommission vom 16.05.2019, ABl EU, L 139 I/89). Dieser entsprechend ist das Befahren von quieter routes mit Güterwägen, die die Vorgaben nicht erfüllen, ab 8.12.2024 verboten. Da es sich um Richtlinien auf europäischer Ebene handelt, gilt

dies für alle Bahnunternehmen, die in der EU unterwegs sind. In Österreich werden jene Maßnahmen, die zum Erreichen der quieter-routes-Standards notwendig sind, schon Ende 2021 erreicht. Das geschieht in erster Linie über die Umrüstung der Bremssohlen der bestehenden Güterwagen von Grauguss- auf Verbundkunststoffsohlen. Dadurch ist eine Halbierung der Lärmemission eines Güterwagens möglich. Darüberhinausgehend gibt es auch Forschungsprojekte zur Weiterentwicklung der Bremssysteme für zukünftige Güterwagen wie zB neue Drehgestelle. Danke.

Fiedler: Dankeschön. Als erstes hätte ich eine Frage an den Herrn Wenzl, weil in der Stellungnahme der ÖBB das Thema Parteistellung aufgeworfen wurde. Sie haben nicht angegeben, ob sie dinglich Berechtigter oder Bewohner sind, beziehungsweise woher Sie Ihre Nachbareigenschaft begründen.

Wenzl: Ich gehe davon aus, dass ich als Eigentümer der Wohnung hier dinglich berechtigt bin.

Fiedler: Also Eigentümer?

Wenzl: Ja.

Fiedler: Gut. Das wollte ich nur mal klarstellen noch, Dankeschön.

Wenzl: Ich habe das nicht erwähnt gehabt, weil ich der Meinung war, dass sowieso jeder Mensch Einwendungen erheben kann. Deswegen empfinde ich die Einschränkung auf rein nachbarschaftliche Rechte auch ein bisschen seltsam, aber okay, das ist jetzt nicht das Problem.

Fiedler: Ich wollte es nur mal klarstellen. Gut. Eine Frage an den Sachverständigen, gibt es aus Ihrer Sicht zu dieser Verlesung hier ein Statement?

Kirisits: Den einen Punkt habe ich sofort eingewandt, darüberhinausgehend habe ich keine weiteren Stellungnahmen dazu.

Fiedler: Gibt es aus humanmedizinischer Sicht zu den Stellungnahmen etwas abzugeben?

Wexberg: Nein.

Fiedler: Hat die ÖBB zu den zwingenden Maßnahmen, die von den Sachverständigen vorgeschrieben worden sind, eine Stellungnahme abzugeben?

Schöfmann: Bezüglich des Fachbereiches Humanmedizin verweisen wir eigentlich auf die jetzt vorgelesene Stellungnahme. Das ist eigentlich gleichlautend mit der Schalltechnik.

Fiedler: Ja dann eine Frage ans Plenum. Gibt es von den anwesenden Teilnehmern der Verhandlung noch Fragen? - Herr Wenzl bitte.

Wenzl: Ich bleibe dabei, mir scheinen die Maßnahmen, und ich gehe jetzt nur mal nur von meiner Parteistellung aus, im Bereich der Schallemissionen Richtung Süden, nach wie vor nicht als ausreichend. Ich meine, es hat auch der Gutachter ja schon festgestellt, dass zumindest darüber nachzudenken ist, ob diese Lärmschutzwand entlang der Pottendorfer Linie durch eine Erhöhung eine höhere Wirksamkeit erzielt. Ich sehe aber grundsätzlich sozusagen mal die Aussage, das mit dem vorgelegten Projekt schon die gesetzlichen Vorschriften erfüllt sind, als fragwürdig an. Wenn ich mir die Rechtsvorschrift Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung anschau, dann habe ich doch in § 5, Absatz 1 ganz klar den Auftrag, dass die Beeinträchtigungen der Wohnbevölkerung durch den Schienenverkehrslärm so weit herabgesetzt werden, als dies mit einem in Hinblick auf den erzielbaren Zweck wirtschaftlich vertretbaren Aufwand erreicht werden kann. Also da ist nicht die Rede davon, dass nur bestimmte Mindestkriterien erfüllt sein müssen, sondern dass es um eine möglichst weitgehende Absenkung der Belastung geht. Das ist mal der Punkt eins. Dann komme ich konkret der Wohnsituation an der Adresse Gertrude-Wondrack-Platz 2. Wir haben hier durchgehend an der ostseitigen Fassade, also in der Prognose des LW Nachtpegels Werte, die über 5 dB liegen, also ganz durchgehend. Es gibt keinen, nicht mal in niedrigeren Stockwerken ist es so, dass das deutlich weniger ist, in den höheren ist es mehr. Ich denke, dass da bahnseitig noch Maßnahmen möglich wären, um das zu verbessern. Eventuell wäre das die Erhöhung dieser Lärmschutzwand entlang der Pottendorfer Linie, was aber ich glaube, das Hauptproblem ist, das wir hier haben, ist die relativ große Lärmschutzwandlücke entlang dem Gleis 43, nachdem die Lärmschutzwand 1 endet, wo dieser Bereich ist, in dem die Verbindung zwischen der Donauländebahn und der Pottendorfer Linie über die Weichen erreicht wird und ich frage mich und das wäre jetzt eine Frage an den Lärmsachverständigen und an die ÖBB, ob nicht zum Beispiel da zwischen den Gleisen 15 und Gleisen 13 eine weitere, gar nicht mal so lange Lärmschutzwand denkbar, technisch möglich, wäre, um näher an den Gleisen den Lärmschutz zu verbessern.

Fiedler: Herzlichen Dank. Insofern gebe ich die Frage zur Beantwortung an den Sachverständigen weiter.

Kirisits: Grundsätzlich war das Bestreben die vorhabensbedingten Immissionserhöhungen vorrangig bahnseitig einzugrenzen. Das wurde zweimal nämlich, einmal mit der Revision 01 verbessert und ein zweites Mal mit den zusätzlich aufgelegten ergänzenden Auskünften aus Jänner 2021, die zu einer entsprechenden Verbesserung der bahnseitigen Lärmschutzmaßnahmen geführt haben. Konkret für Ihr Wohnobjekt, Gertrude-Wondrack-Platz, das ja in den Tabellen als entsprechendes Objekthaus 691 ersichtlich ist, verweise ich auch auf meine Stellungnahme, dass nämlich die konkreten vorhabensbedingten Immissionserhöhungen zwischen - 1 dB und 0 dB liegen und eine einzige + 1 dB Erhöhung bei einem $L_{R\text{ Nacht}}$ von 44 dB auftritt. Jene Fassaden, die höhere Immissionspegel aufweisen, erfahren keine vorhabensbedingte Erhöhung und das ist das Wesentliche, dass wir hier in diesem speziellen Fall drei Schienenverkehrsträger haben. Wir haben neben den ÖBB auch jene der Wiener Linien und jene

der Wiener Lokalbahnen. Hier im konkreten Fall war zu beurteilen, wie sich das Vorhaben konkret auswirkt und es war mein Bestreben auf jeden Fall zu vermeiden, dass es zu Erhöhungen kommt. In Ihrem konkreten Fall kommt es teilweise zu entsprechenden Minderungen. Die von mir vorgeschlagene Prüfung der Erhöhung der Lärmschutzwand im Bestand betrifft vor allem die Objekte entlang der Tscherttegasse. Warum die Planung konkret so aussieht, wie sie ist, möchte ich die Projektwerberin bitten, was dazu sagen. Für mich war wesentlich, dass die dargestellten Immissionen schlüssig, plausibel und nachvollziehbar sind und sie den Sachverständigen für Humanmedizin entsprechend zur Verfügung stehen. Und nochmal für Ihr konkretes Objekt liegen keine vorhabensbedingten Immissionserhöhungen bei einem gleichzeitigen Vorliegen eines $L_{r,Nacht}$ größer 50 dB vor. Damit war sowohl die SchIV, als auch die noch darüber hinausgehenden strengeren Grenzwerte des Sachverständigen für Humanmedizin entsprechend eingehalten.

Fiedler: Dankeschön. Darf ich dazu den Sachverständigen für Humanmedizin um ein Statement bitten.

Wexberg: Uns war eben wichtig, dass wir im Vorfeld, die bereits angesprochene vor Ort-Situation berücksichtigen. Dort sind unterschiedliche Verkehrsträger und dass wir über die gesetzlichen Anforderungen hinaus, also über die SchIV hinaus, strenger sind, die Empfehlungen der WHO, der Weltgesundheitsorganisation, berücksichtigen, dass man da wirklich schaut, möglichst zusätzliche Lärmimmissionen vorhabensbedingt zu vermeiden. Die Bestandssituation ist so wie sie ist. Und da haben wir dem Projektwerber noch strengere Schutzmaßnahmen vorgeschrieben, wenn erforderlich und auf die konkrete Situation an Ihrem Objekt ist ja schon hingewiesen worden. Es kommt eben zu keiner vorhabensbedingten Zunahme, die diese Zusatzkriterien überschreiten würde.

Fiedler: Gut, Dankeschön. Ich bitte die ÖBB nun um Beantwortung der Fragen, die der Sachverständige Prof. Kirisits aufgeworfen hat.

Schöfmann: Ich übergebe das Wort an unsern Gutachter Herrn Wiesinger.

Wiesinger: Wie bereits einleitend seitens der Sachverständigen der Behörde festgehalten, wurden Maßnahmen so dimensioniert, dass es einerseits primär möglich war die Grenzwerte der SchIV möglichst durch bahnseitige Maßnahmen einzuhalten und darüber hinaus wurden auch in der Maßnahmenplanung die Veränderungen der vorhabensbedingten Immissionen ins Kalkül gezogen und auch darauf die Maßnahmenplanung abgestimmt. Konkret zum Objekt Gertrude-Wondrack-Platz 2: hier wird weder der Grenzwert der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung im Nachtzeitraum und noch im Tageszeitraum überschritten und es ergeben sich an diesem Objekt auch keine vorhabensbedingten Immissionserhöhungen. Aus diesem Grunde erscheinen aus Sicht der Projektwerberin die vorgeschlagenen bahnseitigen Maßnahmen als ausreichend.

Schöfmann: Ja ich würde noch ganz kurz ergänzen wollen. Diese Lärmschutzwand im Bestand, die angesprochen wurde. Das werden wir natürlich noch intensiv überprüfen. Da sind wir leider noch nicht so weit, ob wir die entsprechend erhöhen können. Also wenn es wirtschaftlich und technisch machbar ist, dann werden wir das natürlich machen.

Fiedler: Herr Wenzl, wurden Ihre Fragen ausreichend beantwortet?

Wenzl: Eine ausreichende Beantwortung insofern, als ich die Standpunkte jetzt kenne. Allerdings ich empfinde das nach wie vor als unbefriedigend. Ich bin ja kein Jurist und ich bin auch kein Techniker. Ich bin nur jemand, der sozusagen da diese Zahlenwerke sieht und versucht sich einen Reim darauf zu machen. Ich kann mir beim besten Willen nicht vorstellen, dass bei einer Zugführung von über 300 Zügen, wo praktisch bei Tag alle vier Minuten ein Zug vorbeifährt, sich nicht auch eben aufgrund dieser - meiner Ansicht unzureichenden Maßnahmen - ja doch eine deutliche Verschlechterung der Lebensqualität hier ergibt. Und mir nutzt die Frage ja wenig, ob wir dann da jetzt in Frage kämen, dass da Lärmschutzfenster eingebaut werden. Wie lebt man im Sommer, wenn man kein Fenster aufmachen kann in der Nacht? Wie können Menschen, die hier wohnen, uns eingeschlossen, die ihre Balkone und Terrassen nutzen, wenn da ein derartiger dauernder Zuglärm ist und nicht wirklich alle möglichen Maßnahmen gesetzt werden, die meiner Ansicht ohne eine unglaubliche Verschwendung von Geldmitteln wären. Das ist immerhin ein Projekt, das für 100 Jahre oder ich weiß nicht wie lang, ausgelegt und ein zentrales Projekt der österreichischen Bahnentwicklung ist. Warum man da nicht in doch vielleicht etwas intensivere Maßnahmen Geld hineinsteckt, die Frage stellt sich mir nach wie vor.

Fiedler: Da darf ich nochmal kurz an den Sachverständigen Kirisits übergeben.

Kirisits: Am Gebäudeobjekt Gertrude-Wondrack-Platz 2 kommt es zu keinen vorhabensbedingten Immissionserhöhungen und dies dadurch, weil sehr umfangreiche bahnseitige Maßnahmen vorgesehen sind, die nach dem Stand der Technik geprüft wurden. Es ist daher überhaupt kein Objektschutz für das Gebäude Gertrude-Wondrack-Platz 2 notwendig.

Fiedler: Herzlichen Dank.

Schöfmann: Darf ich vielleicht auch nochmal ergänzen, wir müssen trotzdem nochmal auf diese quieter routes zurückkommen. Da wird es schon auch mal eine wesentliche Verbesserung geben, wenn diese Züge dann kommen. Also die, die Sie im Moment wirklich laut hören, sind zu 90%, sage ich mal, die Güterzüge. Und was auf der anderen Seite im Moment sehr laut vernommen wird, sind nicht nur die Güterzüge, sondern auch die Personenzüge. Ich habe mich selber davon überzeugt und das ist aber auf einen sehr schlechten Unterbau dort zurückzuführen. All diese Maßnahmen werden jetzt wirklich massiv verbessert plus einem passiven oder aktiven Lärmschutz mit Lärmschutzwänden. Also das Gesamtpaket und jetzt auch ein bisschen in die Zukunft gesehen mit 2024 plus oder 2023. Wir haben ja gehört jetzt in unserer Stellungnahme, unsere eigenen Güterzüge werden ja schon mit Ende 2021 umgestellt, also so wie es jetzt schon dargestellt ist, zu einer Verschlechterung kommt es auf keinen Fall. Ich bin

davon überzeugt, dass mit diesen jetzigen Maßnahmen es zukünftig zu einer wesentlichen Verbesserung in diesem wirklich komplizierten Dreieck, wo ja nicht nur jetzt wir fahren, sondern auch die Wiener Lokalbahn und die U-Bahn kommen wird.

Fiedler: Dankeschön. Der Herr Prof. Kirisits hat noch eine Anmerkung.

Kirisits: Das ist grundsätzlich richtig und es ist mit höchster Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass die tatsächlichen Immissionen geringer sind. Konkret betrachtet wurde im laufen Verfahren die konkreten vorhabensbedingten Veränderungen und dabei wurde diese Worst-Case-Betrachtung sowohl für den Nullplanfall als auch den Prognoseplanfall angenommen, um damit eine für die Anrainer auf der sicheren Seite liegende Beurteilung zu gewährleisten.

Fiedler: Gut. Dankeschön.

Schöfmann: Wir haben ja auch die Vorschreibung, dass wir auch nach Fertigstellung unserer Maßnahmen nochmal ein Messprogramm machen werden, wo ja überprüft wird, ob unsere Maßnahmen auch wirken. Das heißt, wenn dort rauskommen würde, dass wir lauter sind, als das Berechnete, dann müssten wir sowieso nochmal nachbessern. Also Sie können wirklich sicher sein, dass wir hier entsprechend vernünftige Maßnahmen setzen.

Fiedler: Gut. Das ohnehin und eine Nachkontrolle nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz gibt es ja auch dann noch. Der Herr Wenzl hat noch eine Anmerkung.

Wenzl: Ich habe nur eine Frage noch zur Nachkontrolle: An wie vielen Standorten wird diese stattfinden?

Schöfmann: wir müssen kurz nachsehen. Der Herr Wiesinger wird Ihnen dann Auskunft geben.

Kirisits: Im schalltechnischen Bericht, Einlage 303.1 Revision 01, werden dafür mindestens vier Messpunkte im Untersuchungsraum vorgesehen.

Fiedler: Vier Punkte. - Herr Stadler bitte.

Stadler: Ja Erich Stadler, Eigentümer der Parzelle Franz-Siller-Weg 101. Schönen guten Tag auch von meiner Seite. Ich habe im Vorfeld des Verhandlungstermins Fragen eingebracht, betreffend die Sachverständigenausführungen in der zusammenfassenden Bewertung, zu denen auch schon der Herr Dipl.-Ing. Pechhacker mit mir Kontakt aufgenommen hat. Diese Fragen werde ich nicht nochmal vorbringen, sie sind für mich hinreichend beantwortet. Ich hätte dennoch nur, bei der Gelegenheit, an die Herrn Sachverständigen oder die Herrschaften von der ÖBB bezüglich der Lärmschutzwand 3 eine konkrete Nachfrage: Die soll ja nach den vorliegenden Unterlagen und Informationen eine Höhe von 2 m ab der Gleisoberkante haben. Meine Frage wäre, wodurch ergibt sich eigentlich genau diese Höhe beziehungsweise wie wird die als

tatsächlich ausreichend erachtet im Hinblick auf Lärm- und Schallschutz? Offensichtlich, sonst würde es nicht so geplant, aber ich hätte dazu gern eine Stellungnahme seitens der einschlägigen fachkundigen Personen, eben betreffend diese Höhe von 2 m. Der zweite Punkt meiner Anfrage wäre, diese Lärmschutzwand 3 soll ja sehr nah nach dem Stand der Planunterlagen an die dort befindlichen Kleingärten herangebaut werden. Im Fall meiner Liegenschaft wäre das ein Abstand von weniger als einem Meter zur Hausgrenze sozusagen oder auch zur Grundstücksgrenze. Wäre es aus technischer oder auch aus rechtlicher Sicht, ich bin bei den Schienenimmissionsschutzvorschriften jetzt nicht kundig oder nicht bewandert, möglich, bei so einem geringen Abstand, auf dem eigenen Grund etwaige zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen, welcher Art auch immer sozusagen dort heranzubauen in der Betriebsphase, wenn dann die Lärmschutzwand sozusagen so weit hinaufgesetzt wird oder gäbe es da aufgrund der bestehenden Rechtsvorschriften Regelungen, die es mir nicht als Eigentümer ermöglichen würden, bis zu meiner Grundstücksgrenze sozusagen in Eigenregie noch weitere, welcher Art auch immer Lärmschutzmaßnahmen oder Lärmschutzvorrichtungen zu errichten? Also das ist sozusagen schon etwas vorausgedacht für die Zukunft und ich ersuche diesbezüglich um Stellungnahme. Danke.

Fiedler: Danke für die Frage. Ich übergebe das Wort an den Sachverständigen Kirisits.

Kirisits: Die konkrete Lage der Lärmschutzwände ist auf den planlichen Einreichunterlagen für mich ersichtlich gewesen und ich habe sie benutzt, um die Plausibilität der berechneten Schallimmissionspegel zu gewährleisten. Ich würde aber jetzt die Projektwerberin bitten, die konkrete Lage dieser Lärmschutzwand entlang Ihres Grundstückes vielleicht planlich für alle nachvollziehbar kurz darzustellen, wenn das möglich ist?

Fiedler: Hat die ÖBB so einen Plan bei der Hand?

Schöfmann: Ist möglich, dauert nur ein paar Sekunden.

Kirisits: Und etwaige zivilrechtliche Vereinbarungen über weitergehende Lärmschutzmaßnahmen waren für mich nicht relevant, weil die gegenwärtigen Maßnahmen ausreichend sind.

Fiedler: Man muss ja schauen, wo ist der Bauverbotsbereich. Das muss dann die ÖBB darstellen. Da gäbe es die Möglichkeit, dass der Herr Stadler mit der ÖBB eine Vereinbarung trifft, ob er im Bauverbotsbereich selbständig auch noch nachrüsten darf.

Schöfmann: Ja, also dem ist von uns eigentlich nichts hinzuzufügen. Wie gesagt, im 12 m Bauverbotsbereich brauchen Sie eine Ausnahmegenehmigung von uns und wenn da nichts dagegenspricht, dann bekommen Sie die auch. So wir hätten jetzt den Plan griffbereit, ich glaube, man kann ihn schon sehen, oder? (Anm.: zeigt Plan, vgl Einlage 303-02-Rev-01)

Fiedler: Ja.

Schöfmann: Herr Kirisits wollen Sie dazu oder sollen wir?

Kirisits: Ich kann einfach erläutern, dass dort GOK (Anm.: Geländeoberkante) steht, vielleicht sollte man das erläutern?

Schöfmann: Ich übergebe das Wort an den Herrn Wiesinger, der wird das im Detail erklären.

Kirisits: Konkret jetzt für den Herrn Stadler bitte.

Wiesinger: Wie in der Plandarstellung ersichtlich, ist es nun mehr geplant, eine der Lärmschutzwände auf die Geländeoberkante, hier bezeichnet als GOK zu positionieren mit einer Höhe von 2 m über Geländeoberkante. Das hat sich im Endeffekt aus der ergänzenden Untersuchung ergeben, wonach eben dieser vorhin angesprochen vorhabensbedingte Immissionsänderung nochmal nähergetreten wurde und mit dieser Maßnahme wird es möglich, sowohl den Grenzwert der SchIV einzuhalten, als auch vorhabensbedingte Immissionsveränderungen zu vermeiden. Man muss vielleicht noch ergänzen, dass es für den Bereich der Kleingartenanlagen nicht nur diese eine Lärmschutzwand LSW 3 gibt, sondern primär mit Bezug auf die Gleise der Pottendorfer Linie, die Lärmschutzwand 2 wesentlich ist, welche einerseits aus der Stützkonstruktion zur Oswaldschleife sich ergibt und andererseits auf einer auf diese Stützkonstruktion aufgesetzte Lärmschutzwand von 1,50 m über Maueroberkante. Somit gibt es in Richtung Kleingartenanlage nicht eine Lärmschutzwand, nämlich jene, die hier angesprochen ist über Geländeoberkante, sondern eine zweite wirksame Lärmschutzwand bezogen auf die Gleisanlagen der Pottendorfer Linie. Ergänzend kann vielleicht noch ausgesagt werden, dass es wesentlich ist, dass Lärmschutzwände keine Unterbrechungen aufweisen und somit sollte nicht bei einzelnen Grundstücken durch andere Maßnahmen die Konstruktion geöffnet werden. Also wesentlich ist es bei Lärmschutzwänden, dass diese eine geschlossene oder gestreckte Linienführung aufweisen.

Fiedler: Dankeschön.

Kirisits: Nochmals, diese Verbesserungen resultieren aufgrund der verbesserten Maßnahmen aus den ergänzenden Auskünften im Verfahren, datiert Jänner 2021. Also es ist wesentlich, dass es über die Revision 01 hinaus noch einmal eine Nachbesserung seitens der bahnsseitigen Maßnahmen gegeben hat, die aufgrund meiner Stellungnahme zur Vollständigkeit resultiert hat.

Fiedler: Passt. - Herr Wiesinger bitte.

Wiesinger: Hier geht es um die LSW 3 in einem Bereich etwas nach dem Objekt von Herrn Mag. Stadler. Gemeint war hier, dass die Lärmschutzwand LSW 3 nochmals adaptiert wurde. Anstelle einer Verziehung der Lärmschutzwand entlang der Oswaldschleife von 2 m über SOK

(Anm.: Schienenoberkante) auf 2 m über GOK wurde hier eine parallele Ausführung nun mehr gewählt als eine überlappende Konstruktion, womit eine weitere immissionsvorhabensbedingte Veränderung weiter verringert werden kann.

Fiedler: Herr Wiesinger, darf ich Sie ersuchen, dass Sie das SOK und GOK ein bisschen für den Laien erläutern?

Wiesinger: Entschuldigung, gerne. Mit SOK ist die Schienenoberkante gemeint, in diesem Fall entlang der Oswaldschleife und als GOK, wie bereits vorhin erwähnt, die Geländeoberkante.

Fiedler: Das macht welchen Meter oder welchen Höhenunterschied?

Wiesinger: Wie gesagt, die Lärmschutzwand war immer als 2 m bezeichnet, nur unterschiedlich eben je nach Positionierung über Geländeoberkante oder über Schienenoberkante. Wesentlich ist, dass durch die nun mehr durch den gewählten Überlappungsbereich eine bessere Schirmwirkung bezogen auf die Gleisanlagen der Oswaldschleife in diesem kurzen Übergangsbereich erreicht werden kann.

Fiedler: Danke, ich hoffe, Herr Stadler, das hat es für Sie erklärt?

Stadler: Danke. Nur eine kurze Nachfrage noch. Die 2 m ergeben sich, das ist ja keine Einheitshöhe für Lärmschutzwände, sondern es gibt ja verschiedene Höhe nach meinem Verständnis und diese 2 m Meter konkret ab GOK sind sozusagen aus Ihrer Sicht die ideale oder ausreichende Höhe, um effektiven Lärmschutz zu gewährleisten? Es könnte ja auch eine größere Höhe sein sozusagen. Diese 2 m ergeben sich aufgrund welcher Parameter, vielleicht dazu noch eine kurze Aussage?

Fiedler: Da übergebe ich wieder an den Herrn Prof. Kirisits.

Kirisits: Konkret ergibt diese Höhe, dass es an Ihrem Objekt zu keinen vorhabensbedingten Erhöhungen kommt. Das heißt, die Optimierung wurde dahingehend durchgeführt, dass das Vorhaben auf jeden Fall keine vorhabensbedingten Immissionserhöhungen ergibt.

Stadler: Danke.

Fiedler: Passt. Ich darf da jetzt nochmal nach hinten schauen zu unserem Humanmediziner. Was gibt es aus Ihrer Sicht dazu zu sagen?

Wexberg: Also aus meiner Sicht ist das so aufzufassen, dass es in einem Bereich ist, wo nicht mit relevanten Gesundheitsbeeinträchtigungen zu rechnen ist und überhaupt eben aufgrund der fehlenden Zunahme. Also wenn es nicht schlechter wird oder wenn es teilweise sogar besser wird, ist das Vorhaben natürlich aus humanmedizinischer Sicht unbedenklich.

Fiedler: Dankeschön. Herr Giersig bitte.

Giersig: Kurz noch zwei Verständnisfragen. Ich habe es nicht genau herausgehört. Bezüglich der bestehenden Lärmschutzwand entlang der Donauländebahn. Wird die jetzt fix erhöht oder ist das noch in Diskussion? Und die zweite war: Die südseitige Lärmschutzwand entlang der Pottendorfer Strecke. In welcher Höhe wird die ausgeführt, auch in 2 m? Das wären meine zwei Verständnisfragen noch.

Schöfmann: Zur Frage eins von Herrn Giersig. Die Bestandslärmschutzwand wird aktuell technisch überprüft, ob eine Erhöhung möglich ist. Daran anschließend wird sie auch wirtschaftlich überprüfen. Ich kann Ihnen aber heute noch nicht zusagen ob sie wirklich erhöht wird. Nach technischer und wirtschaftlicher Überprüfung wird hier dann eine Entscheidung gefällt werden. Und zu Ihrer zweiten Frage übergebe ich weiter an den Herrn Wiesinger.

Wiesinger: Die angesprochene Lärmschutzwand 1 entlang der Pottendorfer Linie, also rechts der Bahn, liegt mit einer Ausführungshöhe von 3 m über Schienenoberkante dem Projekt zugrunde.

Giersig: Dankeschön.

Fiedler: Dankeschön. Herr Stadler, Sie haben mir im Vorfeld Fragen gestellt, die im Prinzip auch beantwortet wurden. Zu Ihrer Einwendung wird ja auf Seite 229 der zusammenfassenden Bewertung, sowohl vom Humanmediziner, als auch vom schalltechnischen Gutachter festgestellt, dass objektseitiger Schutz aufgrund der Baulärmbelästigung für dieses Objekt, nämlich Franz-Siller-Weg 101 geprüft werden wird - und Ihre Fragen waren, in welcher konkreten Form wird objektseitiger Schutz tatsächlich umgesetzt werden und inwiefern wird dies im allfälligen Genehmigungsbescheid berücksichtigt. Nachdem das jetzt diskutiert worden ist, dass das Projektbestandteil wird, brauche ich das nicht vorschreiben, weil es Projektinhalt ist. War das verständlich?

Stadler: Danke Frau Mag Fiedler.

Fiedler: Herr Wenzl bitte.

Wenzl: Ich hätte noch eine Frage an den Lärmsachverständigen. Also wenn Sie davon ausgehen, dass es günstig wäre, im Bestand, die Lärmschutzwand entlang der Pottendorfer Linie zu erhöhen und angenommen, es wird technisch unmöglich sein, weil, die Statik dazu nicht ausreicht, würden Sie es für sinnvoll halten, dass man überlegt, eine noch nicht vorhandene neue Lärmschutzwand sozusagen zwischen den Gleisen 13 und 15 dort zu errichten, wo diese Weichen sind und ein bisschen abgesetzt von der vorhandenen Lärmschutzwand die Züge geführt werden.

Fiedler: Prof. Kirisits bitte.

Kirisits: Da verweise ich auf den Auflagevorschlag LA5, wonach eine Erhöhung der bestehenden bahnseitigen Lärmschutzwand zu prüfen ist und dabei ist die technische Realisierbarkeit sowie der verhältnismäßige Aufwand in Relation zu den Kosten des alternativen objektseitigen Schutzbedarfs zu berücksichtigen. Also ganz wesentlich, ein Schutz wird auf jeden Fall errichtet. Derzeit ist das mindestens ein Objektschutz und die zusätzliche Auflage soll prüfen, ob dieser Objektschutz durch einen bahnseitigen Schutz dieser Bestandslärmschutzmaßnahme verbessert werden kann. Der bezieht sich aber nicht auf Ihre konkrete Liegenschaft, sondern auf andere Objekte im Untersuchungsraum.

Wenzl: Allerdings würde, wenn eine solche zusätzliche, die noch nicht geplante, ersichtliche Lärmschutzwand gebaut wird, dass die sich sicher auch auf unser Objekt auswirken, deswegen wage ich es, diese Frage zu stellen, obwohl ich kein Anrainer an der Tscherttegasse bin.

Kirisits: Die Auflage ist so formuliert und hinsichtlich des verhältnismäßigen Aufwandes ist auf die Behörde zu verweisen.

Fiedler: Gut. Da gibt es momentan noch keine Aussage dazu.

Wenzl: Danke.

Schöfmann: Bezüglich dieser zusätzlichen Lärmschutzwand. Wir werden das natürlich überprüfen, aber ich möchte schon vorausschicken, dass dort sehr komplizierte Verhältnisse sind, auch mit den Einbauten und das darf man auch nicht außer Augen lassen, die Erhaltungstätigkeit ist dort dann zukünftig sehr schwierig. Also wahrscheinlich, wenn überhaupt, dann kann es zu einer Erhöhung der bestehenden Lärmschutzwand kommen, aber eine zusätzliche Lärmschutzwand zwischen diesen Gleisen ist eher unwahrscheinlich, aus technischer Sicht.

Fiedler: Passt. Ich habe gestern die Anträge von der Frau Obermayer, die heute ja nicht teilnehmen kann, verlesen. Sie wohnt am Kolonieweg 59 und die geplante Lärmschutzmauer ist auf maximal mögliche Höhe zu errichten, weil sie von den kolportierten 2 m dort nicht überzeugt ist. Ich weiß jetzt nicht, ob da - wo genau diese Lärmschutzwand situiert sein soll - ob da schon eine ist, die wir jetzt in der letzten Zeit durchdiskutiert haben. Ich würde die ÖBB bitten zu zeigen, wo ist diese Lärmschutzwand situiert ist, von der die Frau Obermayer spricht.

Schöfmann: wir benötigen einen Augenblick bitte.

Fiedler: Herr Prof. Kirisits bitte.

Kirisits: Also das Objekt der Frau Obermayer wurde als Hausnummer 116 in den Tabellen der schalltechnischen Unterlagen konkret beurteilt. Es ergeben sich vorhabensbedingte Immissionsminderungen von 0-3 dB und dies aufgrund von mehreren bahnseitigen Lärmschutzmaßnahmen. Jene, die ihrem Objekt am nächsten liegt, ist jene mit LSW 4 gekennzeichnete Wand, mit einer Höhe von ohnehin bereits 3 m Meter. Ich bitte kurz die Projektwerberin mich hier jetzt zu kontrollieren, ob das richtig ist.

Schöfmann: Ja, Ihre Ausführungen sind korrekt.

Fiedler: Gut. Dann weiß ich nicht, wovon sie mit den 2 m spricht. Haben Sie eine Vermutung?

Kirisits: Nochmals, es gab substantielle Änderungen aufgrund der Revision 01.

Fiedler: Das könnte es sein. Ihre Stellungnahme war vom 3. Juli 2020, also noch bei der Erstauflage. Hat sich da eine Erhöhung der Lärmschutzwand 4 in der Revision 01 ergeben?

Wiesinger: Die Lärmschutzwand 4 wurde während des ganzen Verlaufes nicht geändert, die hat immer eine Ausführungshöhe von 3 m über Schienenoberkante ausgewiesen. Ergänzt wurde der Umfang der bahnseitigen Maßnahmen in diesem Bereich eventuell noch um die zu erwähnende Lärmschutzwand 4a. Hier geht es um den Ersatz des Geländers durch eine Lärmschutzwand mit 1 m über Maueroberkante im Bodenbereich entlang der Pottendorfer Linie.

Fiedler: Gut.

Schöfmann: Diese Lärmschutzwand steht aber schon auf einer Mauer, das heißt, die effektive Höhe von dieser Lärmschutzwand ist wesentlich höher.

Fiedler: Gut, dann muss ich das so hinnehmen und werde das dann eventuell schriftlich präzisieren. Ich nehme jetzt einmal zu Protokoll, dass sich da keine Änderungen ergeben haben. Gibt es noch Fragen an den Sachverständigen Prof. Kirisits? - Momentan nicht. In dem Fall machen wir eine Mittagspause bis 13:45 Uhr und fahren dann mit den Fachbereichen Luft und Klima und Humanmedizin fort. Mahlzeit.

Die Verhandlungsleiterin unterbricht die Verhandlung für eine Mittagspause von 12:45 Uhr bis 13:45 Uhr und setzt die Verhandlung um 13:45 Uhr fort.

Fiedler: Sind zum Fachbereich Lärm noch Fragen aufgetaucht beziehungsweise hat noch jemand eine Frage zum Fachbereich von Herrn Prof. Kirisits? Nein? - In dem Fall schließe ich den Fachbereich und begrüße neben mir den Prof. Mursch-Radlgruber, den Sachverständigen für Luft und Klima und er möge bitte sich und sein Fachgebiet kurz vorstellen.

Ao. Univ.-Prof. Dr. Erich Mursch-Radlgruber, nichtamtlicher Sachverständiger für Luft und Klima: Grüß Gott, schönen Nachmittag. Ich lehre an der Universität für Bodenkultur angewandte Meteorologie und unterrichte dort alle Fachbereiche, die es irgendwie in der Bodenkultur gibt, aber in erster Linie Landschaftsplanung und Landschaftsarchitektur. Der Fachbereich Luft und Klima prüft mögliche Belastungen und Verbesserungen des Schutzzutes Luft anhand spezieller gesetzlicher Grenz- und Richtwerte. Beim Schutzzut Klima werden mögliche klimatische Veränderungen des kleinklimatischen Zusammenhangs geprüft und insbesondere natürlich mögliche CO₂-Emissionen durch das geplante Projekt.

Also zusammenfassend: Die wesentlichen Ergebnisse, das unterscheidet sich ja immer bei diesen Projekten in die Bauphase und in die Betriebsphase und das Klima extra. In der Bauphase kommt es an einigen Punkten zu geringfügigen Belastungen, diese bleiben aber auf einen kurzen Zeitraum, also sprich 19 Monate beschränkt. Ebenso ergeben sich für das Klima in der Bauphase während der Bauphase nur im Nahebereich der Trasse einiger Zehnermeter geringe mikroklimatische Wirkungen, auch diese sind auf die Zeit der Bautätigkeit beschränkt. In der Betriebsphase kommt es nur zu irrelevanten Immissionszusatzbelastungen. Die Grenzwerte nach dem Gesetz IG-L (Anm.: Immissionsschutzgesetz - Luft, BGBl. I Nr. 115/1997 idgF) werden überall eingehalten. Noch eine Bemerkung zum Schutzzut Klima: Es wurde extra von mir gefordert, nochmal eine Berechnung zu den möglichen Einsparungsmöglichkeiten durch das Projekt zu machen und in der Auskunft vom 23.06.2020 wurde geschätzt und das wurde von mir auch nachvollzogen, dass 4418 t CO₂ auf dem kurzen betrachteten Streckenabschnitt, der wirklich in der Bauphase betroffen ist, eingespart werden. Wenn man das hochrechnet, weil es ja doch um die Pottendorfer Linie bis nach Wiener Neustadt betrifft, dann sind das 100.000 t an Einsparpotenzial.

Fiedler: Also gut, ich hätte eine Frage. Es hat am 25. September 2020 eine neue Veröffentlichung der Version RVS 04.02.12 „Ausbreitung von Luftschadstoffen an Verkehrswegen und Tunnelportalen“ gegeben. Hat es Änderungen in den Aussagen in Ihrem UVP-Fachbereich gegeben?

Mursch-Radlgruber: Es wurde dann vorige Woche eine Beilage noch geliefert. Es wurden Rechnungen nochmal nachgerechnet. Die Änderungen betreffen in erster Linie die Kurzzeitwerte, aber insbesondere sind in der neuen RVS die metallischen Bestandteile der Emissionen auch zu betrachten und das wurde gemacht. Es ist ein Vergleich und es ist nachvollziehbar, dass überall nur irrelevante Beiträge gegeben sind und damit keine Veränderungen der Aussagen meinerseits notwendig sind.

Fiedler: Herzlichen Dank einmal. Insofern darf ich mal fragen, gibt es Stellungnahmen oder ein Statement der ÖBB zum Fachbeitrag vom Prof. Mursch-Radlgruber?

Schöfmann: Von uns gibt es keine zusätzlichen Stellungnahmen.

Fiedler: Gibt es Fragen von den anwesenden Verhandlungsteilnehmern? Nein? - Haben wir noch irgendwas offen? - Ich höre gerade, wir haben auch sonst nichts mehr offen in diesem Fachbereich. In dem Fall war es kurz und bündig. Ich danke für Ihre Anwesenheit, Ihre Kurzdarstellung und ich schließe auch diesen Fachbereich. Ich gebe dann weiter an den Humanmediziner: In dem Fall ersuche ich Herrn Dr. Wexberg, unseren humanmedizinischen Sachverständigen, sich und seinen Fachbereich vorzustellen.

Dr. Paul Wexberg, nichtamtlicher Sachverständiger für Humanmedizin: Ja grüß Gott, mein Name ist Paul Wexberg. Ich habe an der damaligen medizinischen Fakultät der Universität Wien studiert, Vorläuferin der heutigen Medizinuniversität Wien. Bin Facharzt für Innere Medizin mit den Zusatzfächern Kardiologie und internistische Intensivmedizin und Inhaber des Diploms der Ärztekammer für Umweltmedizin und bin habilitiert für das Fach Kardiologie und Gerichtssachverständiger für das Fach Innere Medizin.

In meinem Fachgebiet geht es um die Überprüfung vorhabensbedingter Einflüsse auf die menschliche Gesundheit. Dazu werden die Gutachten aus den Fachgebieten Lärm, Erschütterung, elektromagnetische Felder, Luftschadstoffe und Licht einer humanmedizinischen Prüfung unterzogen, eben in Hinblick auf Gesundheitsgefährdung und oder unzumutbare Belästigung. Das erfolgt einerseits auf Basis der Sachverständigengutachten, dem Stand der jeweiligen Fachtechnik und aus medizinischer Sicht eben auf Basis des aktuellen Stands der Wissenschaft. Es geht hier also um die körperliche Integrität und die psychische Gesundheit. Wo eben nötig, werden gemeinsam mit den jeweiligen Sachverständigen Maßnahmenvorschläge unterbreitet, wie allfällige Schädigungen verhindert und möglichst minimiert werden können. Zusammenfassend verweise ich auf die jeweiligen Stellungnahmen der Sachverständigen, die ja schon ausgeführt wurden und bereits sehr ausführlich am Vormittag auch der Bereich Lärm. Ich möchte vielleicht noch erörtern, was wir zusätzlich gefordert haben von der Projektwerberin, um hier für die Anrainer die Exposition möglichst zu minimieren und zwar wurde bereits darauf hingewiesen die entsprechende Schienenverkehrslärm-Immissionsverordnung, SchIV, mit den jeweiligen Grenzwerten. Wir haben hier zusätzliche Kriterien angesetzt im Sinne der Anrainer, wo auszuweisen war, jene Wohngebäude an welchen es eben vorhabensbedingt zu schienenverkehrsbedingten Erhöhungen des Beurteilungspegels gegenüber der Nullvariante kommt und der Beurteilungspegel in der Prognose über 50 dB liegt. Von der Methodik her musste hier auf Zehntel-Dezibel berechnet und die Differenz auf ganze Dezibel dann gerundet werden. Grundlage sind die Umgebungslärmrichtlinien der Weltgesundheitsorganisation WHO. Hier werden einerseits die schon erwähnten Lärmindizes, EDM und L_{Night} empfohlen und insbesondere der letztere, weil der eben besonders streng ist im Sinne des Schutzes Mensch, also der Exposition der Anrainer, ist diese eben herangezogen worden und durch Elimination des Anpassungswertes von 5 dB ableitbar gewesen. Daher sind wir auf diesen Grenzwert von 50 dB gekommen, der auch von der WHO als sogenannter „Interim-Target-Wert“, als Zielwert, herangezogen wird, wo in bestehende Projekte eingegriffen wird, dass das der Wert ist, wo es erstmals es Hinweise gibt, dass mögliche Gesundheitsschädigungen oder Gefährdungen auftreten. Das heißt, diese Grenze wurde herangezogen, das heißt, nochmal heruntergeschraubt gegenüber den geltenden Vorschriften und wo hier Überschreitungen stattgefunden haben, das heißt, wo einerseits eine Zunahme von 1 dB stattgefunden hat und gleich-

zeitig der Grenzwert des Beurteilungspegels von 50 dB nachgewiesen wurde, wurden zusätzliche Maßnahmen gefordert. Diese sind, wo zutreffend, im Maßnahmenkatalog entsprechend formuliert, gemeinsam mit den Sachverständigen Lärm und insofern, wenn diese Maßnahmenvorschläge umgesetzt werden, ist aus humanmedizinischer Sicht durch das Projekt von keiner Gefährdung des Schutzgutes Mensch im Sinne der Gesundheit auszugehen.

Fiedler: Vielen Dank für die Ausführungen. Gibt es Fragen an den humanmedizinischen Sachverständigen? - Herr Wenzl bitte.

Wenzl: Ich hätte noch eine Frage, weil es auch um die Prüfung des Belästigungsniveaus gegangen ist. Was wird da geprüft von humanmedizinischer Seite?

Wexberg: Hier gibt es seitens der WHO ebenfalls Grenzwerte, wo es Daten gibt, ab wann von einer ausreichenden großen Gruppe von Exponenten auszugehen ist, die sich hochgradig belästigt fühlen. Also da gibt es entsprechende Daten und Studien und auf diese Werte bezieht man sich da.

Wenzl: Wie sieht da die Situation aus? Weil davon war jetzt nicht die Rede.

Wexberg: Auch hier sind diesbezüglich keine entsprechenden Risiken zu erwarten.

Fiedler: Dankeschön. - Herr Schöfmann, hat die ÖBB noch eine Stellungnahme zum humanmedizinischen Sachverständigen?

Schöfmann: Nein. Wir verweisen auf unsere gleichlautende Stellungnahme zum Lärmschutz.

Fiedler: Gut. Gibt es noch Fragen an den humanmedizinischen Sachverständigen? Nein? - In dem Fall schließe ich auch dieses Fachgebiet, herzlichen Dank. - Hat die ÖBB schon alle Stellungnahmen und Einwendungen zu den Maßnahmenvorschlägen etc. abgegeben, beziehungsweise sind diese vollständig?

Schöfmann: Wir denken schon, aber können wir nochmal für fünf Minuten unterbrechen vielleicht, dass wir nochmal alles durchgehen?

Fiedler: Ja, dann unterbrechen wir nochmal für fünf Minuten bis 14:10 Uhr.

Die Verhandlungsleiterin unterbricht die Verhandlung für eine Pause von 14:05 Uhr bis 14:10 Uhr und setzt die Verhandlung um 14:10 Uhr fort.

Fiedler: Es ist 14:10 Uhr. Hat die ÖBB noch eine Stellungnahme?

Schöfmann: Also wir haben unsere Unterlagen nochmal gesichtet und wir haben keine weiteren Stellungnahmen oder dergleichen.

Fiedler: Passt. Dann frage ich noch einmal das Plenum: Gibt es noch Fragen an einen Sachverständigen? Nein, das ist nicht der Fall.

Schlusserklärung der Verhandlungsleiterin:

Nach Umfrage liegen keine weiteren Fragen bzw. Einwendungen oder Stellungnahmen vor.

Wie schon am ersten Verhandlungstag im Zuge der Rechtsbelehrungen vorgetragen, sind noch vor bzw. im Zuge der Auflage des Umweltverträglichkeitsgutachtens beim BMK schriftliche Stellungnahmen eingelangt.

Des Weiteren sind bei der Behörde schriftlichen Äußerungen sowie Mitteilungen von Beteiligten während der mündlichen Verhandlung bis zu deren Schluss eingelangt. Diese werden gemäß § 44 Abs 2 AVG der Verhandlungsschrift angeschlossen.

Die Verhandlungsleiterin hält fest, dass gemäß § 14 Abs 7 AVG die Niederschrift unter Verwendung eines Schallträgers aufgenommen wurde. Die Angaben gemäß Abs 2 dieser Bestimmung und die Feststellung, dass für die übrigen Teile der Niederschrift ein Schallträger verwendet wird, wurden in Vollschrift festgehalten. Die Aufzeichnung wird unverzüglich in Vollschrift übertragen.

Von der Verlesung der Verhandlungsschrift wird daher auch ohne Verzicht der vernommenen oder sonst beigezogenen Personen gemäß § 14 Abs 3 AVG abgesehen.

Die Verhandlungsleiterin behält sich das Recht vor, orthographische und layouttechnische Änderungen an der Verhandlungsschrift vorzunehmen. Unerhebliche Füllwörter werden jedenfalls entfernt.

Sie hält zudem fest, dass gemäß § 3 Abs 5 des Verwaltungsrechtlichen COVID-19-Begleitgesetzes, wenn eine Amtshandlung unter Verwendung technischer Einrichtungen zur Wort- und Bildübertragung durchgeführt wird, eine Niederschrift, außer von der Leiterin der Amtshandlung, von keiner weiteren Person unterschrieben werden muss.

Gemäß § 14 Abs. 7 AVG können die beigezogenen Personen bis zum Schluss der Amtshandlung die Zustellung einer Ausfertigung der Übertragung verlangen und binnen zwei Wochen ab Zustellung Einwendungen wegen behaupteter Unvollständigkeit oder Unrichtigkeit der Übertragung erheben.

Die Verhandlungsschrift wird gemäß § 44e Abs 3 AVG bei der Stadt Wien - MA 64 als Standortgemeinde und beim BMK zur öffentlichen Einsicht aufgelegt werden. Zudem wird die Verhandlungsschrift samt Beilagen auf der Homepage des BMK bereitgestellt werden (siehe <https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/eisenbahn/verfahren/matzleinsdorf/meidling-altmannsdorf.html>).

Da es nicht realistisch erscheint, eine rechtzeitige Auflage der Verhandlungsschrift im Sinne des § 44e Abs 3 AVG (nämlich binnen einer Woche) sicherzustellen, wird beabsichtigt, dass die Auflage der Verhandlungsschrift kundgemacht, oder, diese sämtlichen Teilnehmern der Verhandlung unter Einräumung einer angemessenen Einsichtsfrist übermittelt werden wird.

Diesbezüglich wird auf die Bestimmungen der §§ 14, insbesondere Abs 6, und 44 AVG hingewiesen.

Gemäß § 3 Abs 3 COVID-19-VwBG wird jenen Parteien und sonst Beteiligten, denen eine technische Einrichtung zur Wort- und Bild-übertragung nicht zur Verfügung stand, in geeigneter Weise Gelegenheit gegeben, ihre Rechte auszuüben bzw. bei der Feststellung des Sachverhaltes mitzuwirken. Aufgrund der während der Übertragung aufgetretenen technischen Störungen wird diese Bestimmung auch analog an die an der Verhandlung Teilnehmenden angewendet.

Abschließend bedankt sich die Verhandlungsleiterin namentlich bei ihrem Verhandlungsteam für die Unterstützung sowie die konstruktive Teilnahme und Geduld aller Beteiligten.

Um 14:15 Uhr schließt die Verhandlungsleiterin die mündliche Verhandlung, betont jedoch, dass dadurch nicht auch das Ermittlungsverfahren geschlossen ist und wünscht allen Teilnehmenden, dass sie gesund bleiben.

Dauer der Verhandlung:

8. März 2021: 10:00 Uhr bis 16:25 Uhr

9. März 2021: 09:30 Uhr bis 14:15 Uhr

Beilagen zur Verhandlungsschrift:

Beilage 1, Anwesenheits- und Teilnehmerlisten sowie Präsentationen;

Beilage 2, Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG zu den Einwendungen und zu den Maßnahmvorschlägen vom 8. und 9. März 2021;

Beilage 3, Stellungnahme Susanne Obermayer, Kolonieweg 59, 1120 Wien vom 2.3.2021;

Beilage 4, Stellungnahme Stadt Wien, Magistratsabteilung 22 Umweltschutz, Dresdner Straße 45, 1200 Wien vom 24.2.2021;

Beilage 5, Stellungnahme Stadt Wien, Magistratsdirektion, Rathaus, 1082 Wien vom 3.3.2021;

Beilage 6, Stellungnahme Jacqueline und Christian Kuba als Vertreter der Bürgerinitiative „Nein zum Pottendorfer Steg, Nein zu einer 8m hohen Brücke, Nein zur Lärmbelästigung durch eine Stahlbaukonstruktion, Recht auf Privatsphäre“ vom 4.3.2021.

Für die Bundesministerin:

Mag. Gabriele Fiedler