

## **ÖBB-Strecken**

- **12201 (Wien Hütteldorf – Wien Praterstern) km 0,77 bis 5,30;**
- **12101 (Wien Penzing – Abzweigung Hütteldorf 1) km 1,00 bis km 1,72;**
- **10615 (Wien Maxing – Wien Matzleinsdorf-Altmanndorf) km 4,53 – km 5,54;**

### **"Attraktivierung der Verbindungsbahn"**

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

Genehmigung der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, unter Mitwirkung des Eisenbahngesetzes 1957, des Wasserrechtsgesetzes 1959, des Denkmalschutzgesetzes sowie Festlegung des Trassenverlaufes gemäß dem Hochleistungsstreckengesetz 1989

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>Spruch .....</b>	<b>6</b>
I.1 Genehmigung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 .....	6
I.2 Festlegung des Trassenverlaufs nach dem Hochleistungsstreckengesetz .....	7
I.3 Mitwirkung des Eisenbahngesetzes 1957 .....	9
I.4 Mitwirkung des Wasserrechtsgesetzes 1959 .....	11
I.5 Mitwirkung des Denkmalschutzgesetzes .....	12
II. Projektbestandteile .....	13
III. Erklärung weiterer Unterlagen zum Bescheidbestandteil .....	13
IV. Nebenbestimmungen.....	14
IV.1 Maßnahmen in der Bauphase .....	14
IV.1.1 Eisenbahnbau; Infrastrukturplanung / Verkehr inklusive Straßen (ST) .....	14
IV.1.2 Humanmedizin (HU) .....	14
IV.1.3 Lärm und Erschütterungen (LA).....	15
IV.1.4 Wasserbautechnik und Oberflächenwässer (WT) .....	17
IV.1.5 Luft und Klima (KL).....	18
IV.1.6 Abfallwirtschaft und Boden- und Grundwasserqualität (AW).....	19
IV.1.7 Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume incl. Biologische Vielfalt und Baumschutz) (ÖK).....	20
IV.1.8 Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter (RP) .....	22
IV.2 (Zusätzliche) Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen in der Bauphase .....	23
IV.2.1 Wasserbautechnik und Oberflächenwässer (WT) .....	23
IV.2.2 Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Licht/Blendung/Beschattung (ET) .....	24
IV.2.3 Luft und Klima (KL).....	24
IV.2.4 Abfallwirtschaft, Boden- und Grundwasserqualität (AW).....	24
IV.2.5 Lärm und Erschütterungen (LA).....	25
IV.2.6 Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume incl. Biologische Vielfalt und Baumschutz) (ÖK).....	25
IV.2.7 Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser (HD) .....	25
IV.3 Maßnahmen der Betriebsphase.....	26
IV.3.1 Lärm und Erschütterungen (LA).....	26
IV.3.2 Wasserbautechnik und Oberflächenwässer (WT) .....	28
IV.3.3 Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser (HD) .....	29
IV.3.4 Abfallwirtschaft und Boden- und Grundwasserqualität (AW).....	29

IV.3.5 Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume incl. Biologische Vielfalt und Baumschutz) (ÖK).....	29
IV.3.6 Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter (RP) .....	30
IV.3.7 Luft und Klima (KL).....	31
IV.4 (Zusätzliche) Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen in der Betriebsphase.....	31
IV.4.1 Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Licht/Blendung/Beschattung (ET) .....	31
V. Abspruch über die eingelangten Stellungnahmen und erhobenen Einwendungen.....	31
VI. Kosten.....	32
VII. Rechtsgrundlagen.....	32
<b>Begründung .....</b>	<b>33</b>
I. Verfahrensgang .....	33
I.1. Antrag der Projektwerberin vom 7. August 2020.....	33
I.2. Sachverständige und Koordination gemäß § 3b Abs. 1 UVP-G 2000.....	34
I.3. Koordinierung mit den mitwirkenden und den sonstigen für die Erteilung der Genehmigung zuständigen Behörden.....	35
I.4. Verbesserung der Einreichunterlagen .....	35
I.5. Kundmachung und öffentliche Auflage des Genehmigungsantrages und der Antragsunterlagen.....	36
I.6. Stellungnahmen und Einwendungen im Zuge der Verfahreneinleitung sowie der öffentlichen Auflage des Genehmigungsantrages und der Antragsunterlagen .....	37
I.7. Ergänzende Auskünfte gemäß § 24c Abs. 6 UVP-G 2000 .....	44
I.8. Auflage der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen .....	44
I.9. öffentliche mündliche Verhandlung .....	45
I.10. Auflage der Verhandlungsschrift .....	47
I.11. Mitteilungen, Stellungnahmen und Anträge nach der Verhandlung .....	47
II. Rechtliche Erwägungen zum Verfahrensgang.....	51
II.1. Zuständigkeit.....	51
II.2. Großverfahren gemäß § 44a ff AVG und Kundmachung des verfahrenseinleitenden Antrages .....	53
II.3. Beiziehung von Sachverständigen .....	55
II.4. Überprüfung der Antrags- bzw. Projektunterlagen und deren öffentliche Auflage.....	56
II.5. Zeitplan .....	57
III. Erhobene Beweise .....	58
III.1. Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen.....	58
III.2. Zu den Genehmigungskriterien des HIG .....	60
III.3. Zu den Genehmigungskriterien des EisbG einschließlich ASchG .....	61

III.4. Zu den Genehmigungskriterien des Wasserrechtsgesetzes .....	62
III.5. Parteiengehör im Rahmen der Verhandlung .....	65
III.6. Auflage der Verhandlungsschrift .....	67
IV. Der festgestellte Sachverhalt .....	68
IV.1 Zu den (Umwelt)Auswirkungen des Vorhabens .....	68
IV.2 Zum Trassenverlauf .....	68
IV.3 Sachverhalt aus materiellrechtlicher Sicht .....	69
IV.4 Ergänzende Feststellungen .....	69
V. Erwägungen zu den Genehmigungsvoraussetzungen .....	70
V.1. Genehmigung nach § 24f UVP-G 2000 .....	70
V.1.1. Zu § 24f Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 .....	71
V.1.2. Zu § 24f Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 .....	72
V.1.3. Zu § 24f Abs. 1 Z 3 UVP-G 2000 .....	76
V.1.4. Zu § 24f Abs. 2 UVP-G 2000 und zur Schienenverkehrslärm- Immissionsschutzverordnung (SchIV) .....	76
V.1.5. Zu § 24f Abs. 3 und 4 UVP-G 2000 .....	78
V.1.6. Zu den Nebenbestimmungen allgemein .....	78
V.1.7. Zu den Nebenbestimmungen im Einzelnen .....	80
V.1.7.1 Zu den Nebenbestimmungen für den Fachbereich Lärm und Erschütterungen (LA) .....	80
V.1.7.2 Zu den Nebenbestimmungen für den Fachbereich Luft und Klima (KL) .....	80
V.1.7.3 Zu den Nebenbestimmungen für den Fachbereich Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser (HD) .....	80
V.1.7.4 Zu den Nebenbestimmungen für den Fachbereich Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Licht/Blendung/Beschattung (ET) .....	81
V.1.7.5 Zu den Nebenbestimmungen für den Fachbereich Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume incl. Biologische Vielfalt und Baumschutz) (ÖK) .....	81
V.1.7.6 Zu den Nebenbestimmungen für den Fachbereich Humanmedizin (HU) .....	81
V.1.7.7 Zu den Nebenbestimmungen für den Fachbereich Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter (RP) .....	81
V.1.7.7 Zusammenfassung .....	81
V.2. Bestimmung des Trassenverlaufs nach dem HIG .....	82
V.3. Mitanzwendung des EisbG 1957 .....	85
V.4. Mitanzwendung des WRG 1959 .....	93
V.5. Mitanzwendung des Denkmalschutzgesetzes .....	99
VI. Auseinandersetzung mit den eingebrachten Stellungnahmen und Einwendungen .....	100
VI.1. Generelles .....	100

VI.2. Erwägungen zu den Rechtsfragen in den eingelangten Stellungnahmen und Einwendungen sowie zu den in der mündlichen Verhandlung erfolgten Vorbringen.....	101
VI.2.1 Allgemeine Themenbereiche .....	101
VI.2.1.1 Einwendung .....	101
VI.2.1.2 Privatrechtliche Einwendungen.....	102
VI.2.1.3 Grundeinlöse.....	102
VI.2.1.4 Enteignung.....	103
VI.2.1.5 Immissionen.....	103
VI.2.1.6 Schienenlärm .....	104
VI.2.1.7 Sonstige vorhabensbedingte Lärmimmissionen.....	107
VI.2.1.8 Öffentliches Interesse.....	108
VI.2.2 Zu den Vorbringen im Verfahren (nach Themenbereichen).....	112
VI.2.2.1 Zum Thema Befangenheit .....	112
VI.2.2.2 Zum Thema strategische Prüfung Verkehr und SUP-Pflicht.....	120
VI.2.2.3 Zu den Vertagungsanträgen .....	122
VI.2.2.4 Zum Thema Hochlage und Projektvarianten.....	125
VI.2.2.5 Zu den Themen Eisenbahnkreuzungen und Ausgestaltung von Verkehrswegen .	128
VI.2.2.6 Zum Thema (Gefahr-)Güterverkehr.....	132
VI.2.2.7 Zum Thema Strahlenbelastung/EMF .....	135
VI.2.2.8 Zu den Themen Lärmbelastungen, Staub und Vibrationsbelastungen .....	136
VI.2.2.9 Zu den Themenbereichen Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume incl. Biologische Vielfalt und Baumschutz), Raum- und Bodennutzung, Fläche sowie Luft und Klima.....	140
VI.2.2.10 Zu den Themen Denkmalschutz und Stadt-/Ortsbild .....	150
VII. Würdigung der vorliegenden Beweise und Stellungnahmen .....	153
VIII. Zusammenfassung.....	155
IX. Kosten.....	155
<b>Rechtsmittelbelehrung .....</b>	<b>155</b>

## **ÖBB-Strecken**

- **12201 (Wien Hütteldorf – Wien Praterstern) km 0,77 bis 5,30;**
- **12101 (Wien Penzing – Abzweigung Hütteldorf 1) km 1,00 bis km 1,72;**
- **10615 (Wien Maxing – Wien Matzleinsdorf-Altmanndorf) km 4,53 – km 5,54;**

## **"Attraktivierung der Verbindungsbahn"**

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

## **Bescheid**

---

Die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie entscheidet als Behörde gemäß § 24 Abs. 1 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVP-G 2000) über den Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG vom 7. August 2020, betreffend Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung und Erteilung der Genehmigung gemäß §§ 23b, 24 und 24f UVP-G 2000 unter Mitwirkung der im Spruch angeführten materiell rechtlichen Genehmigungsbestimmungen unter Zugrundelegung der Projektunterlagen (Umweltverträglichkeitserklärung samt Beilagen, Planunterlagen für den Trassenverlauf, materienrechtliche Unterlagen, Gutachten gemäß § 31a EISbG), der im Verfahren erstatteten zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 31. Mai 2021, sowie den Ergebnissen des weiteren Ermittlungsverfahrens, insbesondere dem, in der Verhandlungsschrift vom 12. Juli 2021 festgehalten, Ergebnis der vom 29. Juni bis einschließlich 2. Juli 2021 abgehaltenen mündlichen Verhandlung und unter Vorschreibung der in Spruchpunkt IV. angeführten Nebenbestimmungen wie folgt:

## **Spruch**

### **I.1 Genehmigung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000**

**I.1.1** Der ÖBB-Infrastruktur AG, Praterstern 3, 1020 Wien, wird nach Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung und des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens für das Vorhaben „ÖBB-Strecken - 12201 (Wien Hütteldorf – Wien Praterstern) km 0,77 bis 5,30; - 12101 (Wien Penzing – Abzweigung Hütteldorf 1) km 1,00 bis km 1,72; - 10615 (Wien Maxing – Wien Matzleinsdorf-Altmanndorf) km 4,53 – km 5,54; „Attraktivierung der Verbindungsbahn““ gemäß dem dritten Abschnitt des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 (UVP-G 2000) nach Maßgabe der vorgelegten Projektunterlagen, der Umweltverträglichkeitserklärung, der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen, der unter Spruchpunkt II. angeführten Vorhabensbestandteile, der im Spruchpunkt IV. angeführten Nebenbestimmungen (Auflagen, Bedingungen und Befristungen - „Vorschreibungen“) sowie der unter Spruchpunkt VII. angeführten mit angewendeten materiell rechtlichen Genehmigungsbestimmungen (Rechtsgrundlagen) die Genehmigung erteilt.

**I.1.2** Das Erfordernis des Erwerbes der betroffenen Grundstücke und Rechte bleibt unberührt.

**I.1.3** Durch das Vorhaben ist die Stadt Wien als Standortgemeinde berührt.

**I.1.4** Das Vorhaben ist innerhalb von sechs Jahren ab Rechtskraft der Entscheidung auszuführen und der Betrieb zu eröffnen.

## **I.2 Festlegung des Trassenverlaufs nach dem Hochleistungsstreckengesetz**

**1.2.1** Der Geländestreifen des verfahrensgegenständlichen Trassenabschnitts der Hochleistungsstrecke „Raum Wien – St. Pölten“, im Bundesland Wien wird wie folgt bestimmt:

Die Trasse schließt an allen Seiten an bestehende Bahnstrecken an und verläuft im Grundriss auf der bestehenden Bahntrasse.

Der Trassenabschnitt der Strecke 12101 – „Penzinger Ast“ (Wien Penzing (in Pz) = Abzweigung Wien Hütteldorf 1) beginnt am östlichen Kopf des Bahnhofs Wien Hütteldorf bzw. bei km 1,000 am westlichen Kopf des Bahnhofs Wien Penzing und endet bei km 1,694.

Der Trassenabschnitt der Strecke 12201 – „Hütteldorfer Ast“ (Wien Hütteldorf (in Hf) = Wien Praterstern (in Nw)) beginnt bei deren km 0,770 und endet bei km 5,300.

Der Trassenabschnitt der Strecke 10615 Wien Maxing (= Wien Matzleinsdorf-Altmanndorf (in Wbf)) beginnt bei deren km 4,046 und endet bei km 5,450 östlich des Bahnhofs Wien Maxing.

Am **Penzinger Ast** wird ein Stützmauer- und Brückenbauwerk zur Anhebung der Gradienten errichtet. Außerdem ist eine Erneuerung der Wientalbrücke in veränderter Höhe vorgesehen. Dieser Abschnitt bleibt weiterhin eingleisig. Die Geschwindigkeit am Penzinger Ast wird auf durchgängig 60 km/h harmonisiert.

Der **Hütteldorfer Ast** wird zweigleisig ausgebaut. Auch hier erfolgt sowohl die Errichtung eines Stützmauer- und Brückenbauwerks zur Anhebung der Gradienten als auch eine Erneuerung der Wientalbrücke in veränderter Höhe. Die Streckengeschwindigkeit bis zur Einmündung des Penzinger Asts wird von 50 km/h auf 60 km/h angehoben. Ab der Abzweigung bleibt die Streckengeschwindigkeit unverändert bei 80 km/h. Die Abzweigung der Strecke 12101 von der Strecke 12201 wird sicherungstechnisch in den Bf. Wien Hütteldorf integriert.

Die Gleisachse der Strecke 12201 rückt im Bereich Kefer- und Guldengasse als Vorbereitung für den späteren Umbau des Bf. Wien Hütteldorf nach Süden.

Im **Abschnitt Einmündung der Strecke 12101 bis zum Bahnhof Wien Maxing** (Strecke 12201) wird bis unmittelbar nach der Geh- und Radwegquerung Beckgasse ein Stützmauer- und Brückentragwerk zur Anhebung der Gradienten errichtet. Durch den Neubau von Eisenbahnbrücken über die Auhofstraße und über die Hietzinger Hauptstraße entstehen permanent verfügbare Querungsmöglichkeiten für den Individualverkehr. Der Bereich zwischen Auhofstraße und Hietzinger Hauptstraße wird als Brückenkette ausgeführt.

Die neue Haltestelle „Wien Hietzinger Hauptstraße“ wird auf einem Stelzentragwerk mit Inselbahnsteig errichtet. Die Haltestelle „Wien Speising“ wird gegenüber der derzeitigen Lage um ca. 150 m in Richtung Osten verschoben und um ca. 80 cm angehoben.

Die Eisenbahnbrücke über die Hofwiesengasse wird mit optimierter Durchfahrtshöhe für den Straßen- und Straßenbahnverkehr, neu errichtet.

Im Abschnitt **Bahnhof Wien Maxing (Abz)** (Strecke 12201, 10615) wird die Haltestelle „Wien Speising“ in optimierter Lage und daher leicht in Richtung Osten verschoben, errichtet.

Das Gleisbild zur Anordnung eines Inselbahnsteigs der Haltestelle „Wien Stranzenbergbrücke“ wird optimiert. Außerdem erfolgt im Bahnhof auch eine Vereinheitlichung der Geschwindigkeiten auf weitgehend 80 km/h. Südlich der Bahn werden zwei Futtermauern errichtet.

Im Zuge der Errichtung der zusätzlichen Haltestelle „Wien Stranzenbergbrücke“ ist der Neubau der Stranzenbergbrücke vorgesehen.

Die Sicherungstechnik des südlichen Teils der Verbindungsbahn wird in das EStw Wien Maxing eingebunden.

Im gesamten Projektbereich werden die Oberleitungen, der Ober- und Unterbau sowie die Sicherungsanlagen, die elektrotechnischen Anlagen und die Telekomanlagen entsprechend den Projektanforderungen sowie dem Stand der Technik erneuert bzw. neu errichtet. Ein durchgehender 55 kV-Kabelweg wird l.d.B. angelegt.

Die Zufahrt zur Bahntrasse erfolgt weitestgehend über das bestehende Straßen- und Wegenetz. Die dafür erforderlichen Zufahrten werden im Rahmen des Projekts hergestellt. Mit Ausnahme des Anschlussbereichs der Strecke 12101 an den Bahnhof Wien Penzing mit örtlicher Versickerung werden sämtliche im Bereich der Bahnanlagen anfallenden Wässer gesammelt und in das öffentliche Kanalsystem der Stadt Wien eingeleitet.

Für die sechs aufzulassenden Eisenbahnkreuzungen werden mehrere ständig verfügbare barrierefreie Querungsmöglichkeiten als Ersatzmaßnahme geschaffen. Alle drei Haltestellen sind als barrierefrei multimodale Umsteigeknoten für den Wiener ÖPNV konzipiert. Entlang der Strecke 12201 (bzw. 10615) wird von km 1,2 bis Projektende links und rechts der Bahn ein umfassender Lärmschutz mit Lärmschutzwänden vorgesehen.

**1.2.2** Die Rechtswirkungen der Genehmigung im Sinne des § 5 HIG, wonach auf den vom künftigen Trassenverlauf betroffenen Grundstücksteilen (Hochleistungsstrecken-Baugebiet) Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen werden, keine Anlagen sonst errichtet oder geändert werden, keine Gewinnung mineralischer Rohstoffe aufgenommen werden sowie keine Deponien errichtet oder erweitert werden dürfen, beziehen sich auf folgende im Maßstab 1:1000 vorgelegte Trassenverlaufspläne des Einreichoperates:

- Trassenverlaufspläne Strecke 121; ON 400.2, Plannummer BAL302-UV-VBBTV-02-4002 F00 vom Juli 2020
- Trassenverlaufspläne Strecke 122, Blatt 1; ON 400.3, Plannummer BAL302-UV-VBBTV-02-4003 F00 vom Juli 2020
- Trassenverlaufspläne Strecke 122, Blatt 2; ON 400.4, Plannummer BAL302-UV-VBBTV-02-4004 F00 vom Juli 2020
- Trassenverlaufspläne Strecke 122, Blatt 3; ON 400.5, Plannummer BAL302-UV-VBBTV-02-4005 F00 vom Juli 2020

Der den örtlichen Verhältnissen entsprechend festgelegte Geländestreifen für den künftigen Bahnkörper überschreitet nicht die Breite von 150 m und das erforderliche Ausmaß, welches für Eisenbahnanlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen für den Bau und den Betrieb der Hochleistungsstrecke notwendig ist.

Diese Pläne weisen den Geländestreifen in der Standortgemeinde Wien mit den betroffenen Grundstücksteilen aus, liegen beim Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, beim Magistrat der Stadt Wien auf und bilden einen integrierenden Bestandteil dieses Bescheides.

**I.2.3** Es wird festgestellt, dass der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Vorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der aus einer Verletzung vom Bund, vom Land und von der Gemeinde wahrzunehmender Interessen für die Öffentlichkeit durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Vorhabens entsteht.

### **I.3 Mitbewendung des Eisenbahngesetzes 1957**

**I.3.1** Die Genehmigung bezieht sich auf die Errichtung der in den Einreichunterlagen (Trassengenehmigungsunterlagen, Bauentwurf und Umweltverträglichkeitserklärung) angeführten Maßnahmen. Insbesondere ist von der Genehmigung umfasst:

#### **Eisenbahnanlagen:**

##### **Penzinger Ast (Strecke 12101, km 1,0 – km 1,7)**

- Errichtung einer Brückenkette zur Anhebung der Gradienten
- Erneuerung der Wientalbrücke in veränderter Lage und Höhe in km 1,506

##### **Hütteldorfer Ast der Verbindungsbahn (Strecke 12201, km 0,8 – km 1,7):**

- Zulegung eines zweiten Streckengleises
- Anhebung der Streckengeschwindigkeit von 50 km/h auf 60 km/h (bis Hf Z1) bzw. von 60 km/h auf 80 km/h (ab Hf Z1)
- Verbreiterung des Streckenquerschnitts (101/120/122) als Vorbereitung zur späteren Umsetzung des Umbaus vom Bf. Wien Hütteldorf
- Errichtung einer Brückenkette zur Anhebung der Gradienten
- Erneuerung bzw. Neubau der Wientalbrücke in veränderter Lage und Höhe in km 1,518
- Integration der Abzw. Hf 1 in den Bf. Wien Hütteldorf

##### **Strecke 12201, km 1,7 – km 4,0:**

- Errichtung eines Stützmauerbauwerks und einer Brückenkette zur Anhebung der Gradienten
- Neubau der Eisenbahnbrücke über die Auhofstraße und Auflassung der Eisenbahnkreuzung im km 1,730
- Neubau der Eisenbahnbrücke über die Hietzinger Hauptstraße und Auflassung der Eisenbahnkreuzung in km 2,026
- Errichtung der Haltestelle Wien Hietzinger Hauptstraße (Stelzentragwerk) in km 2,125
- Neubau der Eisenbahnbrücke über die Beckgasse in km 2,310
- Verlegung der Heißläuferortungsanlage bei km 2,484 nach km 2,520 und Errichtung als Zuglaufcheckpoint
- Errichtung einer beidseitigen Begleitmauer (als Fundierung für die Lärmschutzwand und zur Überbrückung geringer Niveauunterschiede zwischen Gleisanlage und umliegendem Gelände)
- Errichtung der Überleitstelle Hf 1 in km 2,940 anstelle der aufzulassenden Selbstblockstelle Hf 2
- Auflassung der Eisenbahnkreuzung Veitingergasse in km 2,952
- Auflassung der Eisenbahnkreuzung Jagdschloßgasse in km 3,185

- Auflassung der Eisenbahnkreuzung Versorgungsheimstraße in km 3,556
- Auflassung der Eisenbahnkreuzung Speisinger Straße in km 3,736
- Neuerrichtung der Haltestelle „Wien Speising“ in optimierter Lage bei km 3,767

**Abschnitt Bf. Wien Maxing (Strecken 12201 und 10615, km 4,0 – km 5,3 bzw. km 5,5):**

- Optimierung des Gleisbilds im Bf. Wien Maxing zur Anordnung eines Inselbahnsteigs
- Optimierung der Weichen-Abzweiggeschwindigkeiten auf weitgehend 80 km/h im Bf. Wien Maxing
- Neubau der Stranzenbergbrücke in km 4,653 einschließlich der westlichen Bahnsteigzugänge
- Errichtung der Haltestelle „Wien Stranzenbergbrücke“ in km 4,738
- Errichtung der Geh- und Radwegüberführung Klimtgasse als östlicher Bahnsteigzugang in km 4,836
- Errichtung von zwei Futtermauern r.d.B.
- Neuerrichtung der Eisenbahnsicherungsanlage (EStw Wien Maxing)

**Eisenbahnanlagen im gesamten Projektbereich:**

- Erneuerung durchgehender 55 kV-Kabelweg (neu l.d.B.)
- Neuerrichtung der Oberleitung
- Neubau von Ober- und Unterbau sowie sämtlicher Gleisanlagen in bestehender oder optimierter Lage
- Errichtung eines umfassenden Lärmschutzes

**Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen (gesamter Projektbereich):**

- Aufweitung der Straßenunterführung Zehetnergasse
- Anpassung der Verkehrsführung im Kreuzungsbereich Zehetnergasse/Cumberlandstraße bzw. Hackinger Straße
- Aufweitung der Unterführung Kefergasse in km 0,939
- Aufweitung der Unterführung Guldengasse in km 1,156
- Aufweitung der Unterführung Hackinger Straße
- Errichtung der barrierefreien Gehwegunterführung Veitingergasse als Ersatz für die gleichnamige Eisenbahnkreuzung in km 2,952
- Ausbau des bahngebeleitenden Hildegard-Teuschl-Wegs zum Geh- und Radweg
- Errichtung der barrierefreien Gehwegunterführung Jagdschloßgasse als Ersatz für die gleichnamige Eisenbahnkreuzung in km 3,185
- Errichtung der MIV-, Geh- und Radwegunterführung Versorgungsheimstraße als Ersatz für die gleichnamige Eisenbahnkreuzung in km 3,556
- Errichtung der Gehwegunterführung Speisinger Straße im Zuge des Bahnsteigzugangs der Station Wien Speising als Ersatz für die Eisenbahnkreuzung Speisinger Straße
- Neuerrichtung der Eisenbahnbrücke über die Hofwiesengasse in km 3,879 mit optimierter Durchfahrtshöhe für den Straßen- und Straßenbahnverkehr
- Verlegung von bestehenden bahnfremden Einbauten

- Ökologische Ausgleichsmaßnahmen gemäß Erfordernis der Umweltverträglichkeitsprüfung

**I.3.2** Es wird festgestellt, dass das Eisenbahnunternehmen verpflichtet ist, bestehende Verkehrsanlagen und Wasserläufe wie im Projekt dargestellt, wiederherzustellen.

**I.3.3** Die der Genehmigung zugrundeliegenden eisenbahnrechtlichen Unterlagen ergeben sich insbesondere aus dem der UVP-Behörde vorgelegten Bauentwurf im Sinne des § 31b EISBG idGF, gemäß dem Inhaltsverzeichnis vom Jänner 2021, ON 410.1, Plannummer BAL302-UV-VBBAL-00-4011 F01. Dies insoweit, als sich aus den von der Projektwerberin im weiteren Verfahren abgegebenen Erklärungen, oder aus diesem Bescheid selbst nichts Abweichendes ergibt.

**I.3.4** Es wird festgestellt, dass der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Vorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der den Parteien dadurch entsteht.

#### I.4 Mitbewendung des Wasserrechtsgesetzes 1959

**I.4.1** Die im Zuge der Bauherstellung erforderlichen temporären Wasserhaltungsmaßnahmen (Pumpensümpfe, Drainagegräben) werden für die nachstehend angeführten Objekte wie in den Projektunterlagen („Technischer Bericht zur wasserrechtlichen Einreichung“ ON 489.1, Plannummer BAL302-UV-VBBWB-00-8701 F01 vom Jänner 2021 und „Technischer Bericht Wasserrecht Grundwasser, ON 489.2, Plannummer BAL302-UV-VBBWB-00-8702 F00 vom Juli 2020) angeführt genehmigt:

Objekt		Lage				max. Absenkung [ca. m]	Konsensmenge [l/s]	
		km	Gst Nr.		KG Nr.			
B120	Brückenkette Hackingergasse	1,378 Str. 122	304/5	304/6		01214	0,2	5,0
B180	Eisenbahnbrücke Beckgasse	2,310 Str. 122	316			01215	0,2	1,0
B200	Eisenbahnbrücke Veitingergasse	2,926 Str. 122	8/18	9	10	01207	0,7	3,0
			410/1	410/2	410/3			
B230	Eisenbahnbrücke Versorgungsheimstr. 1	3,478 Str. 122	66	77/2	77/3	01207	3,3	1,0
			400					
B910	Brückenkette Cumberlandstraße	1,348 Str. 121	272/2			01214	0,3	5,0
B920	Eisenbahnbrücke Wiental	1,506 Str. 121	272/2	272/4	272/5	01214	0,3	5,0
			272/16	272/13	272/14			
			272/15	293/1	310/1			
			332/5	332/7	333/1			
			334/1					
			22/1	22/2		01215		

**I.4.2** Die Versickerung anfallender Oberflächenwässer während der Betriebsphase wird für die nachstehend angeführten Anlagen wie in den Projektunterlagen („Technischer Bericht zur wasserrechtlichen Einreichung“ ON 489.1, Plannummer BAL302-UV-VBBWB-00-8701 F01 vom

Jänner 2021 und „Technischer Bericht Wasserrecht Grundwasser, ON 489.2, Plannummer BAL302-UV-VBBWB-00-8702 F00 vom Juli 2020) angeführt genehmigt:

Versickerungsanlage	Lage			Konsens- menge [l/s]	
	ca. km	Gst Nr.			KG Nr.
Versickerungsmulde Strecke 121	1,00 - 1,23 Str. 121	272/1	272/2	01214	0,43

**I.4.3** Für die im Spruchpunkt I.4.1 genehmigten Maßnahmen wird die Konsensdauer mit 10 Jahren ab Bescheiddatum somit bis zum 25. März 2032 festgelegt.

Für die im Spruchpunkt I.4.2 genehmigten Maßnahmen (Versickerungen von Niederschlagswässern) wird die Konsensdauer mit 90 Jahren ab Bescheiddatum somit bis spätestens zum 25. März 2112 festgelegt.

## I.5 Mitbewerzung des Denkmalschutzgesetzes

**I.5.1** Dem Antrag zur Veränderung des unter der Eisenbahnbrücke Wientalquerung (Objekt Nr. B920) verlaufenden Bachbettes des Wienflusses im Bereich bei ca. km 1+500 der Strecke 12101 und bei ca. km 1.525 der Strecke 12201 wird stattgegeben und die Bewilligung zum Abtrag der Bestands Pfeiler sowie dem anschließenden Verschließen der Oberfläche erteilt.

**I.5.2** Die in folgenden Unterlagen des Einreichoperates dargestellten Maßnahmen sind mit dem Bundesdenkmalamt abzustimmen:

- Eisenbahnbrücke Wientalquerung (Hütteldorfer Ast) - Technischer Bericht; ON 437.1, Plannummer BAL302-UV-B130KI-00-5371 F00 vom Juli 2020
- Eisenbahnbrücke Wientalquerung (Hütteldorfer Ast Gl. 1) - Grundriss, Längsschnitt; ON 437.2, Plannummer BAL302-UV-B131KI-16-5372 F00 vom Juli 2020
- Eisenbahnbrücke Wientalquerung (Hütteldorfer Ast Gl. 1) – Schnitte; ON 437.3, Plannummer BAL302-UV-B131KI-16-5373 F00 vom Juli 2020
- Eisenbahnbrücke Wientalquerung (Hütteldorfer Ast Gl. 2) - Grundriss, Längsschnitt; ON 437.4, Plannummer 437.4 BAL302-UV-B132KI-16-5374 F00 vom Juli 2020
- Eisenbahnbrücke Wientalquerung (Hütteldorfer Ast Gl. 2) – Schnitte; ON 437.5, Plannummer BAL302-UV-B132KI-16-5375 F00 vom Juli 2020
- Eisenbahnbrücke Wientalquerung (Hütteldorfer Ast) - Widerlager Hütteldorf; ON 437.6, Plannummer BAL302-UV-B130KI-16-5376 F00 vom Juli 2020
- Eisenbahnbrücke Wientalquerung (Hütteldorfer Ast) - Widerlager Meidling; ON 437.7, Plannummer BAL302-UV-B130KI-16-5377 F00 vom Juli 2020
- Eisenbahnbrücke Wientalquerung (Penzinger Ast) - Technischer Bericht; ON 473.1, Plannummer BAL302-UV-B920KI-00-5731 F00 vom Juli 2020
- Eisenbahnbrücke Wientalquerung (Penzinger Ast) - Grundriss, Längsschnitt, Ansicht; ON 473.2, BAL302-UV-B920KI-16-5732 F00 vom Juli 2020

- Eisenbahnbrücke Wientalquerung (Penzinger Ast) - Schnitte; ON 473.3, Plannummer BAL302-UV-B920KI-16-5733 F00 vom Juli 2020

**I.5.3** Die Bewilligung zur Veränderung erlischt, wenn von ihr nicht innerhalb von drei Jahren ab Bescheiddatum tatsächlich Gebrauch gemacht wird.

## **II. Projektbestandteile**

### **II.1. Das Projekt ergibt sich aus den nachfolgenden Unterlagen:**

#### **ÖBB-Strecken**

- **12201 (Wien Hütteldorf – Wien Praterstern); km 0,77 bis 5,30;**
- **12101 (Wien Penzing – Abzweigung Hütteldorf 1); km 1,00 bis km 1,72;**
- **10615 (Wien Maching – Wien Matzleinsdorf-Altmannsdorf); km 4,53 – km 5,54;**

#### **"Attraktivierung der Verbindungsbahn"**

#### **UVP-Projekt**

UVP-, Trassen- und sonstige materiellrechtliche Genehmigungsunterlagen – EisbG, HIG und WRG gemäß den mit Bescheidstempel versehenen Einlagen- bzw. Inhaltsverzeichnissen vom Jänner 2021, ON 101, Plannummer BAL302-UV-VBBAL-00-1010 F01 und ON 410.1, Plannummer BAL302-UV-VBBAL-00-4011 F01

### **II.2. Weiterführende Unterlagen (Auskünfte gemäß § 24c Abs. 6 UVP-G 2000)**

- Zusammenfassung der Beantwortung des Auskunftsauftrages zu den bisherigen Maßnahmen hinsichtlich Öffentlichkeitsarbeit der Projektwerberin sowie zu den Fachbereichen Eisenbahnbetrieb, Eisenbahnbau inkl. Straßen und Eisenbahnkreuzungen, Schalltechnik, Luft und Klima, Wasserbautechnik und Oberflächenwässer, Abfallwirtschaft und Boden- und Grundwasserqualität, Raumnutzung und Landschaftspflegerische Begleitplanung vom Mai 2021 durch die Projektwerberin (Grundlage für die Beurteilung der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 31. Mai 2021)

## **III. Erklärung weiterer Unterlagen zum Bescheidbestandteil**

Folgende Unterlagen sind Bestandteil des Bescheides:

- zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen vom 31. Mai 2021, bestehend aus:
  - Band 1: Fragenbereiche 1 – 3, allgemein verständliche Zusammenfassung und Maßnahmenkatalog
  - Band 2: Fragenbereich 4; gutachterliche Stellungnahmen zu den Einwendungen (Allgemein zum Eisenbahnbetrieb und A – D)
  - Band 3: Fragenbereich 4; gutachterliche Stellungnahmen zu den Einwendungen (Allgemein zum Eisenbahnbetrieb und E und F)
  - Band 4: Beilagen zum Fragenbereich 4 (FB4) Einwendungen A - F
- Schriftliche Auseinandersetzung der Projektwerberin mit den Einwendungen aus der öffentlichen Auflage der Einreichunterlagen vom 21. Mai 2021

- Eisenbahnfachliches Gutachten gemäß § 31a EisbG – vom 20. Juli 2020 samt 1. Ergänzung vom 1. Februar 2021, beide erstellt von der Arsenal Railway Certification GmbH, Floridsdorfer Hauptstraße 30, 1210 Wien
- Verhandlungsschrift vom 12. Juli 2021 samt sechs Beilagen

## **IV. Nebenbestimmungen**

### **IV.1 Maßnahmen in der Bauphase**

#### **IV.1.1 Eisenbahnbau; Infrastrukturplanung / Verkehr inklusive Straßen (ST)**

**IV.1.1.1 (ST01)** Beim Übergang von den Hauptzufahrten zu Erdbaubaubaulosen (bei Abtrags- und Dammschütтарbeiten) ins öffentliche Straßennetz sind Reifenwaschanlagen zu installieren. Deren verpflichtender Einsatz ist witterungsabhängig durch die örtliche Bauaufsicht festzulegen.

#### **IV.1.2 Humanmedizin (HU)**

**IV.1.2.1 (HU01)** Passive Schallschutzmaßnahmen sind dort erforderlich, wo Baulärm im Sinne der Vorgaben des § 10 Ziffer 4 der BStLärmIV idgF von  $\geq 67,0$  dB an mehr als 3 Monaten während der gesamten Bauzeit einwirkt. Passive Schallschutzmaßnahmen sind auch dort erforderlich, wo ein  $L_{r,mittel} > 67,0$  dB, entsprechend den Angaben im Anhang Schalltechnik – Bau (ON 303.8; Plannummer BAL302-UV-VBBLT-00-3027 F00 vom Juli 2020) einwirkt.

Erläuterung: Gemäß der BStLärmIV ist bei einer Überschreitung des Grenzwertes  $L_{r,Bau,Tag,W} \leq 67,0$  dB eine Gefährdung der Gesundheit nicht mehr auszuschließen. Dies ist bei einzelnen Überschreitungen nicht zu erwarten, daher wird die Grenze im gegenständlichen Verfahren auch bei mehr als 3 Monaten im gesamten Bauablauf angesetzt. Wo es aber zu Baulärm im Mittel von  $> 67,0$  dB kommt ist passiver Schallschutz jedenfalls erforderlich, daher ist die oben angeführte zusätzliche Maßnahme aus fachlicher Sicht jedenfalls erforderlich.

**IV.1.2.2 (HU02)** Überschreitet der Baulärm in einem Kalenderjahr den Wert von  $L_{r,Bau,Nacht} \leq 55,0$  dB in mehr als fünf Nächten besteht Anspruch auf passiven Schallschutz.

Diese Maßnahme ist zwingend erforderlich, weil es im gegenständlichen Verfahren unumgänglich ist, dass Tätigkeiten im direkten Gleisbereich erfolgen und damit (z.B. bei der Errichtung von Brücken zur Sicherheit der Arbeitnehmer im Gleisbereich) betriebliche Einschränkungen an der Verkehrsstrecke e und diese Tätigkeiten daher nur an Wochenenden oder in der Nacht durchgeführt werden können.

Da der damit einhergehende Lärm als belästigend anzusehen ist, sind die betroffenen Anrainer hierüber jedenfalls im Vorfeld in Kenntnis zu setzen. Das ermöglicht der betroffene Bevölkerung Maßnahmen zum Selbstschutz, wie z.B. das Schließen der Fenster, Lüften über die baustellenabgewandte Gebäudeseite, temporäre Verlegung der Schlafstelle vorzunehmen.

Kommt das aber in einem Jahr öfters als in fünf Nächten vor, so ist von einer starken Einflussnahme auszugehen und es bedarf daher auch weiteren passiven Schutzes in Form von passivem Schallschutz. Nur so kann eine erhebliche Belästigung verhindert werden.

### **IV.1.3 Lärm und Erschütterungen (LA)**

**IV.1.3.1** Die Projektwerberin hat eine gesonderte, unabhängige Bauaufsicht für das Fachgebiet Lärm und Erschütterungen („BA-LA/ER“) zu bestellen.

**IV.1.3.2** Für die Dauer der Bauzeit ist eine mit ausreichenden Befugnissen für den Bauablauf ausgestattete Ansprechperson (Bau-Ombudsperson) einzurichten.

Diese hat mögliche Beschwerden der Nachbarschaft entgegenzunehmen, den Beschwerdeursachen nachzugehen und gegebenenfalls umgehend Abhilfemaßnahmen (wie Kontrollmessungen zur Beweissicherung und mögliche Konsequenzen) einzuleiten und die BA-LA/ER ebenfalls über die Beschwerden zu informieren.

Diese Kontaktperson ist den betroffenen Nachbarn als Ansprechpartner namentlich zu nennen und die Erreichbarkeit (Telefonnummer, E-Mail) bekannt zu geben. Im Falle unvermeidlicher zwingend erforderlicher Nacharbeiten, hat diese auch nachts erreichbar zu sein und erforderlichenfalls Abhilfe zu schaffen.

**IV.1.3.3** (LA01) Zusätzlich zu den in der Umweltverträglichkeitserklärung (ON 201; BAL302-UV-VBBAL-00-2010 F01 vom Jänner 2021) definierten Maßnahmen SCH-BA-01 (*Abwicklung des Bauverkehrs auf kurzen Wegen zum höherrangigen Straßennetz, bestmögliche Vermeidung von Fahrtrouten durch untergeordnete Siedlungsstraßen*) und SCH-BA-02 (*Bemessung der Bau-dauer, sodass Arbeiten außerhalb der Regelarbeitszeit nur in Ausnahmefällen erforderlich sind. Die Regelarbeitszeiten sind grundsätzlich von Montag bis Freitag von 06:00 Uhr bis 19:00 Uhr.*), ist folgende Maßnahme umzusetzen:

Vor Beginn der Bauarbeiten ist ein Abgleich der schalltechnischen Untersuchung der baubedingten Lärmimmission auf Basis des letztgültigen Bauablaufs und des resultierenden Bauverkehrs zu erstellen. Sofern aus dieser Untersuchung weitere Überschreitung der maßgeblichen Beurteilungskriterien an den betroffenen Anrainerobjekten resultieren, sind entsprechende Lärmschutzmaßnahmen vor Beginn der Bauarbeiten auszuarbeiten und umzusetzen. Änderungen des Bauablaufs sind dabei entsprechend zu berücksichtigen, insbesondere dann, wenn dadurch zusätzliche Anrainer betroffen sein könnten.

**IV.1.3.4** (LA02) Die Überprüfung der in der Umweltverträglichkeitserklärung (ON 201; BAL302-UV-VBBAL-00-2010 F01 vom Jänner 2021) definierten Maßnahmen SCH-BA-03 (*Sicherstellung der Verwendung von dem Stand der Technik entsprechenden, lärmarmen Baugeräten im Zusammenhang mit dem Baustellenbetrieb*) und SCH-BA-04 (*Vermeidung von lärmintensiven Tätigkeiten, die von der Bevölkerung wahrgenommen werden - darunter fallen Ramm-, Spund- und Schremmarbeiten - außerhalb der Regelarbeitszeit, sofern diese nicht aus betrieblichen oder verkehrlichen Gründen erforderlich sind*) ist im Rahmen der Bauarbeiten durch die BA-LA/ER durchzuführen, fortlaufend zu dokumentieren und sind diese Aufzeichnungen für die UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 und deren Organe zur jederzeitigen Einsicht bereitzuhalten.

**IV.1.3.5** (LA03) Über die in der Umweltverträglichkeitserklärung (ON 201; BAL302-UV-VBBAL-00-2010 F01 vom Jänner 2021) definierte Maßnahme SCH-BA-06 (*Anbieten der infolge der betrieblichen Auswirkungen festgelegten objektseitigen Schallschutzmaßnahmen an die Anrainer bereits vor Aufnahme des Baubetriebs*) hinaus ist bei Änderungen des Bauablaufs oder der Bau-dauer nachzurechnen, ob sich dadurch zusätzlicher Objektschutz ergibt.

Gegebenenfalls ist noch vor Aufnahme des Baubetriebs zusätzlicher Objektschutz nachweislich anzubieten.

**IV.1.3.6 (LA04)** Zu der in der Umweltverträglichkeitserklärung (ON 201; BAL302-UV-VBBAL-00-2010 F01 vom Jänner 2021) definierten Maßnahme SCH-BA-07 (*Darüber hinaus sind für Gebäude mit baubedingten Immissionspegeln über den Grenzwerten der BStLärmIV ebenfalls objektseitige Schallschutzmaßnahmen mit einem Mindestschalldämmmaß von 38 dB, ggf. in Kombination mit Schalldämmlüftern, vorgesehen. Der baubedingte Anspruch auf objektseitige Maßnahmen ist in den Maßnahmenplänen Bau ersichtlich und wird ebenfalls vor Aufnahme des Baubetriebes angeboten.*) ist bei jenen Objekten, bei denen gemäß Beurteilung der Baulärmimmission im Anhang Schalltechnik – Bau (ON 303.8; Plannummer BAL302-UV-VBBLT-00-3027 F00 vom Juli 2020), Seiten 11 bis 18, der  $L_{r,max} > 80,0$  dB auftritt, vorbehaltlich einer Prüfung der grundsätzlichen Anspruchsberechtigung, Objektschutz mit einem Schalldämmmaß von 42 dB in Kombination mit einem Schalldämmlüfter vorzusehen.

**IV.1.3.7 (LA05)** Die in der Umweltverträglichkeitserklärung (ON 201; BAL302-UV-VBBAL-00-2010 F01 vom Jänner 2021) definierten Maßnahmen SCH-BA-08 (*Es wird eine Ansprechstelle (Ombudsperson) eingerichtet, welche die Anregungen und Beschwerden der Bevölkerung entgegennimmt. Über die Ombudsperson werden die möglichen weiteren Maßnahmen eingeleitet.*) und SCH-BA-09 (*Rechtzeitig vor Beginn von lärmintensiven Arbeiten oder bei Tätigkeiten außerhalb der Regelarbeitszeit werden entsprechende Informationen über Beginn, Dauer und zu erwartende Intensität dieser Arbeiten an die betroffenen Anrainer ergehen.*) sind folgendermaßen umzusetzen:

- Aus bahnbetrieblichen und sicherheitstechnischen Gründen notwendige Abweichungen von den grundsätzlich bei Tagzeit (Montag bis Freitag von 06:00 bis 19:00 Uhr) vorgesehenen Baustellenarbeitszeiten sind unter Angabe einer Begründung und der voraussichtlichen Dauer der betroffenen Bevölkerung rechtzeitig, jedoch spätestens 2 Wochen vor Beginn der von der Regelbauzeit abweichenden Baumaßnahmen, bekannt zu geben.
- Gegebenenfalls sind im Einvernehmen der Nachbarn mit der Bau-Ombudsperson zusätzliche zeitliche Einschränkungen festzulegen. Über die notwendigen Abweichungen des üblichen Baubetriebes, sowie über eventuelle Lärmbeschwerden der Nachbarn und der daraus abgeleiteten Konsequenzen sind kurze Protokolle anzufertigen und für die UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 und deren Organe zur Einsichtnahme aufzubewahren.

**IV.1.3.8 (ER01)** Die Überprüfung der Umweltverträglichkeitserklärung (ON 201; BAL302-UV-VBBAL-00-2010 F01 vom Jänner 2021) definierten Maßnahmen ERS-BA-01 (*Von jenen Baumaschinen, die geeignet sind, starke Erschütterungen hervorzurufen (insbesondere Vibrorammen, Vibrowalzen, Hydraulikhämmer usw.) werden Datenblätter der zum Einsatz vorgesehenen Maschinentypen zur Freigabe vorgelegt. Bei Maschinen, die länger andauernde Erschütterungen hervorrufen, sind auch Angaben über die Arbeitsfrequenz, Schlagzahl, durchschnittliche Zyklusdauer etc. erforderlich. Im Bedarfsfall wird eine Überprüfung durch Erschütterungsmessungen durchzuführen. Die Arbeitsfrequenzen aller Maschinen sollen so weit als möglich nicht mit den Untergrund-Eigenfrequenzen zusammenfallen, wobei aus technologischen Gründen Kompromisse unvermeidlich sind.*) und ERS-BA-02 (*Erschütterungsintensive Bauarbeiten werden grundsätzlich nur an Werktagen untertags von 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr durchgeführt.*), ist im Rahmen der Bauarbeiten durch die BA-LA/ER durchzuführen, fortlaufend zu dokumentieren und sind diese Aufzeichnungen für die UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 und deren Organe zur jederzeitigen Einsicht bereitzuhalten.

**IV.1.3.9 (ER02)** In Anlehnung an die in der Umweltverträglichkeitserklärung (ON 201; BAL302-UV-VBBAL-00-2010 F01 vom Jänner 2021) definierte Maßnahme ERS-BA-03 (*Die Anzahl der Arbeitstage mit erschütterungsintensiven Arbeiten (Rammen, Schrämarbeiten, Vibrowalzenverdichtung, Baggerarbeiten u.ä.) werden im Voraus in Bereichen bahnnaher Bebauung (siehe RVE*

04.02.02) abgeschätzt. Dabei werden Streckenabschnitte mit gleicher Struktur der Bauarbeiten zusammengefasst und die Baudauer für jeweils 200 m-Abschnitte bestimmt. Entsprechend der Summe derartiger Arbeitstage im Jahr werden die Richtwerte der RVE 04.02.04 angewandt.) sind folgende zusätzliche Maßnahmen umzusetzen:

- Vor Beginn der Bauarbeiten ist auf Basis des letztgültigen Bauablaufplans ein Nachweis zur Einhaltung der Richtwerte der RVE 04.02.04 zu führen und der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 vorzulegen. Sofern Maßnahmen daraus erforderlich sind, sind diese rechtzeitig vor Beginn der erschütterungsintensiven Bauarbeiten umzusetzen. Dies betrifft vor allem die Bauarbeiten mit unmittelbar angrenzenden Bebauungen.
- Jene Baustellenbereiche in denen eine Erschütterungsüberwachung gemäß RVE 04.02.04 vorgesehen wird, sind vor Beginn der erschütterungsintensiven Bauarbeiten durch Vorlegen eines Erschütterungsüberwachungskonzepts an die UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 zu definieren. Die Erschütterungsüberwachung muss derart sichergestellt werden, dass bei drohender Überschreitung der Richtwerte der RVE 04.02.04 rechtzeitig Maßnahmen zur Einhaltung getroffen werden können.
- Die Ergebnisse der Erschütterungsüberwachung sind von der die BA-LA/ER fortlaufend zu dokumentieren und sind diese Aufzeichnungen für die UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 und deren Organe zur jederzeitigen Einsicht bereitzuhalten.

**IV.1.3.10** Im Bereich der Ganztages-Volksschule Steinlechnergasse sind in den lärmintensiven Bauphasen, die eine Betätigung im Freien beeinträchtigen, temporäre Lärmschutzmaßnahmen für die den Bauarbeiten zugewandten Seiten von Aufenthaltsbereichen (insbesondere zwischen dem Sportplatz und den Bereichen mit lärmintensiven Bauarbeiten) in Abstimmung zwischen Projektwerberin und den betroffenen Liegenschaftseigentümern vorzusehen.

#### **IV.1.4 Wasserbautechnik und Oberflächenwässer (WT)**

**IV.1.4.1 (WT01)** Im Zuge der Detailplanung ist zu prüfen ob funktionsfähige Einbauten Dritter durch das Projekt berührt werden. Von der Bauausführung berührte funktionsfähige Drainageanlagen, Rohrleitungen und Kanäle Dritter sind nachweislich in einem dem Zustand vor Bau gleichwertigen Zustand wiederherzustellen. Die ordnungsgemäße Wiederherstellung ist durch eine Abnahme mit Zuziehung des Betroffenen zu dokumentieren.

Weiters sind allfällig erforderliche Ableitungen für Oberflächenwässer für an die Bahntrasse in Dammlage angrenzende Grundstücke ohne Möglichkeit des Oberflächenabflusses zu erheben bzw. herzustellen. Diese Wiederherstellung eines zum Bestand gleichwertigen Zustandes von Leitungen und Grundstücksentwässerungen entfällt, wenn in privatrechtlichen Übereinkommen eine andere von den Betroffenen präferierte Lösung vereinbart wird.

**IV.1.4.2 (WT02)** Im Zuge von Wasserhaltungsmaßnahmen in der Bauphase anfallende Wässer sind vor der Einleitung in die öffentliche Kanalisation, soweit es zur Einhaltung der Grenzwerte der AAEV erforderlich ist, einer Vorreinigung mit den Komponenten – Absetzteil, Abscheideranlage für Leichtflüssigkeiten nach ÖNORM EN 858-1, Aktivkohle, Neutralisation – zuzuführen.

**IV.1.4.3 (WT03)** Die auf den dichten Manipulationsflächen der Baustelleneinrichtung (Waschplätze, Reparaturplätze, Betankungsbereich) anfallenden Niederschlagswässer sind vor der Einleitung in die Kanalisation, soweit dies für die Einhaltung der Grenzwerte der AAEV notwendig ist, über einen Schlammfang und eine Abscheideranlage für Leichtflüssigkeiten (Klasse 1 nach

ÖNORM EN 858-1) zu führen. Austritte von Mineralöl sind sofort mit Ölbindemittel zu binden und ordnungsgemäß zu entsorgen.

**IV.1.4.4 (WT04)** Sollte sich im Zuge der der Ausschreibungsplanung herausstellen, dass im Nahbereich der Versickerungsmulde -Strecke 12201, km 1,0-1,23, 10 m beidseitig der Mulde qualitativ belastete Böden (Belastung Baurestmassen oder schlechter) zu liegen kommen, ist durch konstruktive Maßnahmen wie Bodenaustausch gegen inertes Material sicherzustellen, dass es zu keiner projektsbedingten Eluierung von Schadstoffen kommt.

**IV.1.4.5 (WT05)** Bei unzureichender Durchlässigkeit der natürlichen Bodenschichten im Bereich der Versickerungsmulde -Strecke 12201 ist bei geringer Überlagerung mit dichten Schichten (unter 1 m) eine Bodenauswechslung mit durchlässigem, inertem Material vorzunehmen. Bei größerer Überlagerungsstärke (über 1 m Überdeckung) können ersatzweise Sickerschlitze bis in den durchlässigen Untergrund reichend hergestellt werden. Zur gesicherten Ableitung der Niederschlagswässer in die Sickerschlitze ist in diesem Fall unter dem Bodenfilter eine Drainageschicht, mit Vlies vom Bodenfilter getrennt, herzustellen. Im Zuge der Ausschreibungsplanung ist durch Versickerungsversuche die Sickerfähigkeit der betroffenen Böden zu überprüfen.

**IV.1.4.6 (WT06)** Die ausreichende Standsicherheit der Rampe in den Wienfluss zur Auswechslung des Brückentragwerkes der Strecke 122 (Hütteldorfer-Ast) ist bis spätestens 6 Monate vor Beginn der Bauarbeiten an der Brücke nachzuweisen bzw. die erforderlichen statischen Verstärkungen von einem befugten Fachmann auszuarbeiten und vor Baubeginn durchzuführen.

**IV.1.4.7 (WT07)** Es ist ein fachlich geeigneter Hochwasserverantwortlicher zu bestellen, der entsprechend den Vorgaben im Projekt-Wasserrecht Oberflächengewässer/Alarmplan Hochwasser Bauphase-die Freigabe für die kritischen Bauarbeiten im Wienflussbett bei der Auswechslung der bestehenden Brücke der Strecke 12201 erteilt und falls erforderlich die Vorwarnung zum Verlassen des Flussbettes und die Räumung anordnet.

#### **Für die Fertigstellungsphase:**

**IV.1.4.8 (WT08)** Bis zur Inbetriebnahme ist eine Betriebsordnung für die Gewässerschutzanlagen zu erstellen, die folgende Punkte enthält:

- halbjährliche Inspektion und zusätzlich nach Starkregen und Störfällen (Sicht- und Funktionsprüfung, gegebenenfalls Entfernung von Störstoffen)
- 1 x jährlich Mahd mit Entfernung des Mähgutes
- gärtnerische Pflege bei Bedarf (kein Einsatz von wassergefährdenden Stoffen / Herbiziden)

**IV.1.4.9 (WT09)** Bis zur Inbetriebnahme ist ein Maßnahmen-Notfallplan auszuarbeiten, der die Absperrmöglichkeiten der Entwässerungsanlagen verbal und planlich darstellt und die Sofort- und Sanierungsmaßnahmen beschreibt und dieser Plan ist mit den betroffenen Behörden / Einsatzorganisation (z.B. Feuerwehr) abzustimmen.

#### **IV.1.5 Luft und Klima (KL)**

**IV.1.5.1 (KL01)** Die Umsetzung der im Fachbericht Luft und Klima (ON 306.1, Plannummer BAL302-UV-VBBAL-00-3050 F01 vom Jänner 2021) vorgesehenen Maßnahmen zur Reduktion von Feinstaub in der Bauphase ist zu dokumentieren und auf Verlangen der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 vorzulegen.

#### **IV.1.6 Abfallwirtschaft und Boden- und Grundwasserqualität (AW)**

**IV.1.6.1 (AW01)** Für die Bauphase ist eine abfallchemische Bauaufsicht zur Überwachung der Einhaltung der abfallrechtlichen Vorschriften und der abfallchemischen Grenzwerte für alle Abbruch- und Aushubmassen zu bestellen.

Die abfallchemische Bauaufsicht hat auch die Dokumentation der Stoffströme gemäß dem Massenlogistikkonzept und der Abfallhierarchie (§ 1 Abs. 2 AWG 2002) zu überwachen und darüber der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 halbjährlich zu berichten.

**IV.1.6.2 (AW02)** Werden im Zuge des Baugeschehens unerwartete Altablagerungen angetroffen, deren Verunreinigung auf Basis der abfallchemischen Beurteilung die Parameter der Baurestmassendeponie gemäß DVO 2008 idgF überschreiten, sind diese sowohl lateral als auch in die Tiefe so weit zu entfernen, bis das vom Abfallmanagement und der abfallchemischen Bauaufsicht in Abstimmung mit der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 festgelegte Sicherungs- oder Sanierungsziel erreicht ist.

Die Bestimmungen des AWG 2002 idgF gelten sinngemäß. Nachweise hierüber sind der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 zu übermitteln.

**IV.1.6.3 (AW03)** Für die Qualitätsanforderungen an Verfüllmaterialien sind generell die einschlägigen Bestimmungen des Bundes-Abfallwirtschaftsplans idgF anzuwenden. Die Eignung ist in chemischer Hinsicht durch entsprechende Untersuchungen vor Einbau der Materialien nachzuweisen. Die Zulässigkeit der Verwendung der Materialien für bautechnische Zwecke ist nachzuweisen und durch eine Qualitätssicherung zu dokumentieren.

**IV.1.6.4 (AW04)** Abzubrechenden Hochbauobjekte sind nach den Gesichtspunkten des verwertungsorientierten Rückbaues abzubrechen.

Diese Arbeiten haben unter Beachtung der ÖNORM B 3151 (Rückbau von Bauwerken als Standardabbruchmethode) und unter Beachtung der Recycling-Baustoffverordnung idgF zu erfolgen.

**IV.1.6.5 (AW05)** Während der Bauphase sind insgesamt mindestens 500 kg eines geeigneten Ölbindemittels im Baustellenbereich (vorzugsweise im Bereich der Baustelleneinrichtungsflächen) bereitzuhalten.

Gebrauchte Ölbindemittel sind nachweislich gemäß AWG 2002 idgF von einem befugten Unternehmen entsorgen zu lassen.

**IV.1.6.6 (AW06)** Im Bereich der vorgesehenen Hauptbaustelleneinrichtungsflächen sind für die Lagerung von wassergefährdenden Stoffen (Treib- und Schmierstoffe, sonstige Bauhilfsstoffe, etc.) abgedichtete Lagereinrichtungen (z.B. Container, dichte Wannen, etc.) einzurichten.

Für die Betankung von Baumaschinen und Kraftfahrzeugen sind eigene abgedichtete Betankungsflächen herzustellen.

**IV.1.6.7 (AW07)** Vor Beginn der Bauarbeiten ist das Trassenband der neuen Trasse einer Kampfmittel- bzw. einer Kriegsrelikterkundung zu unterziehen.

## **IV.1.7 Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume incl. Biologische Vielfalt und Baumschutz) (ÖK)**

**IV.1.7.1** (Allgemein) Die nachfolgend in den Spruch aufgenommenen Nebenbestimmungen aus ökologischer Sicht (Spruchpunkte IV.1.7, IV.2.6 und IV.3.5) sind nur insofern bindend und anzuwenden, als diese nicht durch die jeweils zuständige Behörde im Zuge des Verfahrens gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 abgeändert, ergänzt oder aufgehoben werden.

**IV.1.7.2** (ÖK01) Spätestens drei Monate vor Beginn der Bauarbeiten (dazu zählen auch die erforderlichen Rodungsarbeiten) ist eine ökologische Bauaufsicht gemäß den Vorgaben der RVS 04.05.11 „Umweltbaubegleitung“ zu bestellen und den Behörden gemäß § 24 Abs. 1 und 3 UVP-G 2000 bekannt zu geben.

Die ökologische Bauaufsicht hat nachweislich folgende Qualifikationen aufzuweisen:

- Abgeschlossene Universitätsausbildung einschlägiger hierfür in Frage kommender Fachgebiete
- Langjährige Berufserfahrung für die Fachgebiete Landschaftsplanung, sowie der Vegetations- und Tierökologie, angewandter Naturschutz
- Ausreichende Erfahrung und Praxis in Umsetzung und Bauaufsicht ökologischer Maßnahmen bei Bauvorhaben
- Mehrjährige Erfahrung und Praxis auf dem Gebiet des Biotopmanagements

**IV.1.7.3** (ÖK01) Die ökologische Bauaufsicht hat die Einhaltung aller ökologischen und umweltrelevanten im Projekt vorgesehenen Maßnahmen sowie der Bescheidaufgaben vor und während des Baus sowie auch die Nachsorge des Bauvorhabens, die Umsetzung aller Maßnahmen zum Schutz des Naturraumes und die Durchführung der Rekultivierungs- und trassennahen Ausgleichsmaßnahmen zu überwachen und zu dokumentieren. Den Anweisungen der ökologischen Bauaufsicht ist Folge zu leisten.

**IV.1.7.4** (ÖK02/30.) Die Aufgaben der ökologischen Bauaufsicht sind insbesondere (die Aufzählung versteht sich als Ergänzung bzw. Präzisierung zu den Angaben der RVS 04.05.11):

- Überprüfung der Umsetzung der im Projekt vorgesehenen Maßnahmen sowie der von den Behörden vorgeschriebenen Auflagen
- Überprüfung des Baufeldes auf das Vorkommen von relevanten Arten der Wiener Artenschutzverordnung (z.B. Amphibien, Reptilien, Vögel, Fledermäuse) vor Baubeginn. Bei einer möglichen Gefährdung naturschutzrelevanter Arten in sensiblen Jahresphasen (Brutzeiten, Jungenaufzucht, Zeiträume verdichteter Wanderungen etc.) sind zur Vermeidung wesentlicher Auswirkungen die Bauabläufe an die Vorgaben der ökologischen Bauaufsicht anzupassen, bzw. die Individuen fachgerecht zu bergen und in geeignete, unbeeinflusste Lebensräume zu verbringen
- Betreuung der Anlage der ökologischen Ausgleichsflächen und Gestaltungsflächen sowie Kontrolle der Entwicklung während der Bauphase
- Ausarbeitung eines Pflegekonzepts für die Ausgleichsflächen und Gestaltungsflächen für die nächsten 10 Jahre nach deren Anlage
- Überwachung der Einhaltung des Baufeldes, insbesondere in ökologisch sensiblen Bereichen

**IV.1.7.5 (ÖK02/29.)** Die ökologische Bauaufsicht hat unaufgefordert halbjährlich (Ende Juli und Ende Jänner für die jeweiligen Halbjahre) für die einzelnen Baulose an die zuständige Naturschutzbehörde Berichte vorzulegen, in denen die Begehungsprotokolle, die laufenden Arbeiten, Abweichungen vom Projekt und außergewöhnliche Ereignisse (nicht projektgemäße Durchführung, Störfälle, etc.) darzustellen sind (inklusive Fotodokumentation mit GPS-Koordinaten). Der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 sind diese auf Anforderung spätestens jedoch im Zuge des Inbetriebnahmeverfahrens vorzulegen.

Bei nicht projektgemäßer Durchführung sind Handlungsalternativen vorzuschlagen und der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 vorzulegen. Bei Maßnahmen und Ereignissen, die eine projektgemäße Ausführung des Vorhabens bzw. die Einhaltung der unbedingt erforderlichen Maßnahmen unmöglich machen (Gefahr im Verzug), ist die zuständige Naturschutzbehörde unverzüglich zu informieren.

**IV.1.7.6 (ÖK3)** Sämtliche Bauvorbereitungen (Rodungen, Abtrag von Böschungen, etc.) dürfen nicht im Zeitraum der Winterruhe der Reptilien und Amphibien erfolgen (außer nach erfolgreicher Absammlung).

**IV.1.7.7 (ÖK4)** Die ökologische Bauaufsicht hat sicher zu stellen, dass bei allen Einzelbäumen (lt. Wr. Baumkataster, aber auch bei den von LIS erhobenen), die sich innerhalb des Baufeldes befinden und erhalten werden können, als auch am Rand des Baufeldes befinden, entsprechende Baumsicherungsmaßnahmen durchgeführt werden. Dies betrifft sowohl den physischen Schutz der Baumstämme vor Verletzungen durch Baumaschinen als auch den Schutz des Wurzelbereichs (Befahren mit Fahrzeugen ist zu unterbinden). Generell ist der Baumbestand - soweit bautechnisch möglich – zu erhalten.

**IV.1.7.8 (ÖK5)** Für die vorgesehenen Rekultivierungen und die Anlage von ökologischen Ausgleichsflächen und Gestaltungsflächen dürfen nur standortgerechte heimische Pflanzen, bzw. standorttypisches regionales Saatgut (und Gehölzpflanzen) verwendet werden. Die Verwendung von potenziellen Wirtspflanzen des bakteriellen Feuerbrandes ist nicht zulässig. Im Straßenraum sind auch Ziergehölze (mit attraktiven Blüten bzw. Früchten) zulässig.

**IV.1.7.9 (ÖK6)** Als eingriffsmindernde Maßnahme ist eine fachkundige Kontrolle von Altbäumen vor der Fällung auf die Anwesenheit von Fledermäusen und die Betreuung/Versorgung aufgefunderer Fledermäuse durchzuführen. Ebenso ist eine Fällung von Bäumen außerhalb der Vegetationsperiode (Anfang Oktober bis Ende Februar) erforderlich, um Verluste an Individuen sowie Störung von Fledermäusen an der Reproduktionsstätte und am Überwinterungsort zu vermeiden. Werden Gebäude (Schuppen, Kleingartengebäude etc.) in den Sommermonaten abgebrochen, so sind die Bauwerke davor von der ökologischen Bauaufsicht auf gebäudebrütende Vogelarten oder Zwischenquartiere von Fledermäusen zu prüfen. Wird eine Besiedlung festgestellt, sind entweder Maßnahmen, wie das Absiedeln (schonender Fang per Hand oder Netz und Wiederaussetzung) von Tieren zu veranlassen, oder die Arbeiten bis zum flüggeworden der Jungtiere einzustellen.

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

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

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

**IV.1.7.11 (ÖK11)** Die Verwendung von Herbiziden ist im Bereich der gesamten Baustelle nicht zulässig. Sollte es zu einem Massenaufkommen von Neophyten (z.B. *Ambrosia artemisifolia*) oder anderen problematischen Arten, so ist dieses mechanisch zu bekämpfen.

**IV.1.7.12 (ÖK09-Bauphase)** Im Bereich des Grundstücks Jagdschloßgasse 15 ist aufgrund eines Amphibienvorkommens während der gesamten Bauzeit (von Februar bis November) ein Amphibienzaun aufzustellen, um ein Einwandern in das Baufeld zu verhindern. Sollten anderenorts weitere Amphibienvorkommen bekannt werden, ist diese Maßnahme auch dort umzusetzen.

#### **IV.1.8 Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter (RP)**

**IV.1.8.1 (RP01)** Damit der Umweg zum Erreichen der sensiblen Einrichtungen im Kreuzungsbe-  
reich der Veitingergasse während der Sperre deutlich verringert wird, ist der Hildegard-Teuschl-  
Weg noch vor der im Projekt enthaltenen Unterbrechung der Eisenbahnkreuzung Veitingergasse  
provisorisch zu einem Fuß- und Radweg (barrierefrei) auszubauen.

**IV.1.8.2 (RP02)** Um die städtebauliche Integration der Teilräume in den umgebenden Siedlungs-  
raum zu verbessern und nachteilige Wirkungen auszugleichen ist entlang der gesamten Vorha-  
bens-Strecke (Projektanfang bis Projektende) auf den dort zur Verfügung stehenden öffentli-  
chen und gestaltbaren Flächen ein Wettbewerb zur Gestaltung der trassenbegleitenden Flä-  
chen (Grünflächen, Verkehrsflächen, Zugangsbereiche zu und Begegnungsflächen vor und um  
Haltestellen, Kleingartenbereiche, etc.) durchzuführen.

Für die Ausschreibung des Gestaltungswettbewerbes sind folgende Kriterien verpflichtend fest-  
zulegen:

- Ausreichende und technisch sowie ästhetisch maximal umsetzbare Grünausstattung im  
Bahnhofsbereich (Pflanzung von Bäumen zur Vermeidung von Hitzeinseln)
- Fokus auf die Kriterien „Abschirmen“ und „In-Szene-Setzen“ gemäß Kapitel 5.6 „Landschaft“  
Punkt LS 1 im Band 1 der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen
- Ausweisung des Planungsraumes incl. an den Trassenkorridor angrenzenden Siedlungsbe-  
reiche (analog Baublocktiefe bzw. visuell / funktionell wirksamer Bezugsraum)
- Gestaltung der Haltestellen und Wartebereiche für Busse und Straßenbahn
- Standort und Gestaltung von Abstellbereichen für Fahrräder etc. (überdacht, eventuell unter  
der Bahntrasse)
- Technische Ausführung von Rad- und Fußwegen – Vermeidung von großflächiger Versiege-  
lung durch spezielle Gestaltung und Material- und Farbwahl und Unterbau

- Wesentliche Anknüpfungspunkte für Rad- und Fußwege an Siedlungsbereiche
- Bereiche / Zonen der Zugänge zur Haltestelle der Verbindungsbahn
- Freihalteflächen für wesentliche bahneigene Infrastrukturbauten / -einrichtungen
- Baulich-technische Vorgaben v.a. zu der auf Brückenelementen geführten Bahntrasse (z.B.: Stützenachsen, lichte Höhe)
- Konzeption von baulichen Elementen im Nahebereich der Bahntrasse / innerhalb des Gestaltungsbereiches, die von der Projektwerberin und der Stadt Wien mit Nutzungsanforderungen vorgegeben sind
- Gestaltung der Randzonen zu Bahn und Verkehrsflächen (Straße / Wege)
- Gestaltung / Nutzungsvorschläge für den Freiraum unter der Hochtrasse
- Nutzungskonzept / Vorschläge für die öffentlichen Frei- und Grünflächen unter besonderer Beachtung von Blickachsen und raumbildenden oder auch begrenzenden Vegetationsstrukturen
- Gestaltungs- / Nutzungs- und Bepflanzungsvorschläge zu den Bereichen der früheren Kleingärten entlang der Trasse, sofern diese baubedingt entfernt werden mussten
- Anordnung der Bäume und Sträucher mit Vorgabe der Vegetationsart in Form eines Vegetationskonzeptes einschließlich Pflegeanleitung
- Standorte für hochkronige Bäume – mit ausreichendem Abstand von der Trasse (keine Beeinträchtigung der Oberleitung)
- gemäß den Empfehlungen in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen sind insbesondere im Bereich von
  - o ca. km 4,1 bis km 4,3 links der Bahn
  - o ca. km 4,3 bis km 4,4 rechts der Bahn
  - o ca. km 5,0 bis km 5,05 rechts der Bahn
  - o ca. km 5,1 bis km 5,175 rechts der BahnAbschnitte für begrünte Gitter vor den Lärmschutzwänden vorzusehen
- Technisches Konzept für die Bepflanzungsgitter vor den Lärmschutzwänden einschließlich Bepflanzungsart
- Alternativen zu den Lärmschutzwänden (technische Ausführung, Material, Farbe) unter Berücksichtigung der Vorgaben der Projektwerberin
- Visualisierung der Planung des Bereiches um die Haltestelle in Axonometrie
- Das Prinzip der Entsiegelung gilt für die gesamte gestaltbare Fläche

## **IV.2 (Zusätzliche) Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen in der Bauphase**

### **IV.2.1 Wasserbautechnik und Oberflächenwässer (WT)**

**IV.2.1.1 (WT11)** Während der Bauphase ist in Abstimmung mit dem Kanalerhalter (Stadt Wien) die Einhaltung der Grenzwerte der AAEV bei der Einleitung von Wässern aus Wasserhaltungen und von Baustelleneinrichtungsflächen in die öffentliche Kanalisation zu kontrollieren.

Diese Messergebnisse sind der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 auf Verlangen, spätestens jedoch im Zuge des Inbetriebnahmeverfahrens vorzulegen.

## **IV.2.2 Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Licht/Blendung/Beschattung (ET)**

**IV.2.2.1 (ET02)** Im Untersuchungsraum des gegenständlichen Vorhabens befinden sich Arztpraxen und ein Pflegewohnheim. Bei diesen Objekten sind empfindliche medizintechnische Geräte zu erwarten und kommt es im Vergleich mit dem Ist-Zustand durch das Vorhaben zu höheren elektromagnetischen Immissionen. Gemäß Maßnahme EMF-BE-03-BW (SKG-BE-01-BW) (UVE, ON 201; Plannummer BAL302-UV-VBBAL-00-2010 F01 vom Jänner 2021) sind bei mindestens zehn dieser Objekte Beweissicherungsmaßnahmen im Ist-Zustand und nach Inbetriebnahme der Bahnanlage vorgesehen. Diese Beweissicherungsmaßnahmen haben in Abstimmung mit den Betreibern der Anlage unter Beachtung der ÖVE/ÖNORM EN 60601-1-2 und OVE EN 61000-6-1 zu erfolgen und zum Beispiel 24 h-Langzeitmessungen der elektrischen Feldstärke (50 Hz und 16,7 Hz) und der magnetischen Flussdichte (50 Hz und 16,7 Hz) sowie Kontrollen der eingesetzten Betriebsmittel und Messverfahren zu umfassen.

Der Ist-Zustand ist noch in der Bauphase zu ermitteln.

**IV.2.2.2 (ET03)** Entsprechend der Maßnahme EMF-BE-04-BW (UVE, ON 201; Plannummer BAL302-UV-VBBAL-00-2010 F01 vom Jänner 2021) sind gemäß dem Stand der Technik in enger Zusammenarbeit von der Projektwerberin mit den Betreibern der Wiener U-Bahn im Ist-Zustand und nach Inbetriebnahme der Bahnanlage Beweissicherungsmaßnahmen (das sind zum Beispiel Risikoanalyse, Messungen der Beeinflussungsspannungen an Leitungsanlagen – Leiter-Bezugspotential, Schirm-Bezugspotential, Leiter-Leiter) durchzuführen und allenfalls notwendige Minderungsmaßnahmen im Einvernehmen mit den Anlagenbetreibern festzulegen, so dass der bestimmungsgemäße Betrieb nicht gestört wird.

## **IV.2.3 Luft und Klima (KL)**

**IV.2.3.1 (KL04/79.)** Die gemäß Maßnahme LUK-BA-01-BW der Umweltverträglichkeitserklärung (UVE, ON 201; Plannummer BAL302-UV-VBBAL-00-2010 F01 vom Jänner 2021) vorgeschlagene Messstelle am Rechenpunkt 17 (maximale Belastung) ist zwingend umzusetzen und ein Bericht über die Ergebnisse der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 auf Verlangen, spätestens jedoch im Zuge des Inbetriebnahmeverfahrens vorzulegen.

## **IV.2.4 Abfallwirtschaft, Boden- und Grundwasserqualität (AW)**

**IV.2.4.1 (AW09)** Zur Überwachung und Dokumentation der Einhaltung der abfallwirtschaftlichen Bestimmungen ist die Einführung eines Abfallmanagements erforderlich. Anhand eines Massenlogistikkonzeptes sind die Abfall- bzw. Stoffströme sowie deren Zwischen- und Endlagerung zu beschreiben.

Im Massenlogistikkonzept sind die ordnungsgemäße Lagerung von Abfällen während der Bauphase und die begleitenden Kontrollmaßnahmen während der Umsetzung zu beschreiben.

Nach Abschluss des Projektes ist eine Dokumentation (Ablauf der Arbeiten, vorhandene Schadstoffkonzentrationen, Ausmaß der Verunreinigungen, Darstellung der Material- und Stoffströme, Entsorgungswege, usw.) zu erstellen und der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 spätestens im Zuge des Inbetriebnahmeverfahrens vorzulegen.

**IV.2.4.2 (AW10)** Auch unter dem Aspekt der nicht vorhandenen Grundwassernutzungen für Trinkwasserzwecke ist zum Nachweis, dass durch die Baumaßnahmen keine nachteilige Beeinflussung des Grundwasserkörpers erfolgt, eine qualitative Grundwasserbeweissicherung erforderlich.

In dieses Beweissicherungsprogramm sind die Pegelmessstellen KB 10, KB 17, KB 24, KB 27 und KB 41a/93 einzubeziehen.

Der Beobachtungszeitraum ist mit der Erstuntersuchung sechs Monate vor Baubeginn bis ein Jahr nach Baufertigstellung an den Zeitraum der von der Projektwerberin vorgeschlagenen quantitativen Grundwasserbeweissicherung anzupassen. Eine quartalsmäßige Beprobung der Grundwasserpegel wird als ausreichend angesehen.

Der Parameterumfang ist gemäß Qualitätszielverordnung Chemie Grundwasser exkl. der Pestizide und inklusive der auf die verwendeten Bauhilfsstoffe abgestimmten Parameter (Polyacrylate, Acrylamid, etc.) in Absprache mit der abfallchemischen Bauaufsicht festzulegen.

#### **IV.2.5 Lärm und Erschütterungen (LA)**

**IV.2.5.1 (ER07)** Zusätzlich zu den Auflagen in den Spruchpunkten IV.1.3.8 (ER01) und IV.1.3.9 (ER02) ist rechtzeitig vor Beginn der Bauarbeiten Folgendes zu beachten:

- Gebäude in einem etwa 50 m breiten Streifen links und rechts des Bauvorhabens sind von einem unabhängigen Fachunternehmen hinsichtlich Gebäudezustand und bestehender Bauschäden genau aufzunehmen (Risskartierung).
- Nachweisliche Information der Anrainer vor Beginn der Bauarbeiten über die zu erwartenden Bauerschütterungen sowie die geplanten Kontroll- und Abminderungsmaßnahmen.

#### **IV.2.6 Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume incl. Biologische Vielfalt und Baumschutz) (ÖK)**

**IV.2.6.1 (ÖK14)** Eine Beweissicherung im Sinne eines Monitorings ist für folgendes Thema durchzuführen:

Dokumentation der Vegetationsentwicklung auf den neu angelegten ökologischen Gestaltungs- und Ausgleichsflächen hinsichtlich ihrer Entwicklung in Richtung der definierten ökologischen Entwicklungsziele.

Das Monitoring in Hinblick auf die Entwicklung und Pflege der Gestaltungs- und Ausgleichsflächen ist im 1., 3., 5. und 10. Jahr nach der Fertigstellung des Vorhabens durchzuführen. Ein Bericht dazu ist jeweils nach Jahresende (bis Februar) vorzulegen.

#### **IV.2.7 Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser (HD)**

**IV.2.7.1 (HD013)** Die im Abschnitt 8 des von der BBG Consult erstellten Fachberichts Geotechnik und Hydrogeologie (ON 312.1, Plannummer BAL302-UV-VBBGG-00-3130-F00 vom Juli 2020) angeführten Beweissicherungsmaßnahmen sind zu dokumentieren und ist ein Bericht der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 auf Verlangen, spätestens jedoch im Zuge des Inbetriebnahmeverfahrens vorzulegen.

## **IV.3 Maßnahmen der Betriebsphase**

### **IV.3.1 Lärm und Erschütterungen (LA)**

**IV.3.1.1 (LA06)** Aus schalltechnischer Sicht ist bei der Ausführung und Ausgestaltung der Lärmschutzwände zwingend auf die folgenden schalltechnischen Kriterien zu achten:

- Die Lärmschutzwände sind fugendicht und beidseitig hochabsorbierend (mindestens Klasse A3 gemäß ÖNORM EN 1793-1) auszuführen
- Die Lärmschutzwände müssen entsprechend den Richtlinien ein Schalldämmmaß von mindestens 27 dB aufweisen.

Die Sockelbretter müssen aufgrund der nicht vorhandenen Schallabsorption so niedrig wie möglich, jedenfalls nicht über SOK ausgeführt werden.

**IV.3.1.2 (LA07)** Die Ausführung der aktiven (bahnseitigen) Lärmschutzmaßnahmen hat entsprechend der schalltechnischen Planung laut Fachbericht Schalltechnik (ON 303.1; Plannummer BAL302-UV-VBBLT-00-3020 F01 vom Jänner 2021) bzw. der Auflistung und Beschreibung der Maßnahmen in SCH-BE-01 der Umweltverträglichkeitserklärung (ON 201; BAL302-UV-VBBAL-00-2010 F01 vom Jänner 2021) zu erfolgen.

Insbesondere sind bei Abweichungen oder Änderungen der Ausführung im Vergleich zu den in SCH-BE-01 beschriebenen Ausführung schalltechnische Nachweise zu führen, aufzubewahren und der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 auf Verlangen, spätestens jedoch im Zuge des Inbetriebnahmeverfahrens vorzulegen.

**IV.3.1.3 (LA08)** Die Ausführung der passiven (objektseitigen) Lärmschutzmaßnahmen hat entsprechend der schalltechnischen Planung laut Fachbericht Schalltechnik (ON 303.1; Plannummer BAL302-UV-VBBLT-00-3020 F01 vom Jänner 2021) bzw. der Beschreibung der Maßnahme SCH-BE-02 der Umweltverträglichkeitserklärung (ON 201; BAL302-UV-VBBAL-00-2010 F01 vom Jänner 2021) zu erfolgen.

Objektseitige Maßnahmen aus der Beurteilung der betriebsbedingten Immissionen sind vorbehaltlich einer Prüfung der Anspruchsberechtigung nach Möglichkeit bereits vor Beginn der Bauarbeiten anzubieten.

**IV.3.1.4 (LA09)** Die Ausführung der hochabsorbierenden Verkleidungen zur Reduktion von Schallreflexionen hat entsprechend der schalltechnischen Planung laut Fachbericht Schalltechnik (ON 303.1; Plannummer BAL302-UV-VBBLT-00-3020 F01 vom Jänner 2021) bzw. der Beschreibung der Maßnahme SCH-BE-03 der Umweltverträglichkeitserklärung (ON 201; BAL302-UV-VBBAL-00-2010 F01 vom Jänner 2021) zu erfolgen.

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

- a) Messung und Analyse der Vorbeifahrten von repräsentativen Zugtypen. Die Messungen zumindest über einen Zeitraum von 2 Stunden oder bis zur Erfassung von mindestens 15 Vorbeifahrten zu erfolgen.
- b) Die Messungen haben jeweils bei günstigen Schallausbreitungsbedingungen zwischen der maßgeblichen Schienenstrecke und dem Immissionspunkt in der Nachbarschaft (bei

Windstille bis schwacher Mitwindlage, vornehmlich bei Nachtzeit) zu erfolgen. Parallel zur Immissionsmessung sind auch maßgebliche Daten der Schallemissionen (Zuglänge, Geschwindigkeit) zu erfassen und anzugeben.

- c) Nachrechnung der an den repräsentativen Punkten der Nachbarschaft unter Berücksichtigung des zum Zeitpunkt der Überprüfung vorliegenden Betriebsprogramms und des prognostizierten Betriebsprogramms der ÖBB zu erwartenden Schienenverkehrslärmimmissionen als äquivalenter Dauerschallpegel  $LA_{eq}$  bzw. als Beurteilungspegel  $L_r$  des Schienenverkehrslärms nach SchIV zur Gegenüberstellung mit den Lärm-Prognosewerten des Einreichprojekts und mit den Immissionsgrenzwerten nach SchIV und zur Verifizierung der Objektschutzmaßnahmen vorzunehmen.
- d) Die entsprechenden lärmtechnischen Überprüfungen sind grundsätzlich an repräsentativen und lärmexponierten Punkten zur Kontrolle der ausreichenden projektgemäßen Wirksamkeit der Maßnahmen und darüber hinaus zur Verifizierung der Objektschutzmaßnahmen im ausreichenden Umfang vorzunehmen.

**IV.3.1.6 (LA11)** Unter Berücksichtigung der im Spruchpunkt IV.3.1.4 (LA09) enthaltenen Untersuchungsergebnisse sind gegebenenfalls unter Zuhilfenahme zusätzlicher Messungen die derzeit vorgesehenen objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen zu aktualisieren bzw. hinsichtlich der horizontalen (einseitig oder mehrseitig des Gebäudes) und der höhenmäßigen Ausdehnung (Angabe der Geschosshöhe) zu präzisieren und ein aktueller Objektschutzplan zu erstellen. Die Ergebnisse daraus sind der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 auf Verlangen vorzulegen.

**IV.3.1.7 (ER03)** Die Ausführung der Erschütterungsschutzmaßnahmen hat entsprechend der in der Umweltverträglichkeitserklärung (ON 201; BAL302-UV-VBBAL-00-2010 F01 vom Jänner 2021) definierten Maßnahmen ERS-BE-01, ERS-BE-02 und ERS-BE-03 zu erfolgen.

Insbesondere sind bei Abweichungen oder Änderungen der Ausführung im Vergleich zu den in ERS-BE-01, ERS-BE-02 und ERS-BE-03 beschriebenen Ausführung erschütterungstechnische Nachweise (Gebäudebeurteilungen) zu führen und der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 auf Verlangen vorzulegen.

**IV.3.1.8 (ER04)** Nach Fertigstellung des Projektes und Aufnahme des vollständigen Fahrbetriebs, sowie einer Einfahrzeit von zumindest 6 Monate, sind Kontrollmessungen in zumindest 4 repräsentativen Objekten vorzunehmen, bevorzugt in jenen Gebäuden, die im Zuge der erschütterungstechnischen Untersuchung messtechnisch untersucht wurden (Immissionsmessungen gemäß ÖNORM S 9012 bzw. RVE 04.02.01). Die Prüfberichte sind der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 unmittelbar nach Fertigstellung auf Verlangen vorzulegen.

**IV.3.1.9 (ER05)** In jenen Bereichen, in denen durch das geplante Bauvorhaben maßgebliche Änderungen an der Erschütterungsübertragung entstehen können und dadurch die jeweiligen Schutzziele an den betroffenen Objekten hinsichtlich Erschütterungen und Sekundärschall nicht gesichert eingehalten werden können, sind vor Beginn der Bauarbeiten numerische Untersuchungen der Übertragungsfunktionen erforderlich.

Dazu sind geeignete Modelle unter Berücksichtigung und mit Hilfe von Kalibrierungen aus den Ergebnissen der durchgeführten messtechnischen Untersuchungen heranzuziehen. Die betroffenen Bereiche sind so zu wählen, dass die maßgeblichen Abschnitte der in Tabelle 7-4 des Fachbeitrags Erschütterungen und Sekundärschall (ON 304.1; Plannummer BAL302-UV-VBBAL-

00-3030 F01 Jänner 2021) angegebenen potentiellen Objekte mit relevanten Fundierungen abgedeckt sind, sofern durch diese Objekte die Änderung in der Erschütterungsausbreitung zu einer Überschreitung der angestrebten Schutzziele führen könnte.

Die Untersuchungen zur möglichen Änderung in der Erschütterungsausbreitung ist jedenfalls im Bereich der Haltestelle Wien Hietzinger Hauptstraße, an repräsentativen Objekten (z.B. Bosisgasse 16, Spohrstraße 33, Spohrstraße 51, bzw. Hummelgasse 50, Hummelgasse 68 und Hummelgasse 86) durchzuführen bzw. in jenen Bereichen der Tabelle 7-4 des Fachbeitrags Erschütterungen und Sekundärschall (ON 304.1; Plannummer BAL302-UV-VBBAL-00-3030 F01 Jänner 2021) durchzuführen, bei denen Überschreitungen der jeweiligen Schutzziele nicht ausgeschlossen werden können.

Alternativ können messtechnische Untersuchungen der Änderung in der Erschütterungsausbreitung in diesen Bereichen durchgeführt werden, wobei die Erschütterungsausbreitung unmittelbar nach Herstellung der Fundierungen dieser Objekte durchzuführen ist.

Die messtechnischen Untersuchungen sind zur Sicherstellung der Liniencharakteristik der Erschütterungsquelle bevorzugt unter Zugsanregung durchzuführen.

Die Ergebnisse der numerisch und/oder messtechnisch ermittelten Änderung in der Erschütterungsausbreitung sind zu dokumentieren, aufzubewahren und der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 auf Verlangen vorzulegen.

**IV.3.1.10 (ER06)** Auf Basis der in Spruchpunkt IV.3.1.9 (ER05) erforderlichen Identifikation der Erschütterungsausbreitung in den relevanten Bereichen sind erforderlichenfalls Maßnahmen zur Reduktion der Erschütterungsimmissionen, bevorzugt im Bereich der Erschütterungsquelle, rechtzeitig auszuarbeiten und im Bauablauf zu berücksichtigen.

Die Wirksamkeit der Maßnahmen und nachweisliche Erfüllung der Schutzziele sind entsprechend zu dokumentieren, aufzubewahren und der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 auf Verlangen vorzulegen.

### **IV.3.2 Wasserbautechnik und Oberflächenwässer (WT)**

**IV.3.2.1 (WT10)** Der Einsatz von Pflanzenschutzmitteln (Herbiziden) im Rahmen der Trassenpflege hat entsprechend folgenden Vorgaben zu erfolgen:

- Es sind nur zugelassene Herbizide entsprechend Zulassungsliste der Agentur für Gesundheit und Ernährungssicherheit (AGES) unter Einhaltung der vorgegebenen maximalen Ausbringungsmengen einzusetzen.
- In das Spritzprotokoll sind folgende Daten einzutragen:
  - o Tag und Zeitraum der Ausbringung,
  - o Wetterbedingung,
  - o ausgebrachte Herbizidmenge und Art des Herbizides,
  - o Angabe des örtlichen Ausbringungsbereiches.

Das Spritzprotokoll ist auf Verlangen der Wasserrechtsbehörde oder der Gewässeraufsicht zur Einsicht vorzulegen.

- Die Herbizidausbringung ist nur bei absehbar trockener und windarmer Witterung durchzuführen.

### **IV.3.3 Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser (HD)**

**IV.3.3.1 (HD01)** Das vorhandene GW-Pegelnetz ist regelmäßig auf die Höhe der GW-Stände zu prüfen (halbjährlich oder jährlich je nach Auffälligkeiten in der Bauphase). Im Störfall sind die nächstgelegenen GW-Messstellen auf Verschmutzungen zu untersuchen.

**IV.3.3.2 (HD02)** Bei Zug-Unfällen bei denen Flüssigkeiten in den Untergrund abgegeben werden (Emissionen) und Entsorgungsmaßnahmen stattfinden müssen (Untergrundaushub von kontaminierten Bodenbereichen etc.) sind aus den nächstgelegenen GW-Messstellen GW-Proben zu nehmen und ihr Chemismus auf die exmittierten Kontaminationen zu untersuchen.

### **IV.3.4 Abfallwirtschaft und Boden- und Grundwasserqualität (AW)**

**IV.3.4.1 (AW08)** Pflanzenschutzmittel sind generell möglichst umweltschonend zu verwenden. Es dürfen nur Herbizide unter Einhaltung der vorgegebenen, maximalen Ausbringungsmengen verwendet werden, die vom Bundesamt für Ernährungssicherheit zugelassen sind. Die Herbizidausbringung ist nur bei absehbar trockener und windarmer Witterung durchzuführen.

### **IV.3.5 Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume incl. Biologische Vielfalt und Baumschutz) (ÖK)**

**IV.3.5.1 (ÖK08)** Die ökologischen Ausgleichsflächen sind auf Dauer des Bestandes zu sichern und entsprechend dem Pflegekonzept hinsichtlich der ökologischen Ausgleichsziele zu managen und zu erhalten. adäquates Management erforderlich ist (Extensivwiesen müssen gemäht werden und dürfen nicht verbrachen).

**IV.3.5.2 (ÖK09)** Werden transparente Elemente wie größere Glasflächen verwendet (Bahnhöfe/Haltestellen, Bahnsteige und Lärmschutzwände), so sind diese zur Verringerung des Vogelschlagrisikos bestmöglich nach dem Stand der Technik zu markieren (siehe Leitfaden der Wiener Umweltschutzgesellschaft). Um das Kollisionsrisiko für Vögel zu reduzieren, ist eine Markierung von Glasflächen gemäß Regelwerk 03.01.07 der ÖBB in Übereinstimmung mit der Studie „Vermeidung von Vogelprall an Glasflächen“ (Rössler 2008) bzw. den aktuellen Erkenntnissen in diesem Fachbereich vorzunehmen. Dies bedeutet, es werden Linien mit einer Stärke von 4 mm, Farbe RAL 7024 Graphitgrau (oder Schwarz), Kantenabstand 48 mm, vollflächig auf den Bauteil aufgebracht.

Alternativ können (entsprechend der neuesten Studie, Rössler 2020) Scheiben auf PVP-Verbundglas mit einem Raster aus metallisch spiegelnden Punkten, die an der PVP-Schicht angebracht sind, verwendet werden. Geeignete Muster an Glasscheiben finden sich im Musterblatt der Wiener Umweltschutzgesellschaft ([wua-vogelanprall-muster.pdf](#), 2019), es dürfen ausschließlich solche Muster verwendet werden, die als „hoch wirksam“ (im Sinne der ONR 191040, vertikale Streifen) eingestuft wurden.

**IV.3.5.3 (ÖK10)** Hinsichtlich der geplanten Beleuchtung der Bahnanlagen sind Leuchtmittel zu verwenden, die hinsichtlich der Insekten einen kurzwelligen Spektralbereich aufweisen (z.B. LED-Leuchten). Leuchtmittel mit UV- und hohem Blauanteil im Emissionsspektrum sind zu vermeiden, da vor allem Nachtfalter davon angezogen werden. Für die Leuchtkörper sind geschlossene Gehäuse, die nach oben abgedeckt sind, zu verwenden (Full cut off – Leuchten). Die Oberflächentemperatur von Leuchten sollte unter 60 Grad C liegen. In sicherheitsrelevanten Bereichen der Bahnhöfe muss laut Projektwerberin eine Lichtfarbe von 4.000 K gegeben sein. Alle weiteren Bereiche sind mit maximal 3.000 K gemäß den Vorgaben des Österreichischen Leitfadens Außenbeleuchtung zu beleuchten.

**IV.3.5.4 (ÖK12)** Während der Betriebsphase ist im Sinne einer begleitenden Kontrolle sicherzustellen, dass die neu anzulegende Bepflanzung zumindest in den ersten drei Jahren regelmäßig betreut und bewässert wird.

**IV.3.5.5 (ÖK13).** Ein regelmäßiger Rückschnitt von gepflanzten Sträuchern ist bei rasch wachsenden Frühlingsblühern (Strauchsortiment „C“ – Ziersträucher lt. 486-1\_VBB\_LBP\_TB) wie beispielsweise Sommerflieder (*Buddleja davidii*), Flieder (*Syringa vulgare*), Korkspindelstrauch (*Eunonymus alatus*), Fingerstrauch (*Potentilla fruticosa*), Nippon-Spierstrauch (*Spiraea nipponica*), Forsythie (*Forsythia x intermedia*), Weigelie (*Weigelia 'Bristol Ruby'*) und andere Arten alle 5 Jahre zulässig, wobei dieser Rückschnitt abschnittsweise und zeitlich versetzt erfolgen sollte. Bei allen anderen Sträuchern (Strauchsortiment – Gehölzliste D) ist ein Rückschnitt nur dort durchzuführen, wo Lärmschutzwände bzw. Servicewege freigehalten werden müssen.

Ein Rückschnitt von standortgerechten Sträuchern ist zur Freihaltung der Wiesenbereiche auf der „externen Ausgleichsfläche“ zulässig, jedoch abschnittsweise und zeitlich gestaffelt.

### **IV.3.6 Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter (RP)**

**IV.3.6.1 (RP03)** Im Bereich Versorgungsheimstraße / Waldvogelstraße sind folgende Maßnahmen zu setzen:

- Pflanzung von bahnbegleitenden Bäumen an der derzeit festgelegten Gestaltungsfläche G14-I im Bereich der Versorgungsheimstraße;
- Die bestehenden Bäume, die nicht unmittelbar von der Verkehrsfläche in der Waldvogelstraße berührt sind, müssen aus gestalterischer Sicht erhalten bleiben;
- Im Bereich zwischen der Egon-Schiele-Gasse entlang der Waldvogelstraße sind in die Zeile der Stellplätze fünf hochkronige Bäume zu setzen.
- Auch zwischen der Egon-Schiele-Gasse und Versorgungsheimstraße sind auf der vorhandenen Freifläche je nach Platzbedarf zwei bis drei Bäume zu setzen.
  - o Zweck der Maßnahmen ist eine Verstärkung der Abschirmung der Wohnbebauung gegenüber der Verkehrsfläche inkl. der bahnbegleitenden Lärmschutzwand.
- Im Bereich der Kreuzung mit der Versorgungsheimstraße sind die technischen Möglichkeiten der maximalen Ausreizung von Bepflanzung auszuloten und umzusetzen.

Mit den aufgezeigten Anforderungen – Erweiterungen sind entsprechenden Vorgaben von Stadt Wien und der Projektwerberin denkbar – werden wesentliche Gestaltungsaufgaben benannt.

Anzustreben sind konkrete Vorschläge in technischer Ausführung für den gesamten Gestaltungsbereich in Verbindung mit konkreten Ausführungsangaben.

**IV.3.6.2 (RP04)** Das vom Einwender (D058) beschriebene Objekt befindet sich unmittelbar an der neuen Unterführung der Versorgungsheimstraße, neben jenem Grundstück, auf dem der abgelöste Hofer-Markt steht.

Entlang der Lärmschutzwand – soweit diese nicht durch die Bäume auf dem Grundstück abgedeckt sind – sind in Abstimmung mit dem Grundeigentümer wieder hochkronige Bäume zu setzen und im Falle dessen Ablehnung vor den Mauern Gitterwände für eine Bepflanzung mit Kletterpflanzen aufzustellen.

### **IV.3.7 Luft und Klima (KL)**

**IV.3.7.1 (KL02)** Die von der Projektwerberin vorgelegten ergänzenden Auskünfte zur landschaftspflegerischen Begleitplanung vom 10. Mai 2021 (Lagepläne ON 30.3.3; Plannummer BAL302-NS-VBBLP-02-8303-F01; ON 30.3.4; Plannummer BAL302-NS-VBBLP-02-8304-F01; ON 30.3.5; Plannummer BAL302-NS-VBBLP-02-8305-F001; ON 30.3.6; Plannummer BAL302-NS-VBBLP-02-8306-F01; ON 30.3.7; Plannummer BAL302-NS-VBBLP-02-8307-F01; ON 30.3.8; Plannummer BAL302-NS-VBBLP-02-8308-F01) sind zwingend umzusetzen und ein Bericht darüber der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 auf Verlangen, spätestens jedoch im Zuge des Inbetriebnahmeverfahrens vorzulegen.

**IV.3.7.2 (KL03) und (KL04/66.)** Zwecks Beschattung sind unter Berücksichtigung des Ergebnisses des Gestaltungswettbewerbs insbesondere in Bereichen, wo sich viele Menschen aufhalten oder bewegen (versiegelte Plätze und Wege) möglichst viele Bäume zu pflanzen.

### **IV.4 (Zusätzliche) Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen in der Betriebsphase**

#### **IV.4.1 Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Licht/Blendung/Beschattung (ET)**

**IV.4.1.1 (ET01)** Gemäß Maßnahme EMF-BE-02-BW (UVE, ON 201; Plannummer BAL302-UV-VBBAL-00-2010 F01 vom Jänner 2021) ist nach Abschluss des Vorhabens durch Kontrollmessungen an relevanten Orten sicherzustellen, dass die Referenz, Auslöse- bzw. die Grenzwerte für die Allgemeinbevölkerung (siehe OVE-Richtlinie R 23-1) bzw. für die berufliche Exposition (siehe VEMF) eingehalten werden. Zur Erfassung der magnetischen Flussdichte sind an zehn Standorten 24 h Langzeitmessungen durchzuführen. Diese liegen u.a. im Bereich der neu errichteten Haltestellen und der Schaltgerüste.

Die genaue Position dieser Messstandorte ist nach der Inbetriebnahme der Bahnanlage festzulegen. Weiters sind Trassenmessungen nach gleichem Schema wie zur Erhebung der elektromagnetischen Felder während des Ist-Zustandes durchzuführen.

**IV.4.1.2 (ET04)** Die im Rahmen der Inbetriebsetzungen der elektrischen Bahnstromanlagen gemäß der Spruchpunkte IV.2.2.1 (ET02), IV.2.2.2 (ET03) und IV.4.1.1 (ET01) erforderlichen 24 h Mittelwert-Messungen sind mit den Berechnungen im Fachbeitrag Elektromagnetische Felder vergleichend zu bewerten und der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000, spätestens jedoch im Zuge des Inbetriebnahmeverfahrens vorzulegen.

### **V. Abspruch über die eingelangten Stellungnahmen und erhobenen Einwendungen**

Über die im Rahmen des Verfahrens erhobenen Einwendungen, Anträge und sonstigen Vorbringen wird wie folgt entschieden:

**V.1.** Alle gegen das Vorhaben erhobenen Einwendungen, Anträge und sonstigen Vorbringen werden, soweit es sich nicht um zivilrechtliche Einwendungen handelt oder den Einwendungen durch die Aufnahme von entsprechenden Nebenbestimmungen oder durch bereits im Bauentwurf oder der Umweltverträglichkeitserklärung selbst vorgesehene Maßnahmen entsprochen wird, als unbegründet

**abgewiesen.**

## **V.2. Zivilrechtliche Ansprüche werden**

**zurückgewiesen**

und auf den Zivilrechtsweg verwiesen.

## **V.3. Nicht verfahrensgegenständliche sowie verspätete Einwendungen werden**

**zurückgewiesen.**

Bestehende Vereinbarungen werden hiervon nicht berührt bzw. steht dies der Möglichkeit noch abzuschließender privatrechtlicher Vereinbarungen nicht entgegen bzw. werden hiervon während der Verhandlung erfolgte Zusagen nicht berührt.

## **VI. Kosten**

### **Vorschreibung von Kommissionsgebühren des Bundes**

Für die am 5. Oktober 2020 und vom 29. Juni bis 2. Juli 2021 durchgeführten Amtshandlungen (Ortsaugenschein und mündliche Verhandlung) hat die ÖBB-Infrastruktur AG für insgesamt 329 Halbstunden (eine Halbstunde zu € 13,80) für zwei (Ortsaugenschein) sowie fünf bzw. drei (mündliche Verhandlung) Amtszweige des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

**€ 4.540,20**

an Kommissionsgebühren innerhalb von 14 Tagen ab Bescheidzustellung durch Einzahlung auf das Konto BIC BUNDATWW, IBAN AT97010000005040003 lautend auf Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, zu entrichten. Als Verwendungszweck ist die Zahl dieses Bescheides anzuführen.

## **VII. Rechtsgrundlagen**

- § 23b Abs. 2 Z 1, § 24 Abs. 1 und Abs. 4, § 24f Abs. 1, Abs. 1a, Abs. 2, Abs. 3, Abs. 5, Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993 idgF unter Mitwirkung von
- §§ 2, 3 und 5 Hochleistungsstreckengesetz - HLG, BGBl. Nr. 135/1989 idgF
- §§ 20 und 31 ff. Eisenbahngesetz 1957 – EisbG, BGBl. Nr. 60/1957 idgF
- § 94 ArbeitnehmerInnenschutzgesetz - ASchG, BGBl. Nr. 450/1994 idgF
- §§ 32, 38 und 111 iVm § 127 Wasserrechtsgesetz 1959 (WRG)
- § 5 Abs. 1 Denkmalschutzgesetz - DMSG, BGBl. Nr. 533/1923 idgF
- §§ 44a, 44b, 44d und 44f, 59, 76 und 77 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz idgF
- § 3 Abs. 1 Verwaltungsrechtliches COVID-19-Begleitgesetz (COVID-19-VwBG) BGBl. I Nr. 16/2020, idF BGBl. I Nr. 2/2021
- Bundes-Kommissionsgebührenverordnung 2007, BGBl. II. Nr. 262/2007 idgF

## Begründung

### I. Verfahrensgang

#### I.1. Antrag der Projektwerberin vom 7. August 2020

**I.1.1** Über Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG vom 24. Oktober 2016 hat die UVP-Behörde für das Vorhaben „Attraktivierung der Verbindungsbahn“ ein UVP-Vorverfahren gemäß § 4 iVm § 24 Abs. 7 UVP-G 2000 durchgeführt.

**I.1.2** Auf Basis der Ergebnisse dieses Vorverfahrens hat die ÖBB-Infrastruktur AG für das gegenständliche Vorhaben „ÖBB-Strecken - 12201 (Wien Hütteldorf – Wien Praterstern) km 0,77 bis 5,30; - 12101 (Wien Penzing – Abzweigung Hütteldorf 1) km 1,00 bis km 1,72; - 10615 (Wien Maxing – Wien Matzleinsdorf-Altmanndorf) km 4,53 – km 5,54; "Attraktivierung der Verbindungsbahn“ mit Schreiben vom 7. August 2020 um die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß den §§ 23b, 24 und 24f Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 angesucht sowie um Genehmigung gemäß den § 24a Abs. 1 UVP-G 2000 iVm § 3 Abs. 2 Hochleistungsstreckengesetz (HIG), §§ 20 und 31 ff Eisenbahngesetz (EisbG), § 127 Abs. 1 lit b WRG iVm §§ 32 und 38 Wasserrechtsgesetz 1959 (WRG) und § 5 Denkmalschutzgesetz (DMSG) angesucht.

Dem Antrag waren die nach den Verwaltungsvorschriften für die Genehmigung des Vorhabens erforderlichen Unterlagen (Trassengenehmigungs- und Wasserrechtsunterlagen, Bauentwurf, Gutachten gemäß § 31a EisbG und Umweltverträglichkeitserklärung) angeschlossen.

**I.1.3** Seitens der Projektwerberin wurden die Unterlagen auf Basis eines Verbesserungsauftrages der Behörde vom 13. November 2020, GZ. 2020-0.740.192, ergänzt bzw. verbessert und dieser mit Schreiben vom 12. Februar 2021 gemäß § 24c Abs. 6 UVP-G 2000 iVm § 13 Abs. 3 AVG neuerlich vorgelegt.

**I.1.4** Das gegenständliche Hochleistungsstreckenbauvorhaben stellt ein Vorhaben gemäß § 23b Abs. 2 Z. 1 UVP-G 2000 dar und ist daher einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000 zu unterziehen. § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 sieht vor, dass die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie die Umweltverträglichkeitsprüfung und ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchführen hat.

**I.1.5** Die mit Schreiben vom 25. Oktober 2021 bei der UVP-Behörde vorgelegte Anregung, die Behörde möge gemäß § 64 Abs. 2 AVG (richtig § 13 Abs. 2 VwGVG) die aufschiebende Wirkung ausschließen, wurde seitens der UVP-Behörde nicht nähergetreten. Eine diesbezügliche förmliche Abweisung im Spruch war nicht erforderlich, da es sich um eine Anregung und keinen Antrag handelt. Darüber hinaus wird auf die aktuelle Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes verwiesen, wonach grundsätzlich *nicht davon auszugehen ist, dass bei verspäteter Inbetriebnahme das öffentliche Wohl auch im „gravierenden Ausmaß“ beeinträchtigt wird und die Maßnahmen tatsächlich „dringlich geboten“ sind* (vgl. Erkenntnis vom 7. März 2022, GZ. W270 2250511-1/12E).

## I.2. Sachverständige und Koordination gemäß § 3b Abs. 1 UVP-G 2000

**I.2.1** Seitens des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (Abt. IV/IVVS4) wurde für das gegenständliche Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren gemäß § 3b Abs. 1 UVP-G 2000 folgende Liste mit den erforderlichen Fachgebieten und den dafür ausgewählten Sachverständigen erstellt und mit Bescheiden vom 13. August 2020, GZ. 2020-0.512.987, bestellt:

Fachgebiet	Name des Sachverständigen
Eisenbahnbau; Infrastrukturplanung / Verkehr inclusive Straßen	Stella & Setznagel GmbH Dipl.-Ing. Thomas Setznagel
Eisenbahnbetrieb	Dr. Hans Wehr
Humanmedizin	Dr. Michael Jungwirth
Lärm und Erschütterungen	Dr. Günther Achs
Wasserbautechnik und Oberflächenwässer	Dipl.-Ing. Peter Flicker
Luft und Klima	Univ. Prof. Dr. Erich Mursch-Radlgruber
Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Licht/Blendung/Beschattung	Ing. Wilhelm Lampel (ASV BMK)
Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser	Hon.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Lothar Martak
Abfallwirtschaft, Boden- und Grundwasserqualität	Dipl.-Ing. Dr. Kurt Schippinger
Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume incl. Biologische Vielfalt und Baumschutz)	Dr. Ingo Korner
Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter	Kordina ZT GmbH

**I.2.2** 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.

**I.2.3** Von der Behörde wurde auch eine UVP-Koordinatorin zur Unterstützung der Behörde sowie zur Erstellung der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen mit Bescheid vom 13. August 2020, GZ. 2020-0.512.987, bestellt:

Externe UVP-Koordination	Kordina ZT GmbH Bettina Riedmann, MAS ETH RP, MAS (Mediation)
--------------------------	--

**I.2.4** Im Sinne der Rechtsprechung des VwGH (vgl. z.B. VwGH 12.5.1992, 91/08/0139) wurde seitens der Behörde bereits vor der Bestellung jedes einzelnen Sachverständigen bzw. der Koordination gemäß § 53 iVm § 7 AVG geprüft, ob Befangenheitsgründe bzw. Ausschlussgründe vorliegen, wobei insbesondere der Schwerpunkt auf sonstige Gründe, die die Unbefangenheit in Zweifel ziehen, gelegt wurde.

Im Zuge dieser Prüfung konnte festgestellt werden, dass bei keinem der genannten Sachverständigen bzw. der externen UVP-Koordination Befangenheitsgründe vorlagen. Bei den behördlich bestellten Sachverständigen handelt es sich um Personen, die aufgrund ihrer langjährigen Erfahrung und mehrfach erprobten Qualifikationen bereits in früheren und auch in laufenden UVP-Verfahren nach dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000 von der Behörde bzw. von Verwaltungsgerichten bestellt wurden.

Gemäß § 52 Abs. 4 AVG wurden die beigezogenen nichtamtlichen Sachverständigen beeidet, wenn sie nicht schon für die Erstattung von Gutachten der geforderten Art im Allgemeinen beeidet waren.

**I.2.5** Die Sachverständigen hatten unter der Anleitung der Koordination vorerst aus fachlicher Sicht vorrangig die Prüfung der Antragsunterlagen auf Vollständigkeit und Plausibilität gemäß § 24a Abs. 2 UVP-G 2000 iVm § 13 Abs. 3 AVG vorzunehmen.

### **I.3. Koordinierung mit den mitwirkenden und den sonstigen für die Erteilung der Genehmigung zuständigen Behörden**

**I.3.1** Mit Schreiben vom 17. September 2020, GZ. 2020-0.591.043, wurden iSd § 24a Abs. 3 bis 5 UVP-G 2000 die mitwirkenden und den sonstigen für die Erteilung der Genehmigung zuständigen Behörden und Stellen (insbesondere Umweltschutzamt, Standortgemeinde sowie das Verkehrs-Arbeitsinspektorat) von der Einleitung des Verfahrens informiert und diesen die im Verfahren vorgesehenen Sachverständigen mitgeteilt.

Den Behörden wurde eine Stellungnahmefrist binnen vier Wochen ab Zustellung hinsichtlich der erforderlichen Fachbereiche und den jeweils bestellten Fachgutachtern eingeräumt.

**I.3.2** Unter einem, wurde den mitwirkenden Behörden iSd § 24a Abs. 3 UVP-G 2000 gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 der Genehmigungsantrag und die Umweltverträglichkeitserklärung zur Stellungnahme übermittelt. Die sie betreffenden Genehmigungsunterlagen wurden aufgrund des Ergebnisses der Vollständigkeits- und Plausibilitätsprüfung durch die behördlich bestellten Sachverständigen und des daraus resultierenden Verbesserungsbedarfs der Unterlagen erst im Zuge des weiteren Ermittlungsverfahrens (öffentliche Auflage) vorgelegt.

Ebenso wurden gemäß § 24a Abs. 4 UVP-G 2000 dem Umweltschutzamt und der Standortgemeinde der Antrag und die Umweltverträglichkeitserklärung übermittelt.

### **I.4. Verbesserung der Einreichunterlagen**

**I.4.1** Im Zuge der Vollständigkeits- und Plausibilitätsprüfung der Unterlagen durch die behördlich bestellten UVP-Sachverständigen waren von diesen in einem ersten Schritt folgende Fragen zu beantworten:

- 1. Sind die Antragsunterlagen vollständig und grundsätzlich für die Beurteilung hinsichtlich Plausibilität und Nachvollziehbarkeit ausreichend?*
- 2. Hat die Antragstellerin das Ergebnis des Vorverfahrens berücksichtigt?*

3. Sind allenfalls vertiefende Informationen erforderlich?
4. Bestehen grundsätzlich aus fachlicher Sicht Bedenken gegen das Vorhaben?

Die Sachverständigen haben in diesem Zusammenhang festgestellt, dass im Bereich Lärm- und Erschütterungsschutz, sowie im Fachgebiet Eisenbahnbetrieb für den Bereich Bahnhof Maxing: Nutzung, sowie Emissionen durch die Nutzung noch weitere Auskünfte notwendig sind. Im Bereich Erschütterungsschutz sind darüber hinaus noch weitere Darstellungen erforderlich.

Diese Wirkungen sind in weiterer Folge auch Grundlage für die Beurteilung auf die Wirkungen des Projektes auf das Schutzgut Mensch. Damit ist auch hier das Projekt als nicht vollständig dargestellt zu betrachten.

**I.4.2** Da die Beantwortung dieser aufgeworfenen Fragestellungen Basis für die Beurteilung der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen waren, erteilte die Behörde der Projektwerberin mit Schreiben vom 13. November 2020, GZ. 2020-0.740.192, den Auftrag zur Ergänzung bzw. Verbesserung der Unterlagen bis zum 28. Februar 2021.

**I.4.3** Die verbesserten bzw. ergänzten Unterlagen wurden von der Projektwerberin mit Schreiben vom 12. Februar 2021 gemäß § 24c Abs. 6 UVP-G 2000 iVm § 13 Abs. 3 AVG fristgerecht vorgelegt.

## **I.5. Kundmachung und öffentliche Auflage des Genehmigungsantrages und der Antragsunterlagen**

**I.5.1** Gemäß § 24 Abs. 8 iVm §§ 9 und 9a UVP-G 2000 und unter Anwendung der Bestimmungen für Großverfahren der §§ 44a ff. AVG wurde die öffentliche Auflage des verfahrenseinleitenden Antrages und der Antragsunterlagen durch Edikt vom 2. März 2021, GZ. 2021-0.117.157, kundgemacht.

**I.5.2** In diesem Edikt wurde neben dem Aufliegen des verfahrenseinleitenden Antrags, der Umweltverträglichkeitserklärung samt Projektunterlagen und der Trassengenehmigungsunterlagen bei der UVP-Behörde und bei der Standortgemeinde – hier beim Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 64 - Bau-, Energie-, Eisenbahn- und Luftfahrtrecht - im Zeitraum von Dienstag, den 9. März 2021 bis einschließlich Freitag, den 23. April 2021, die Möglichkeit der Einsichtnahme und der Einbringung schriftlicher Einwendungen gegen dieses Vorhaben kundgemacht. Zudem wurden die aufgelegten Unterlagen auch auf der Homepage des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (<https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/eisenbahn/verfahren/verbindungsbahn.html>) zur allgemeinen Einsicht zur Verfügung gestellt.

Innerhalb dieser Auflage- und Einwendungsfrist konnte jedermann zum Vorhaben und zur Umweltverträglichkeitserklärung eine schriftliche Stellungnahme abgeben und konnten Parteien, darunter insbesondere Nachbarn im Sinne des § 19 Abs. 1 UVP-G 2000, schriftlich Einwendungen erheben.

Des Weiteren sind bereits in diesem Edikt die wesentlichen Rechtsbelehrungen erfolgt, wonach Beteiligte, wenn sie nicht rechtzeitig Einwendungen gegen das Vorhaben erheben, insofern ihre Parteistellung verlieren.

Ebenso wurde auf die Möglichkeit der Entstehung von Bürgerinitiativen und deren Teilnahme am Verfahren als Beteiligte hingewiesen und, dass alle weiteren Kundmachungen und Zustellungen in diesem Verfahren durch Edikt vorgenommen werden können.

## **I.6. Stellungnahmen und Einwendungen im Zuge der Verfahrenseinleitung sowie der öffentlichen Auflage des Genehmigungsantrages und der Antragsunterlagen**

**I.6.1** Im Rahmen der Auflage der Projektunterlagen zur öffentlichen Einsicht gemäß § 24 Abs. 8 iVm §§ 9 und 9a UVP-G 2000 vom 9. März 2021 bis einschließlich Freitag, den 23. April 2021 langten bei der UVP-Behörde folgende Stellungnahmen bzw. Einwendungen ein:

### **A. Stellungnahmen der mitwirkenden Behörden und sonstigen Formalparteien gemäß § 24a Abs. 3 und 5 UVP-G 2000:**

Den mitwirkenden Behörden sowie den sonstigen Formalparteien und Amtsstellen, die nach den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften zu beteiligen sind, wurde die Umweltverträglichkeitserklärung im Zuge der Verfahrenseinleitung gemäß § 24a UVP-G 2000 mit Schreiben vom 24. August 2020, GZ. 2020-0.648.422, übermittelt. Die Vorlage der Einreichunterlagen erfolgte nach deren Verbesserung im Zuge der öffentlichen Auflage.

In diesem Zusammenhang sind folgende Stellungnahmen beim Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie eingegangen:

- Bundesministerium für Arbeit; Arbeitsrecht und Zentral-Arbeitsinspektorat; Verkehrs-Arbeitsinspektorat; BMA - II/C/11 (Verkehrs-Arbeitsinspektorat Schienenbahnen), Taborstraße 1-3, 1020 Wien vom 22.03.2021 und
- Stadt Wien, Magistratsabteilung 22, als Naturschutzbehörde, Dresdner Straße 45, 1200 Wien vom 14.10.2020 und vom 16.04.2021

### **B. Stellungnahmen von Umweltschutz und Standortgemeinde gemäß § 24a Abs. 4 UVP-G 2000:**

Ebenfalls im Zuge der Verfahrenseinleitung wurde die Stadt Wien als Standortgemeinde von der Einleitung des Verfahrens informiert und der Genehmigungsantrag und die Umweltverträglichkeitserklärung unverzüglich übermittelt. Die sie betreffenden Projektunterlagen (Trassengenehmigungsunterlagen, Bauentwurf und Umweltverträglichkeitserklärung) wurden nach Verbesserung durch die Projektwerberin zeitgerecht vor der im Zuge des Verfahrens vorgesehenen öffentlichen Auflage vorgelegt. Gleichzeitig wurden gemäß § 24a Abs. 4 UVP-G 2000 der Wiener Umweltschutzorganisation unverzüglich die Umweltverträglichkeitserklärung übermittelt und dieser die Möglichkeit zur Stellungnahme eingeräumt. Bis zum Ende der Auflagefrist sind folgende Stellungnahmen eingegangen:

- Wiener Umweltschutzorganisation, Muthgasse 62, 1190 Wien vom 08.04.2021 und
- Stadt Wien, Magistratsdirektion – Gruppe Koordination, Rathaus, 1082 Wien vom 15.10.2020 und vom 21.04.2020

### **C. Stellungnahmen des Landes und der gesetzlichen Interessensvertretungen gemäß § 4 Abs. 1 HIG:**

Im Zuge dieses Verfahrens 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 mit Schreiben vom 5. Mai 2021, GZ. 2020-0.764.025, die Möglichkeit zur Stellungnahme eingeräumt. Hierzu langten folgende Stellungnahmen ein:

- Wirtschaftskammer Wien, Standortanwalt Wien, Straße der Wiener Wirtschaft 1, 1020 Wien vom 19.04.2021 und
- Stadt Wien, Magistratsdirektion, Geschäftsbereich Bauten und Technik, Projektleitung Wien Bahnareale, Rathaus, 1082 Wien vom 25.05.2021

#### **D. Stellungnahmen gemäß § 24 Abs. 8 UVP-G 2000 iVm § 44a und b AVG:**

Von der Möglichkeit zur Stellungnahme haben rund 134 Einzelpersonen (auch im Namen weiterer Angehöriger) Gebrauch gemacht. Es wird darauf hingewiesen, dass die angeführte Auflistung auch der Reihenfolge in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen (Fragenbereich 4) entspricht:

- D001 Dipl.-Ing. Brigitte Mang, Spohrstraße 51/4, 1130 Wien und Dipl.-Ing. Johanna Mang, Leonard-Bernstein-Straße 4-6/4/26, 1220 Wien, vertreten durch Höhne, In der Maur & Partner, RA GmbH & Co KG, Mariahilferstr. 20, 1070 Wien vom 21.04.2021 samt Beilagen
- D002 Klaus Matzka, Gentzgasse 158/12, 1180 Wien vom 12.03.2021
- D003 Fam. Otmar Zehetmayr, BA, Bossigasse 27, 1130 Wien vom 15.03.2021
- D004 Min.Rat i.R. Dr. Günter Frühwirth, Larohegasse 20, 1130 Wien vom 17.03.2021
- D005 Mag. Hermann Möcker, Lautensackgasse 4/2-3, 1140 Wien vom 20.03.2021
- D006 Thomas Schuhböck, Speisinger Straße 17/4, 1130 Wien vom 29.03.2021 samt Stellungnahme der Stadt Wien, MD-BD vom 14.04.2021
- D007 Christl Dattlinger, Franz Heinschink, Kernstraße 5/3, 1120 Wien und Christa und Alina Frise, Fasangartensiedlung 11/1, 1130 Wien, vertreten durch Christl Dattlinger vom 03.04.2021
- D008 Dr. Robert Klein, Amalienstraße 75/4/62, 1130 Wien vom 05.04.2021
- D009 Mag. Gabriele Bischof-Brünner und Burkhard Bischof, Spohrstraße 33, 1130 Wien vom 06.04.2021
- D010 Otto Groeger, Ebner-Rofensteingasse 3-14/7/1, 1130 Wien vom 08.04.2021
- D011a und D011b Verein Gedenkstätte Gustav Klimt, Feldmühlgasse 11, 1130 Wien, vertreten durch Dr. phil. Felizitas Schreier und Dr. jur. Georg Becker, vom 09.04.2021 und ergänzende Stellungnahme vom 19.04.2021
- D012 Mag. Eva Maria und Dr. Heinz Kasparovsky, Feldmühlgasse 10/2/7, 1130 Wien vom 12.04.2021
- D013a und D013b Gerhard und Christine Tomicek, Fasangartengasse 70, 1130 Wien vom 10.04.2021 und Ergänzung vom 23.04.2021 samt zwei Beilagen
- D014 Paul Primosch, Bossigasse 1, 1130 Wien, vom 14.04.2021
- D015 Mag. Marietta Huber, Hietzinger Hauptstraße 59, 1130 Wien vom 11.04.2021 samt Stellungnahme der Stadt Wien, MD-BD vom 26.04.2021
- D016 Dr. Irmgard Kudielka, Suppegasse 4, 1030 Wien vom 14.04.2021
- D017 Christoph Stocker, Hietzinger Hauptstraße 80/5, 1130 Wien vom 17.04.2021
- D018 Mario Schmalzl, Schönbachstraße 25/1, 1130 Wien vom 18.04.2021

- D019 Miteigentümergeinschaft Steinlechnergasse 20, 1130 Wien, vertreten durch Dipl.-Ing. Dietmar Lassenberger vom 16.04.2021
- D020 Nikolaus Blama, Hummelgasse 68/6, 1130 Wien vom 14.04.2021
- D021 Georg Kanitsar, Schönbachstraß 25/3, 1130 Wien vom 19.04.2021
- D022 Mag. Katharina Reinisch, Auhofstraße 78c, 1130 Wien vom 20.04.2021
- D023 Stefan Pigal, Wattmannngasse 79/20, 1130 Wien vom 20.04.2021
- D024 Mag. Thomas Gams, Sankt Veit-Gasse 17a, 1130 Wien, vom 20.04.2021
- D025 Otto und Sylvie Komarek, Jagdschlossgasse 93, 1130 Wien vom 20.04.2021
- D026 Rudolf Kramberger, Hummelgasse 56/5/10, 1130 Wien vom 20.04.2021
- D027 Isabelle Löwenthal, Auhofstraße 25/4, 1130 Wien vom 20.04.2021
- D028 Alexandra Limpens-Doenraedt, Hummelgasse 86/1/11, 1130 Wien vom 20.04.2021
- D029 Dr. Heide Buschhausen, Feldmühlgasse 16, 1130 Wien vom 16.04.2021 samt Beilage
- D030 Dr. Sabine Renner, Hummelgasse 74-76/1+2, 1130 Wien vom 15.04.2021
- D031 Dr. Isabella Hauer, Hietzinger Hauptstraße 88/3, 1130 Wien vom 19.04.2021
- D032 Karl Safranek, Mariensteig 3/2/4, 1130 Wien vom 17.04.2021
- D033 Mag. Birgit und Dipl.-Ing. Norbert Springer, Hummelgasse 50/4, 1130 Wien vom 18.04.2021
- D034 Heide Niedoba, Anton-Langer-Gasse 58, 1130 Wien vom 20.04.2021
- D035 Mag. Alice Schmidt MSc, Auhofstraße 84, 1130 Wien vom 20.04.2021
- D036 Birgit Pigal, Wattmannngasse 79/20, 1130 Wien vom 20.04.2021
- D037 Helmut Rabl, Wien vom 20.04.2021 (Adresse fehlt!)
- D038 Gertrude Solar, Anton-Langer-Gasse 37/1/7, 1130 Wien vom 20.04.2021 samt Beilage
- D039 Mag. Ursula Kaschütz, Sankt Veit-Gasse 17a, 1130 Wien vom 20.04.2021
- D040 Ingrid Susanne Pichl BA und Michael Pichl, Münichreiterstraße 37/2, 1130 Wien vom 20.04.2021
- D041 Ursula Interholzinger, Beckgasse 17/2/5, 1130 Wien vom 20.04.2021
- D042 Leonore Zelzer, Jagdschloßgasse 7, 1130 Wien vom 20.04.2021
- D043 Monika Keller, Hummelgasse 46, und Beckgasse 47, 1130 Wien vom 20.04.2021
- D044 Mag. Michael Quas, Kupelwiesergasse 45/5, 1130 Wien vom 20.04.2021
- D045 Lorenz Springer, Hummelgasse 50, 1130 Wien vom 20.04.2021
- D046 Karlheinz Schmid, Hietzinger-Kai 71-73/2, 1130 Wien vom 20.04.2021
- D047 Monika Tanner-Bieber, Amalienstraße 75/4/61, 1130 Wien vom 20.04.2021
- D048 Dipl.-Ing. Georg Wider, Lafitegasse 14a, 1130 Wien vom 21.04.2021
- D049 Ingrid Kotek, St.Veitgasse 17, 1130 Wien vom 21.04.2021

- D050 Gams und Partner Gesellschaft m.b.H., Sankt Veit-Gasse 17a, 1130 Wien, vertreten durch Mag. Thomas Gams vom 21.04.2021
- D051 Alyyta Gylen, Beckgasse 39/3, 1130 Wien vom 21.04.2021
- D052 Brigitte Kolarik vom 21.04.2021 (Adresse fehlt!)
- D053 GRÜNE Hietzing, Würtzlerstraße 3/3, 1030 Wien vertreten durch Klubvorsitzenden Christopher Hetfleisch-Knoll, MA vom 21.04.2021
- D054 Christophe Singh, Beckgasse 39, 1130 Wien vom 21.04.2021
- D055 Dr Jeroen Dobbelaere, Auhofstraße 84, 1130 Wien vom 21.04.2021
- D056 Dr. Michaela Joklik, Neukräftengasse 35, 1130 Wien vom 20.04.2021
- D057 Burghauptmannschaft Österreich, Hofburg, Schweizerhof, 1010 Wien, vertreten durch HR Mag. Sahl vom 21.04.2021
- D058 Dipl.-Ing. Hans Christof Höllige, Steinlechnergasse 20/4, 1130 Wien vom 21.04.2021
- D059 Dr. Irmgard Kniely-Kausel, Jagdschloßg. 15, 1130 Wien vom 10.04.2021
- D060 Otto Peter Schreier Gobergasse 31/2 und Mag. Dr. Felizitas Schreier-Freitag Gobergasse 35/11, 1130 Wien vom 20.04.2021 auch im Namen von Gregor Schreier, Stephanie Schwendtner, Luis Schreier u. Alessia Schreier, alle Gobergasse 31/8 sowie Nicholas Schreier, Gobergasse 31/1
- D061 Renate Labak, St.-Veit-Gasse 17, 1130 Wien vom 21.04.2021
- D062a und D062b em. o.Univ.-Prof. Walter Kindler, Kupelwiesergasse 53, 1130 Wien vom 21.04.2021 und vom 22.04.2021 samt Beilage
- D063 Isabella Labak, St.-Veit-Gasse 17, 1130 Wien vom 21.04.2021
- D064 Nikolaus Labak, St.-Veit-Gasse 17, 1130 Wien vom 21.04.2021
- D065 Hofer Kommanditgesellschaft, Hofer Straße 1, 4642 Sattledt, vertreten durch Mag. Michael Mendel, Partner bei ONZ, ONZ, KRAEMMER, HÜTTLER Rechtsanwälte GmbH, Schwarzenbergplatz 16, 1010 Wien vom 21.04.2021
- D066 Matthias Schönauer, Bossigasse 16/5, 1130 Wien vom 22.04.2021
- D067 Ines Schönauer, Bossigasse 16/5, 1130 Wien vom 22.04.2021
- D068 Michaela und Wolfgang Spirk-Höbinger, Montevideogasse 20/1/11, 1130 Wien vom 21.04.2021
- D069 Christine Feik, Auhofstraße 84/16, 1130 Wien vom 21.04.2021
- D070 Michaela Mojzis-Böhm, Kupelwiesergasse 47, 1130 Wien vom 22.04.2021
- D071 Ekke Weis, Beckgasse 38/5, 1130 Wien vom 23.04.2021 samt 2 Beilagen
- D072 Mag. Klaus Daubeck, Gloriettegasse 13/6, 1130 Wien vom 22.04.2021
- D073 Dorothea Nahler, Fleschgasse 18, 1130 Wien vom 21.04.2021
- D074 Elisabeth Frank, Speisinger Straße 17/Top1, 1130 Wien vom 21.04.2021
- D075 Mag. jur Karl Helmut Neumann, Tolstojgasse 5/8, 1130 Wien vom 22.04.2021
- D076 Mag. Ulrike Neumann, Goldmarkplatz 12, 1130 Wien vom 22.04.2021

- D077 Herbert Rasinger, Feldmühlgasse 22, 1130 Wien vom 23.04.2021
- D078a und D078b Ing. Roland Ebert, Hummelgasse 68/2, 1130 Wien vom 18.04.2021 und Ergänzung vom 23.04.2021
- D079 Dipl.-Ing. Dr. Karin Wagner, Auhofstraße 163/1/4, 1130 Wien vom 21.04.2021
- D080 Mag. Claudia Wagner, Auhofstraße 163/3/8, 1130 Wien vom 22.04.2021
- D081 Marie-Theres Hofmann, Bossigasse 16/8, 1130 Wien vom 14.04.2021
- D082 Michaela Griebel, Anton-Langer-Gasse 50, 1130 Wien vom 21.04.2021
- D083 Ilka Grafl, Wolkersbergenstraße 16, 1130 Wien vom 21.04.2021
- D084 Mag. Katharina Platzer-Scholik, Hummelgasse 86/1/3, 1130 Wien vom 21.04.2021
- D085 Mag. Max Lauda, Rossinigasse 4, 1130 Wien vom 21.04.2021
- D086 Dipl.-Ing. Ursula Jöchlinger, Sankt-Veit-Gasse 18/10, 1130 Wien vom 21.04.2021
- D087 Maja Rath, Larohegasse 30/b/2, 1130 Wien vom 22.04.2021
- D088 Berthold Kausel, Jagdschloßgasse 15, 1130 Wien vom 22.04.2021
- D089 Mag. Wolfgang Würtz, Preindlgasse 13/3, 1130 Wien vom 22.04.2021
- D090 Mag. Monika Kremlicka, Spohrstraße 47, 1130 Wien vom 22.04.2021
- D091 Prof. Dr Petra Munda, Dr Wolfgang Munda, Beckgasse 46/2, 1130 Wien vom 22.04.2021
- D092 Mag. Harald Ivenz, Fasangartengasse 70a, 1130 Wien vom 22.04.2021
- D093 Nina Schneider- Unterberger BSc, Veitingergasse 30/2, 1130 Wien vom 22.04.2021
- D094 Gobert von Skrbensky, Schrutkagasse 18, 1130 Wien vom 22.04.2021
- D095 Dr. Yahya Eshjarian, St. Veitgasse 19, 1130 Wien vom 21.04.2021
- D096 Mag. Franz Schodl, Kiningergasse 12/2/13, 1120 Wien, vom 22.04.2021
- D097 Dipl.-Ing. Friedrich Heger, Titlgasse 6, 1130 Wien, vom 22.04.2021
- D098 ao. Univ.-Prof. Mag. Dr. Irmgard Marboe, Auhofstraße 84/32, 1130 Wien vom 22.04.2021
- D099 Patricia Hahnbauer-Hamrle, Waldvogelstraße 18-24/9/9, 1130 Wien vom 22.04.2021
- D100 Mag. Katharina Porak-Löwenthal, Neblingergasse 7, 1130 Wien vom 22.04.2021
- D101 Jan Sturrus, Speisinger Straße 2, 1130 Wien vom 22.04.2021
- D102 Mag. Christine Schöffler, Barnabitengasse 3/16, 1060 Wien vom 22.04.2021
- D103 Prim. Assoc. Prof. Dr. Herwig Feik, Auhofstraße 84/20, 1130 Wien vom 23.04.2021
- D104 Susie Gschwenter, Wolkersbergenstraße 14, 1130 Wien vom 22.04.2021
- D105 Christian P. Hodits, Preindlgasse 32/2/1, 1130 Wien vom 23.04.2021
- D106 Dr. Angelika Hauer, Hietzinger Hauptstraße 88/Hummelgasse 72, 1130 Wien vom 23.04.2021

- D107 Viktoria Grass, Hietzinger Hauptstraße 88, 1130 Wien vom 23.04.2021
- D108 Herbert Unterberger, Veitingergasse 30/2, 1130 Wien vom 23.04.2021
- D109 MMag. Dr. Felix Hörlsberger, Mantlergasse 27, 1130 Wien vom 23.04.2021
- D110 Ing. Franz Zaufall, Bossigasse 18-22/7/1/4, 1130 Wien vom 23.04.2021
- D111 Mag. Peter Fuchs, Meytengasse 46/7/7, 1130 Wien vom 23.04.2021
- D112 Christine Klimaschka, Larohegasse 23, 1130 Wien vom 23.04.2021
- D113 Dr. Harald Weiser, Bossigasse 29, 1130 Wien vom 23.04.2021 samt 3 Beilagen
- D114 Dr. Veronika Kreuzberg-Birke als Vizepräsidentin des Klimt-Vereins vom 23.04.2021
- D115 Baurat h.c. Dipl.-Ing. Franz Ehrlich, Nestroygasse 4, 1140 Wien vom 23.04.2021
- D116 Matthias Schellander, Hietzinger Hauptstraße 98/12, 1130 Wien vom 23.04.2021
- D117 Marie Gabrielle Lauda, Rossinigasse 4, 1130 Wien vom 23.04.2021
- D118 Christina Paulus u. Thomas Zechmeister, Bossigasse 53, 1130 Wien vom 22.04.2021
- D119 Andreas Denner, Bossigasse 28/9 bzw. 28/IV-V, 1130 Wien vom 23.04.2021
- D120 Dr. Peter-Michael Grau, Münchreiterstraße 22, 1130 Wien vom 23.04.2021
- D121 Markus Gregor Landerer, Kundmangasse 33/7, 1030 Wien vom 23.04.2021
- D122 Dipl.-Ing. Evelyne Neurauder, Beckgasse 38, 1130 Wien vom 23.04.2021
- D123 Ing. Stephan Steinbach, Maurer Lange Gasse 85, 1230 Wien vom 23.04.2021
- D124 Mag. Martina Gratschmayer, Löfflergasse 20, 1130 Wien vom 23.04.2021
- D125 Lena Löschenberger, Trazerberggasse 6 Haus 4, 1130 Wien vom 22.04.2021
- D126 Valerie Naumann, Spohrstraße 47/6, 1130 Wien vom 22.04.2021
- D127 Dr. jur. Georg Becker, Feldmühlgasse 13/2, 1130 Wien vom 22.04.2021
- D128 Dipl.-Ing. Marija Wagner, Auhofstrasse 163/1/6, 1130 Wien vom 21.04.2021
- D129 Loris Knoll, Gentzgasse 158/12, 1180 Wien vom 23.04.2021
- D130 Dr. Christina Mayr vom 21.04.2021 (Adresse fehlt!)
- D131 Mag. Martin Sautner, Bossigasse 37/10, 1130 Wien vom 22.04.2021
- D132 Fam. Schneider, Hummelgasse 86/1/4, 1130 Wien vom 22.04.2021
- D133 Herbert Schmiedt und Mag. Ilse Teuschl, Beckgasse 46, 1130 Wien vom 23.04.2021
- D134 Dr. Tina Breckwoldt, Spohrstraße 49/1, 1130 Wien

**E. Weiters wurden Stellungnahmen samt Unterschriftenlisten von den nachstehend angeführten Personengruppen gemäß § 19 Abs. Z 6 UVP-G 2000 (Bürgerinitiativen) vorgelegt:**

- E001a und E001b Bürgerinitiative "Initiative Lebenswertes Unter St. Veit", vertreten durch Matthias Schönauer, Bossigasse 16/5, 1130 Wien vom 17.04.2021 samt Unterschriftenliste und vom 22.04.2021
- E002a und E002b Bürgerinitiative „Attraktivierung der Verbindungsbahn - Ohne Hochtrasse und Querungsverlust (MTV)“ (kurz: Gegen VB-Neu), vertreten durch RA Dr. Stephan

Messner, Hietzinger Hauptstraße 22/D/B10A, 1130 Wien vom 19.04.2021 samt Unterschriftenliste und vom 20.04.2021

- E003 Bürgerinitiative „Verbindungsbahn-besser.at“, Sprecherin Mag. Irene Salzmann, (ursprünglich) vertreten durch Zacherl Schallaböck Proksch Manak Kraft Rechtsanwälte GmbH, Teinfaltstraße 8/5.01, 1010 Wien, vom 23.04.2021 samt Beilagen A (Unterschriftenliste) – G

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass von allen drei Bürgerinitiativen die erforderlichen (mehr als 200) Unterstützungsunterschriften innerhalb der Auflage- und Einwendungsfrist gemeinsam mit den jeweiligen Stellungnahmen vorgelegt wurden.

Aufgrund der hohen Anzahl von Unterstützungsunterschriften wurde von der Veranlassung einer Prüfung der Unterschriftenlisten durch die Wahlbehörde der Stadt Wien abgesehen und wurde seitens der UVP-Behörde von der Konstituierung der genannten Bürgerinitiativen im Sinne des § 19 Abs. 4 UVP-G 2000 ausgegangen.

**F. Von folgender anerkannter Umweltorganisation gemäß § 19 Abs. 1 Z 7 UVP-G 2000 wurden der Behörde ebenfalls innerhalb der Einwendungsfrist schriftliche Einwendungen vorgelegt:**

- F001 UO Alliance for Nature, Thaliastraße 7, 1160 Wien, vertreten durch Dipl.-Ing. Christian Schuhböck vom 19.04.2021

Dazu ist festzuhalten, dass die Anerkennung des Vereins „Alliance for Nature – Allianz für Natur“ mit Tätigkeitsbereich Österreich mit Bescheid vom 2. April 2007, GZ. BMLFUW-UW.1.4.2/0008-V/1/2007, erfolgte und mit Überprüfungsbescheid vom 22. November 2019, GZ. BMNT-UW.1.4.2/0179-I/1/2019, bestätigt wurde.

Im gegenständlichen Verfahren erfolgte somit eine Stellungnahme einer anerkannten Umweltorganisation gemäß § 19 Abs. 7 UVP-G 2000.

**I.6.2** Die fristgerecht eingelangten Stellungnahmen bzw. Einwendungen wurden unmittelbar nach Einlangen laufend per E-Mail der UVP-Koordination zur Weiterleitung an die von der Behörde bestellten Sachverständigen zwecks fachlicher Bearbeitung in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen sowie der Projektleitung übermittelt.

In weiterer Folge wurde der Projektwerberin gemäß § 45 Abs. 3 AVG das Zwischenergebnis der Beweisaufnahme zur Kenntnis gebracht und die Möglichkeit gegeben, dazu Stellung zu nehmen.

**I.6.3** Nach Ablauf der Einwendungsfrist langte noch folgende Stellungnahme ein:

- Bundesdenkmalamt, Abteilung für Archäologie, Hofburg, Säulenstiege, 1010 Wien vom 06.05.2021

Aufgrund der darin getätigten Aussage, *dass der Fachbereich Kulturgüter gutachterlich zutreffend beschrieben wurde und die diesbezüglichen in der UVE angeführten Maßnahmen ausreichend erscheinen*, war eine fachliche Auseinandersetzung in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen nicht erforderlich.

**I.6.4** Die Ausführungen zur Behandlung der Stellungnahmen und Einwendungen durch die Behörde finden sich unter Punkt VI.2.2 der gegenständlichen Bescheidbegründung.

## **I.7. Ergänzende Auskünfte gemäß § 24c Abs. 6 UVP-G 2000**

**I.7.1** Aufgrund der eingelangten Stellungnahmen hat sich im Zuge der Erstellung der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 24d UVP-G 2000 zu den Fachbereichen Eisenbahnbetrieb, Eisenbahnbau inkl. Straßen und Eisenbahnkreuzungen, Schalltechnik, Luft und Klima, Wasserbautechnik und Oberflächenwässer, Abfallwirtschaft und Boden- und Grundwasserqualität, Raumnutzung und Landschaftspflegerische Begleitplanung Bedarf an vertiefenden Auskünften iSd § 24c Abs. 6 UVP-G 2000 ergeben. Die hierbei von der Projektwerberin im Wege der Koordination beantworteten Fragestellungen der Sachverständigen waren ebenfalls Grundlage für die Beurteilung der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 31. Mai 2021 und sind in diese eingeflossen.

**I.7.2** In der Folge übermittelte die Projektwerberin die geforderten Unterlagen fristgerecht. In diesen wurde auch dem Auskunftsauftrag der UVP-Behörde zu den bisherigen Maßnahmen hinsichtlich der Öffentlichkeitsarbeit der Projektwerberin nachgekommen.

## **I.8. Auflage der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen**

**I.8.2** Am 31. Mai 2021 wurde die aus vier Bänden bestehende zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen von der UVP-Koordination fertiggestellt und von allen Sachverständigen unterfertigt.

Diese baut auf den im Rahmen der Umweltverträglichkeitserklärung und im Ermittlungsverfahren erstellten, den der Behörde vorliegenden Gutachten und Unterlagen sowie den Auskünften iSd § 24c Abs. 6 UVP-G 2000 und den eingelangten Stellungnahmen bzw. Einwendungen unter Berücksichtigung der Genehmigungskriterien des § 24f UVP-G 2000 auf.

**I.8.3** Mit weiterem Edikt vom 1. Juni 2021, GZ. 2021-0.375.840, wurde die öffentliche Auflage der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen sowie der weiteren Unterlagen im Zeitraum vom Freitag, Dienstag, den 8. Juni 2021 bis einschließlich Montag, den 28. Juni 2021 bei der UVP-Behörde und beim Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 64 - Bau-, Energie-, Eisenbahn- und Luftfahrtrecht als Auflageort für die Standortgemeinde Wien kundgemacht und somit dem Parteiengehör zugeführt.

**I.8.4** Die Veröffentlichung dieser Edikt erfolgte in zwei im Bundesland Wien weit verbreiteten Tageszeitungen (Kronen Zeitung und Kurier) sowie durch Anschlag an der Amtstafel der Standortgemeinde sowie im Internet auf der Website der Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 (<https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/eisenbahn/verfahren/verbindungsbahn.html>) kundgemacht.

In diesem Zusammenhang wurde die Standortgemeinde jeweils ersucht, das jeweilige Edikt auszudrucken, durch Anschlag an der Amtstafel kundzumachen und im Anschluss daran das mit Anschlag- und Abnahmevermerk versehene Edikt an die Behörde zu retournieren. Seitens des Magistrat der Stadt Wien, MA 64, erfolgte die Retournierung der mit Anschlag- und Abnahmevermerk versehenen Edikte an die UVP-Behörde.

Es wird daher festgestellt, dass alle Parteien, Beteiligten und mitwirkenden Behörden ordnungsgemäß geladen wurden.

**I.8.5** Nach Beginn der öffentlichen Auflage der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen und bis zur mündlichen Verhandlung sind noch folgende schriftliche Stellungnahmen bzw. vorbereitete Fragen bei der Behörde eingelangt:

- Dr. jur. Georg Becker als Vertreter des Verein Gedenkstätte Gustav Klimt, Feldmühlgasse 11, 1130 Wien (D011) vom 08.06.2021
- UO Alliance for Nature, Thaliastraße 7, 1160 Wien, vertreten durch Generalsekretär Dipl.-Ing. Christian Schuhböck (F001) vom 11.06.2021
- Dr. jur. Georg Becker, Feldmühlgasse 13/2, 1130 Wien (D127) vom 10.06.2021, vom 14.06.2021, vom 15.06.2021 und vom 16.06.2021
- Bekanntgabe des Vollmachtswechsels für die Bürgerinitiative „Verbindungsbahn-besser.at“ (E003) vom 17.06.2021
- Bürgerinitiative „Attraktivierung der Verbindungsbahn - Ohne Hochtrasse und Querungsverlust (MTV)“ (kurz: Gegen VB-Neu), vertreten durch RA Dr. Stephan Messner, Hietzinger Hauptstraße 22/D/B10A, 1130 Wien (E002) vom 20.06.2021 samt Beilage
- Paul Primosch, Bossigasse 1, 1130 Wien (D014), vom 25.06.2021 mit 5 Internet-Links als „Beilagen“
- Gerhard Tomicek, Fasangartengasse 70, 1130 Wien (D013) vom 28.06.2021
- Mag. Klaus Daubeck, Gloriettegasse 13/6, 1130 Wien (D072) vom 06.2021
- Bürgerinitiative "Initiative Lebenswertes Unter St. Veit", vertreten durch Matthias Schönauer, Bossigasse 16/5, 1130 Wien (E001) vom 28.06.2021 mit 5 Internet-Links als „Beilagen“
- E003 Bürgerinitiative „Verbindungsbahn-besser.at“, Sprecherin Mag. Irene Salzmann, vertreten durch Breitenecker Kolbitsch Vana Rechtsanwältinnen und Rechtsanwalt (S100390) Taborstraße 10/2, 1020 Wien (E003) vom 28.06.2021  
Anm. der Verhandlungsleiterin: Diese Stellungnahme wird der Verhandlungsschrift als Beilage 04 beigefügt)
- Stadt Wien, Magistratsabteilung 22 als Naturschutzbehörde, Dresdner Straße 45, 1200 Wien vom 28.06.2021
- Jan Sturuss, Speisinger Straße 2, 1130 Wien (D101) vom 28.06.2021

Diese Äußerungen bzw. Schriftstücke wurden in die, einen integrierenden Bestandteil dieses Bescheides bildende, Verhandlungsschrift bzw. als deren Beilagen aufgenommen. Da auf diese bei der Erstellung der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen nicht mehr eingegangen werden konnte, wurden sie den Sachverständigen für eine allfällige fachliche Behandlung bzw. der Projektwerberin zur Stellungnahme vorab per E-Mail übermittelt und im Zuge der Verhandlung erörtert.

Die weiteren E-Mails von Dr. jur. Georg Becker, Feldmühlgasse 13/2, 1130 Wien (D127) vom 17. Juni 2021 (Link zu einem Artikel des "AUGUSTIN" vom April 2015) und vom 22. Juni 2021 (Weiterleitung seines Schriftverkehrs mit dem geschäftsführenden Herausgeber von „Sprich! HIETZING“ wurden von der Behörde zur Kenntnis genommen und zum Akt aufgenommen.

## **I.9. öffentliche mündliche Verhandlung**

**I.9.1** Unter Beachtung der Bestimmung von § 3 Abs. 1 COVID-19-VwBG (Verwaltungsrechtliches COVID-19-Begleitgesetz), BGBl. I Nr. 59/2020, in der zur Verlautbarung geltenden Fassung BGBl. I Nr. 2/2021, erachtete die UVP-Behörde es für am zweckmäßigsten, die öffentliche mündliche Verhandlung in der Messe Wien als „Präsenzverhandlung“ anzuberaumen. Von der

Möglichkeit der Durchführung unter Verwendung geeigneter technischer Einrichtungen zur Wort- und Bildübertragung wurde aufgrund der niedrigen Inzidenz im Bundesland Wien abgesehen.

Zum Schutz der teilnehmenden Personen wurde jedoch von der Behörde gemeinsam mit der Projektwerberin und der Messe Wien unter Berücksichtigung der Hausordnung der Messe Wien und des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, unter sinngemäßer Anwendung der zu diesem Zeitpunkt geltenden Fassung der COVID-19-Öffnungsverordnung ein entsprechendes Präventionskonzept, erarbeitet.

**I.9.2** Mit dem oben genannten Edikt vom 1. Juni 2021 erfolgte demgemäß unter Hinweis auf die erhöhten Sicherheits- und Hygienebestimmungen auch die Kundmachung der Anberaumung der öffentlichen mündlichen Verhandlung für 29. Juni 2021 mit Fortsetzung bis einschließlich 2. Juli 2021.

Weiters wurden die Parteien und sonstigen Beteiligten in diesem Edikt aufgefordert, sich zum Zweck der Teilnahme an der mündlichen Verhandlung bis spätestens 16:00 Uhr des jeweiligen Vorabends des jeweils gewählten Tages bzw. der jeweils gewählten Tage unter Angabe von Name und Anschrift unter der E-Mail-Adresse [UVP-Verbindungsbahn@bmk.gv.at](mailto:UVP-Verbindungsbahn@bmk.gv.at) anzumelden.

**I.9.3** Um einen ordnungsgemäßen Ablauf gewährleisten zu können, wurde überdies zur Erstellung von Rednerlisten um gleichzeitige Bekanntgabe von allfälligen Fragen, die sich bereits vorab ergeben haben, ersucht. Die in diesem Zusammenhang übermittelten ergänzenden Einwendungen bzw. Stellungnahmen und Anträge sowie Fragestellungen wurden bereits im Vorfeld an die zuständigen Sachverständigen weitergeleitet und während der mündlichen Verhandlung im Zuge der jeweiligen Fachbereiche von der Verhandlungsleiterin verlesen und anschließend fachlich beantwortet (vgl. Verhandlungsschrift vom 12. Juli 2021, Seite 20-54).

**I.9.4** Im Zuge der Rechtsbelehrungen zu Beginn der Verhandlung und auch zu Beginn der darauffolgenden Verhandlungstage erteilte die Verhandlungsleiterin die Verfahrensordnung, dass sämtliche mündlich vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen, bei Bedarf unter Zuhilfenahme der anwesenden Vertreterinnen und Vertreter der Behörde zu Protokoll zu diktieren und zu unterfertigen sind. Nur mündliche, im Zuge der Diskussion vorgebrachte und nicht protokollierte Stellungnahmen und Einwendungen würden im weiteren Verfahren nicht berücksichtigt werden.

Dementsprechend trugen die Verhandlungsteilnehmenden ihre Anliegen, Fragen, Einwendungen bzw. Anträge vor und gaben sie anschließend bei den dafür vorgesehenen Schreibplätzen zu Protokoll. Die Sachverständigen bzw. die Vertreterinnen und Vertreter der Projektwerberin beantworteten die an sie gerichteten Fragen vorerst mündlich und gaben die Beantwortungen im Anschluss daran ebenfalls schriftlich zu Protokoll.

Bei der Abfassung des Protokolls hielt sich die Behörde an die Bestimmungen der §§ 14 und 44e Abs. 3 AVG. Die Niederschrift wurde elektronisch erstellt. Die Wiedergabe des Inhalts der Niederschrift erfolgte in der Weise, dass Ausdrucke der erstellten Niederschrift der Projektwerberin zur Verfügung gestellt wurden und den anwesenden Personen sofern diese sich zu Wort gemeldet haben, je ein Ausdruck ihrer Stellungnahme(n) sowie - wenn gewünscht auch die Beantwortung der Sachverständigen - aus der Niederschrift persönlich übergeben wurde.

Diese Vorgehensweise, Wortmeldungen nicht wörtlich und unmittelbar mit zu protokollieren, wurde aus verfahrensökonomischen Gründen gewählt und entspricht der gängigen Praxis in Großverfahren.

**I.9.5** Nach dem Ende der Verhandlung wurde die Verhandlungsschrift in den Amtsräumen der UVP-Behörde fertiggestellt.

Nach § 44e Abs. 3 AVG ist die Verhandlungsschrift spätestens eine Woche nach Schluss der mündlichen Verhandlung bei der Behörde und bei den Gemeinden während der Amtsstunden für mindestens drei Wochen zur öffentlichen Einsicht aufzulegen.

## **I.10. Auflage der Verhandlungsschrift**

**I.10.1** Die Verhandlungsschrift vom 12. Juli 2021, GZ. 2021-0.414.283, samt der als Bestandteil erklärten Beilagen wurde gemäß § 44e Abs. 3 AVG bei der Stadt Wien – MA 64 - als Standortgemeinde und bei der UVP-Behörde zur öffentlichen Einsicht aufgelegt und auf der Homepage der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 unter dem Link <https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/eisenbahn/verfahren/verbindungsbahn.html> bereitgestellt.

Gemäß § 44e Abs. 3 AVG konnten sich die Beteiligten von der Verhandlungsschrift Abschriften selbst anfertigen oder auf ihre Kosten Kopien oder Ausdrucke erstellen lassen. Jenen Verhandlungsteilnehmerinnen und Verhandlungsteilnehmern, die die Übermittlung der Verhandlungsschrift verlangt hatten, wurden dies mit Begleitschreiben vom 12. Juli 2021, GZ. 2021-0.414.283, mittels persönlichem Anschreiben zur Kenntnis gebracht und es wurde erforderlichenfalls um Kontaktaufnahme mit der Behörde ersucht.

In diesem Zusammenhang wurde die Standortgemeinde ersucht, diese Mitteilung über die Auflage der Verhandlungsschrift auszudrucken, durch Anschlag an der Amtstafel während des Zeitraums von mindestens drei Wochen kundzumachen und im Anschluss daran ein mit Anschlag- und Abnahmevermerk versehene Kundmachung an die Behörde zu retournieren.

Bei der Auflagefrist von drei Wochen handelt es sich um eine Mindestfrist, welche von der UVP-Behörde im Hinblick auf den kleinen Teilnehmerkreis bei der Verhandlung für ausreichend befunden wurde. Alle Dokumente sind zudem bis zur verfahrensbeendenden Erledigung auch im Internet auf der Homepage des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie abrufbar.

Der Wiener Magistrat, MA 64, bestätigte gegenüber der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 die ordnungsgemäße Kundmachung und Auflage der Verhandlungsschrift samt Beilagen im Zeitraum vom 13. Juli 2021 bis zum 6. August 2021.

## **I.11. Mitteilungen, Stellungnahmen und Anträge nach der Verhandlung**

**I.11.1** Mit E-Mail vom 20. Juli 2021 erhob Dr. jur. Georg Becker, Feldmühlgasse 13/2, 1130 Wien (D127) folgende Stellungnahme aufgrund der "Mitteilung der Auflage der Verhandlungsschrift" wegen Unvollständigkeit und Unrichtigkeit gemäß § 14 Abs. 3 AVG:

*An die politisch Verantwortliche der Umweltverträglichkeitsprüfungs-Behörde, Bundesministerin, Frau Leonore GEWESSLER, BA; Postanschrift: PF 201, A-1000 Wien (RECO)*

*zu Hdn.: Min.-Rätin Mag.a Gabriele Fiedler (BMK - IV/IVVS4) zu GZ: 2021-0.414.283 v. 12. Juli 2021 ("Für die Bundesministerin")*

*Sehr geehrte Frau Bundesministerin!*

*Ich, Georg Becker, habe die obgen. Mitteilung am 13. Juli d.J. (RSb) erhalten und führe die Einwendungen in offener Frist - vorbehaltlich weiterer von mir und/oder anderen Verhandlungsteilnehmer:innen - wie folgt aus :*

*a) Im E-mail von MRin. Mag. Fiedler vom 17. Juni [10:36] - unten - steht zu Ende: "Ein Vermerk darüber wird in die Verhandlungsschrift aufgenommen." Wo ist dieser - er betrifft eine Korrektur - in den 224 Seiten dieser Niederschrift zu finden? - Im E-mail v. 9. Juni [11:59] - unten - steht zu Ende: "In der mündlichen Verhandlung muss ich diesen Übertragungsfehler sehr wohl ansprechen, denn [...]". Das ist unterblieben. - Nur auf S. 66 wird in einer Stellungnahme von Dipl.-Ing. Dr. Hans Wehr auf mein E-mail vom 8. 6. [15:36] mit dem Betreff: "Fehler betr. 2021-0.375.840 (Bd. 2, S. 92) >Erg. Stellungnahme (19. 4., Klimtverein)<" Bezug genommen:*

*"Die falsche Zitierung hat auf meine gutächtlichen Aussagen zum UVP-Verfahren >Attraktivierung der Verbindungsbahn< keinen Einfluss."*

*b) Der Rechtsanwalt Dr. Heinrich Vana stellt für die UVP-Bürgerinitiative "Verbindungsbahnbesser" den Antrag, "dass ihr zur Stellungnahme zu allen in der Verhandlung erstatteten Gutachten eine Frist von acht Wochen ab Zustellung der Verhandlungsschrift und aller Sachverständigen-Äußerungen gewährt wird." (Siehe Seite 153.) Die Verhandlungsleitung hat darüber nicht entschieden. Auch eine allf. Zurückweisung (samt Begründung) ist nirgends zu finden. (Die "acht Wochen" korrespondieren wohl zur Bestimmung § 44f. Abs. 2: "Die Behörde hat das Schriftstück während der Amtsstunden mindestens acht Wochen zur öffentlichen Einsicht aufzulegen. [...] - Überdies wäre in Großverfahren eine Edikt-Kundmachung zwischen 15. Juli und 25. August nicht zulässig.) In Anbetracht, dass - in COVID-19-Zeiten (!) - die gesetzliche Mindestfrist von sechs Wochen für Einwendungen und Stellungnahmen NUR um drei (3 !) Tage verlängert und die gesetzliche Mindestfrist zur "Öffentlichen Auflage der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen [...]" von vier auf drei Wochen verkürzt wurde, erscheint auch dieser Fehler erheblich.*

*c) Im Hinblick auf die von der Verhandlungsleiterin am 30. Juli gegen Mittag per Mikrofon angekündigte "Stellungnahme der ÖBB zu Hr. Georg Becker D 127, Version V01" von Herrn DI Thomas Schöfmann e.h., vom 30.06.2021, 15:05:45" und die [Gegen-]"Stellungnahme von Herrn Becker Georg, 1130 Feldmühlgasse 13/2\_D127\_V03, vom 01.Juli 2021, 09:40:00" darf ich auf § 14 (Niederschriften) des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes (kurz AVG) und dessen Absatz 3 verweisen: "In dem einmal Niedergeschriebenen darf nichts Erhebliches ausgelöscht, zugesetzt oder verändert werden. Durchgestrichene Stellen sollen noch lesbar sein. [...]" Es ging um persönliche Anschuldigungen gegen mich, GB, die sich im Anmeldungsbereich (Messe Wien, Congress Center) zugetragen haben sollen und nichts mit der "Sitzungspolizei" zu tun hatten. Die beiden protokollierten Stellungnahmen wurden von der Verhandlungsleiterin "aus der Welt" geschafft. Die Vorgangsweise seitens der Antrag-stellenden Partei (ÖBB Infrastruktur AG) und der Verhandlungsleitung finde ich, GB, "erheblich".*

*d) Auf Seite 65 der Verhandlungsschrift zum ist - undatiert - unter "Stellungnahme von Georg Becker \_D127\_V01" der Text, ein E-mail vom 28. Juni an Sie, sehr geehrte Bundesministerin, Frau L. Gewessler, BA, zu lesen. Es beinhaltet den PROTEST gegen Art und Termin der per Edikt anberaumten "mündlichen Verhandlung" und deren Abhaltung samt Begründungen (a) bis c)]. Es gehörte zur "Erörterung allgemeiner Fragen" - wie im Edikt vorgesehen - und nicht irgendwo zwischen Fragenbereiche eingeschoben. - Meine - am 30. 6. [12:18:01] zu D127\_V02 protokollierte - Stellungnahme (im Anschluss an die Wortmeldung von Prof. DI Schuhböck betr. Begründung der Abweisung seines Antrags {"Videokonferenz"}), die die Frage nach der >COVID-19-Beauftragten des BMK< gemäß Edikt zum Inhalt hatte, ist in der Verhandlungsschrift nicht enthalten!*

e) Die Bürgerinitiative gemäß § 19 UVG-G 2000 idGF, die Herr Dr. Stephan Messner, Rechtsanwalt in Wien und Zustellungsbevollmächtigter, vertritt, heisst richtig "Attraktivierung der Verbindungsbahn – Ohne Hochtrasse und Querungsverlust (MIV)" und nicht - wie auf S. 26 zu lesen - "Gegen Verbindungsbahn-Neu". Das macht schon einen Unterschied. Es gibt drei UVP-Bürgerinitiativen.

f) Auf Seite 14 merkt die Versammlungsleiterin "noch an, dass die weiteren E-mails an die Behörde von Dr.jur. Georg Becker, Feldmühlg. 13/2, Wien (D127) vom 17. 6. 2021 (Link zu einem Artikel des "AUGUSTIN" vom April 2015) und vom 22. 6. 2021 (Weiterleitung eines Schriftverkehrs mit dem geschäftsführenden Herausgeber von "Sprich! HIETZING") zwar zum Akt genommen wurden, jedoch nicht der Verhandlungsschrift angeschlossen werden." Das ist gut zu verstehen, hat diese doch 224 Seiten. Es wäre beim "AUGUSTIN" der Artikel-Titel "Vibrationen überm Wildschweintunnel" und bei "Sprich! HIETZING" zu ergänzen gewesen: eine ganze Seite nicht als Werbe-Einschaltung der ggstl. ÖBB-AG für dieses Vorhaben ausgewiesen.

g) Unrichtig ist u.a. auch, dass ich, GB, nur von 29. 6 bis 1. 7. an der Verhandlung teilgenommen hätte. Siehe S. 3 - unten - "Weitere Verhandlungsteilnehmende". (Werde zum '4. Verhandlungstag' am Freitag, 2. Juli [Reservetag], auf S. 157 [3. Abs.] erwähnt; richtig wird meine abschließende Stellungnahme [D127, Version V03 {? vgl. oben unter c)}] auf S. 160 wiedergegeben.

Freundliche, respektvolle Grüße, Georg Becker

**I.11.2** Mit weiterem E- Mail vom 30. Juli 2021 brachte Dr. jur. Georg Becker, Feldmühlgasse 13/2, 1130 Wien (D127) der Behörde seinen Leserbrief an die Bezirkszeitung Hietzing "bz"-Leserbrief, Ausg. 30: 28./29. Juli '21 zur Kenntnis:

Sehr geehrte Redaktion, sehr geehrter Herr Ernst G. Berger!

Die obangeführte TITEL-Seite hat mir mehrfach Freude gemacht! Warum?

1.) Das Farbfoto zum "Paradies mit Auszeichnung" zeigt - im Vordergrund - die beiden Nichten meiner verstorbenen Frau. (Teich mit Seerosen u.v.a.)

2.) Der Aufmacher "Aufregung um die Verbindungsbahn Die Umweltverträglichkeitsprüfung sorgt in Hietzing für Unmut."

3.) Die beiden Klein-Anzeigen: Nasenbären-Zwillinge im Zoo (ehem. 'Menagerie'); "Wiener Jaukerl & Schluck ZENSURIERT" von Wr. Bioweingut.

Zu 2.): Der Bericht mit der Zusammenfassung "Die Umweltverträglichkeitsprüfung der Verbindungsbahn sollte Antworten geben. Sie wirft aber Fragen auf." und dem Zwischentitel "Befangene Sachverständige?" und dem Foto von Wolfgang Gerstl, der als Abgeordneter zum Nationalrat eine Anfrage an die Frau Bundesministerin, Leonore Gewessler, BA, eingebracht hat, ist auch gut recherchiert und endet mit dem Appell "MACHEN SIE MIT!" (Online-Abstimmung: [www.meinbezirk.at/hietzing](http://www.meinbezirk.at/hietzing)).

Vielleicht haben Sie sich, sehr geehrter Herr Berger, auf die APA-OTS 0042 v. 27. Juli d.J. vom Rechtsanwalt Dr. Stephan Messner bezogen: zu den Ablehnungen von behördlich bestellten Sachverständigen (5 von 11) und zu "zweierlei Maß". Diese begründeten Befangenheits-Ablehnungen hat die staatlich anerkannte Umweltorganisation "Alliance for Nature" (Prof. DI Christian Schuhböck) in der 'öffentlichen, mündlichen Verhandlung' im UVP-Verfahren vorgenommen.

Erlauben Sie mir bitte eine kurze, grundsätzliche Anmerkung: Die politisch Verantwortliche, die obgenannte Frau Bundesministerin, ist g l e i c h zeitig zuständig für die Antragstellerin, ÖBB

*Infrastruktur AG, und für die UVP-Behörde! Johann N. Nestroy hätte vielleicht dazu gesagt: "Wer is stärker, I(ch) oder I(ch) ?!?" - Da muss man/frau/mensch nicht einmal in die Nähe eines Gerichtsgebäudes gekommen sein oder gar ein Studium der Rechte begonnen haben, um diese strukturelle Unvereinbarkeit zu erkennen. (Da hülfе auch das 'Bundesministeriengesetz 2020' nicht aus dem Dilemma.)*

*Beste Grüße, Georg Becker - aus Unter St. Veit [1132 Wien, Feldmühlg. 13/2]*

*PS: ~ Hab mir in der KANTINE vom Amtshaus noch ein paar Exemplare besorgt. ~ Es gibt ein paar BCC's. ...*

**I.11.3** Mit nachfolgendem E-Mail vom 10. August 2021 brachte Dr. jur. Georg Becker, Feldmühlgasse 13/2, 1130 Wien (D127) der Behörde seinen Schriftverkehr mit dem Geschäftsführer des Magazins "Sprich! HIETZING", betreffend *Ausg. 07-2021, S. 9 'DEINE MEINUNG'* (ÖBB/VBB: UVP) zur Kenntnis:

*Sehr geehrter Geschäftsführer, Herr M. G. Fritscher!*

*Zum Titel "Wird die Verbindungsbahn in Wirklichkeit nur für mehr Güterzüge ausgebaut?" wird die Antwort - ÖBB-lastig - gleich geliefert: "Nein. Die Verbindungsbahn wird gebaut, damit die S80 künftig im Viertelstundentakt fahren kann und für die Bevölkerung durch neue Haltestellen besser nutzbar wird."*

*Erfreulich, Ihre Ankündigung im letzten Absatz "Spannende Fragen werden anonym in den kommenden Ausgaben veröffentlicht und beantwortet." mit Hinweis auf [www.infrastruktur.oebb.at/verbindungsbahn](http://www.infrastruktur.oebb.at/verbindungsbahn). ("Anonym": soll wohl leichter die Sach- von der Beziehungsebene trennen...? [Markt- bzw. Herrschaftsverhältnisse?])*

*Die "Sinn"-Frage für die "ÖBB und die Transportunternehmen" wird m.E. kurios und eng beantwortet: Freilich ist das ÖBB Infra... AG-Vorhaben "absichtlich", denn sonst wäre es nicht im letzten August [2020] bei der UVP-Behörde [kurz: BMK] beantragt worden. Dass der bzw. die "Tunnel die technisch, betrieblich und wirtschaftlich günstigere Route ist und zusätzlich die AnrainerInnen perfekt vor Lärm schützt." wird m.E. NICHT bestritten. Ebenso nicht der Satz: "Wenn die ÖBB vorhätten, die Zahl der Güterzüge auf der Verbindungsbahn zu erhöhen, bräuchten sie diese nicht zu modernisieren, sondern könnten die Züge schon heute durch Hietzing schicken - so wie es auch vor der Inbetriebnahme des Lainzer Tunnels der Fall war." JA, doch dann bräuchte es die HOCH-Trasse [für "schwere Verbände", Steigungs-Gradienten: Pro-mille] N I C H T ! - Neue Haltestellen für die "S 80" {vor langer Zeit gab es noch sehr viel mehr!} lassen sich - in COVID-19-Zeiten - billiger aufstellen.*

*Die Behauptung "Dann gäbe es allerdings weiterhin keine [ ... ... ] schranken- und stau-freien Möglichkeiten, die Verbindungsbahn jederzeit zu queren." ist m.E. recht dreist, wenn in der Niederschrift zur öffentlichen, 'mündlichen Verhandlung' [29.6. - 2. 7. '21] nachgelesen wird bzw. wer die Verhältnisse 'vor Ort' kennt. (Es werden m e h r Querungen für die Bevölkerung geschlossen als geöffnet!)*

*Der Satz gegen Ende: "Ein komplettes Güterzugverbot auf der Verbindungsbahn kann es nicht geben, da diese die einzige Ausweichstrecke ist, wenn der Lainzer Tunnel aufgrund von Wartungsarbeiten oder Störungen nicht befahrbar ist [so weit - so verständlich, GB] oder es der Fahrplan nicht anders zulässt." [Hervorhebung: fett, GB]*

*Ja, WER oder WAS lässt nicht anders zu?!? Das ist m.E. Teil der 'Täuschungs-PR' seitens der antragstellenden ÖBB-Aktiengesellschaft [im Eigentum der Republik Österreich]! (Anders gesagt, es ist eine 'salvatorische Klausel'...)*

*Auf die politisch verantwortliche Bundesministerin bezogen: "Wer is(t) stärker, I(ch) oder I(ch)?"*

*Freundliche Grüße, Georg Becker, [1132 Wien, Feldmühlg. 13/2]*

*PS: # Wie hoch ist die ausgewiesene Auflage Ihres Gratis-Blattes - insgesamt, im 12., 13., und 14. Bezirk? # Es gibt BCC's...*

**I.11.4** Zuletzt übermittelte Dr. jur. Georg Becker, Feldmühlgasse 13/2, 1130 Wien (D127) E-Mail vom 25. August 2021 der Behörde seine Bemerkungen zur Bezirkszeitung Hietzing „bz“ Hietzing, 25./26. Aug. '21, S. 6; "Hietzing rasch entsiegeln": UVP/VBB/ÖBB:

*Sehr geehrte, werte "An der Verbindungsbahn-Interessierte"! Die neue Ausgabe (34) ist wieder "ansprechend", sonst könnte auch der 'Werbeberater' nicht bei Anzeigen-Kunden erfolgreich sein.*

*Deshalb schreibe ich dieses E-mail nicht, sondern weil der Bericht (von Ernst G. Berger) den "von allen Parteien unterstützten" Bezirksvertretungs-Antrag der SPÖ Hietzing (mit Foto von KO Bez.-Rat M. Höckner) transportiert, wonach sich - als Beispiele für die "sogenannte Entsiegelung des Bodens" - der "Versorgungsheimplatz" und der "Lainzer Platz" anbieten würden. - Nichts gegen "Entsiegelung" in Wien! Doch die die massiven Probleme, die im Falle der Realisierung des dzt. ÖBB Infra AG-Vorhabens entstehen (Stichwort: "Querungen"), würden dadurch m.E. eher nur "kosmetisch" verdeckt.*

*Freundliche Grüße, Georg Becker - aus Unter St. Veit*

*PS: Auf der S. 11 (STADTLIBEN) findet sich eine halbe Spalte mit redaktionell (bas) "Gemeinsam gegen Wohnungslosigkeit" und direkt darunter die Anzeige "HIMMELBLAU BESTATTUNG (BESTATTUNG & VORSORGE 8x IN WIEN)" . . .*

**I.11.5** Wie der Verhandlungsschrift (Seite 224) zu entnehmen ist, wurde von der Verhandlungsleiterin am letzten Verhandlungstag im Zuge ihrer Schlussstellungnahme das Ermittlungsverfahren gemäß § 39 Abs. 3 AVG iVm § 16 Abs. 3 UVP-G 2000 geschlossen. Diese Erklärung bewirkt, dass neue Tatsachen und Beweismittel nicht mehr vorgebracht werden können.

Soweit erforderlich, erfolgt die Auseinandersetzung mit den Eingaben unter Punkt VI. der Bescheidbegründung.

Bei genauer Überprüfung sämtlicher angeführten Stellungnahmen samt Beilagen wurde seitens der Behörde festgestellt, dass zur Umweltverträglichkeit des Vorhabens keine neuen Tatsachen hervorgekommen sind, die nicht bereits durch die UVP-Sachverständigen fachlich einer Beurteilung unterzogen worden bzw. den jeweils anderen Verfahrensparteien bereits bekannt gewesen wären bzw. die geeignet gewesen wären, eine anderslautende Entscheidung der Sache herbeizuführen.

**I.11.6** Bis zur Erlassung des Bescheides sind keine weiteren schriftlichen Stellungnahmen bzw. ergänzenden Äußerungen und Einwendungen bei der UVP-Behörde eingelangt.

## **II. Rechtliche Erwägungen zum Verfahrensgang**

### **II.1. Zuständigkeit**

**II.1.1** Die gegenständlichen Streckenteile sind Bestandteil der Hochleistungsstrecke „Raum Wien – St. Pölten“. Diese wurde mit der Verordnung der Bundesregierung vom 19. Dezember

1989 über die Erklärung weiterer Eisenbahnen zu Hochleistungsstrecken (2. Hochleistungsstrecken-Verordnung), BGBl. Nr. 675/1989, zur Hochleistungsstrecke erklärt. Mit der Erklärung zur Hochleistungsstrecke wird die Anwendbarkeit des HIG auf die betreffende Eisenbahnstrecke bewirkt (Zeleny, Eisenbahnplanungs- und baurecht, 1994, 115). Die Verordnung zur Erklärung der Hochleistungsstrecke bildet mithin lediglich die Rechtsgrundlage für weitere, auf das HIG gestützte und auf Hochleistungsstrecken im Sinne des Hochleistungsstreckengesetzes bezogene Rechtsakte (VfGH v. 5.12.1995, Zlen B274/95; B286/95).

Die gegenständlichen Hochleistungsstreckenabschnitte sind zudem Teil des europäischen Eisenbahnnetzes und unterliegen damit den grundlegenden Anforderungen sowie funktionellen und technischen Spezifikationen (TSI), welche in der Richtlinie 2008/57/EG und den damit verbundenen TSI definiert sind. Es handelt sich somit bei der gegenständlichen Eisenbahnstrecke um eine Hochleistungsstrecke, welche unzweifelhaft eine Fernverkehrsstrecke darstellt. Vorhaben an Hochleistungsstrecken fallen bei Vorliegen der UVP-Pflicht gemäß § 23b UVP-G 2000 unter den 3. Abschnitt des UVP-G 2000.

**II.1.2** 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.

**II.1.3** Die ehemals durchgehend zweigleisige Verbindungsbahn wird derzeit abschnittsweise eingleisig geführt. Für einen verdichteten Nahverkehr ist die (Wieder-)Herstellung der durchgehenden Zweigleisigkeit unabdingbar. Das geplante Bauvorhaben enthält daher unter anderem auch die Zulegung eines zweiten Streckengleises im Abschnitt Hütteldorfer Ast (Strecke 12201) zwischen km 0,8 bis km 1,7.

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

**II.1.4** Gemäß § 12 Abs. 2 EisbG ist die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zuständige Behörde für alle Hauptbahnen.

Unter den Begriff Hauptbahnen fallen gemäß § 4 Abs. 1 Z 1 EisbG unter anderem Schienenbahnen, die gemäß § 1 HIG zu Hochleistungsstrecken erklärt sind.

Die vorhabensgegenständliche Eisenbahnstrecke fällt als zur Hochleistungsstrecke erklärte Schienenbahn iSd des HIG somit in die Zuständigkeit der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie.

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.

Verfahrensgegenständlich 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) sowie der wasserrechtlichen Genehmigungsbestimmungen, insbesondere des § 32 Abs. 2 WRG (wasserrechtliche Bewilligung). Zusätzlich müssen die Genehmigungsvoraussetzungen des § 24f Abs. 1 UVP-G 2000 erfüllt sein.

**II.1.5** 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 UVP-G 2000 von der, nach den anzuwendenden Materiengesetzen des Landes Wien zuständigen Behörde 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 Behörden zu koordinieren.

## **II.2. Großverfahren gemäß § 44a ff AVG und Kundmachung des verfahrenseinleitenden Antrages**

**II.2.1** Das gegenständliche Verwaltungsverfahren wurde von der Behörde als Großverfahren im Sinne der §§ 44a ff. AVG eingeleitet.

§ 44a Abs. 1 AVG sieht als Voraussetzung für die Anwendung der Großverfahrensbestimmungen vor, dass an der Verwaltungssache voraussichtlich insgesamt mehr als 100 Personen beteiligt sind. Nach dem Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 11. Oktober 2007, Zl. VwGH 2006/04/0250, bedeutet die Wortfolge in § 44a Abs. 1 AVG „voraussichtlich insgesamt mehr als 100 Personen beteiligt“, dass die Behörde eine Prognoseentscheidung zu treffen hat, wobei sich die Rechtmäßigkeit dieser Entscheidung nach den Verhältnissen vor Durchführung des Ermittlungsverfahrens richtet. Nach den Materialien (AB 1167 BlgNR 20. GP, 32; vergleiche dazu auch Hengstschläger/Leeb, AVG (2005) § 44a Rz 4 und Grabenwarter, Großverfahren nach dem AVG, ZfV 2000/1741a, 721ff) muss sich die „getroffene Prognoseentscheidung ... auf konkrete Tatsachen oder Erfahrungssätze stützen“.

**II.2.2** Im gegenständlichen Verfahren stützte sich die nach § 44a Abs. 1 AVG zu treffende Prognoseentscheidung, dass an diesem Verwaltungsverfahren voraussichtlich insgesamt mehr als 100 Personen beteiligt sind, auf den Umstand, dass durch die Baumaßnahmen entlang der im dicht verbauten Stadtgebiet von Wien befindlichen Streckenabschnitte eine Vielzahl von Nachbarn betroffen sein können bzw. konkret betroffen sind.

Erfahrungsgemäß und unzweifelhaft ist dabei nach den bisherigen von der ho. Behörde geführten UVP-Verfahren zu Fernverkehrsstrecken gemäß § 3 HIG in Verbindung mit dem UVP-G 2000 mit mehr als 100 Beteiligten zu rechnen. Zu verweisen ist diesbezüglich insbesondere auf das *Parteienverzeichnis gemäß EisbG und WRG* der Projektunterlagen (ON 485.3, Plannummer

BAL302-UV-VBBGE-02-7930-F01 vom Jänner 2021), wobei davon auszugehen ist, dass ein Wohnobjekt in der Regel von mehr als einer Person bewohnt wird. Somit ist auch unter der Berücksichtigung sonstiger allfälliger Immissionseinwirkungen zweifellos von mehr als 100 Beteiligten im gegenständlichen Verwaltungsverfahren auszugehen.

**II.2.3** Die Kundmachung des Antrages durch Edikt hat zur Folge, dass Personen ihre Stellung als Partei verlieren, soweit sie nicht rechtzeitig - innerhalb der Einwendungsfrist – bei der Behörde schriftlich Einwendung erheben (§ 44b AVG).

Sollten Einwendungen und Gründe erst in einer allfällig nachfolgenden Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht erstmals vorgebracht, so sind diese gemäß § 40 Abs. 1 UVP-G 2000 nur zulässig, wenn in der Beschwerde begründet wird, warum sie nicht bereits während der Einwendungsfrist im Verwaltungsverfahren geltend gemacht werden konnten und der Beschwerdeführer oder die Beschwerdeführerin glaubhaft macht, dass ihn oder sie am Unterbleiben der Geltendmachung während der Einwendungsfrist kein Verschulden oder nur ein minderer Grad des Versehens trifft. Wenn dies bei sämtlichen Beschwerdegründen nicht glaubhaft gemacht werden kann, ist die Beschwerde als unzulässig zurückzuweisen, wenn jedoch nur teilweise Gründe betroffen sind, ist die Beschwerde in diesen Punkten nicht zu behandeln.

**II.2.4** Zur Dauer der Auflage- und Einwendungsfrist ist festzuhalten, dass eine allfällige Unterschreitung der gesetzlichen Mindestfrist eine Verkürzung von Anhörungsrechten bedeutet, weshalb diese keinesfalls unterschritten werden darf. Aus diesem Grund ist dies bei der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 üblich, den Ablauf dieser Frist mit dem Freitag sechs Wochen nach Auflagebeginn zu bestimmen.

Sollte Beteiligten diese Zeit als zu kurz bemessen erscheinen, ist es - nach Erhebung von substantiierten Einwendungen - im Zuge des Verfahrens möglich, bei der UVP-Behörde ergänzende und präzisierende Stellungnahmen bzw. Einwendungen zum Projekt abzugeben.

Mit Schreiben vom 22. März 2021 ersuchte RA Dr. Stephan Messner insbesondere im Hinblick auf die Pandemie und seine Absicht eine Bürgerinitiative zu gründen, *um Verlängerung der Frist zur Abgabe von Stellungnahmen und Einwendungen zumindest bis zum 30. Juni 2021.*

Aus den gleichen Gründen ersuchte auch Herr Matthias Schönauer mit E-Mail vom 6. April 2021 *die Frist zur Abgabe der Unterschriften und Einwendungen zu verlängern.*

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

Aufgrund der zum Zeitpunkt der Auflage herrschenden COVID-19-Situation wurde seitens der Regierung für die Ostregion (Burgenland, Niederösterreich, Wien) vom 1. April 2021 bis einschließlich 6. April 2021 eine „Osterruhe für Ost-Österreich“ vorgesehen. Aus Sicht der Behörde wurde dies als ein unvorhergesehenes oder unabwendbares Ereignis gewertet, dessen Eintritt im Sinne des § 42 AVG objektiv von einem Durchschnittsmenschen nicht verhindert werden kann.

Unter Berücksichtigung dieses Tatbestands und der damaligen Ausgangsbeschränkungen im Zuge der COVID-19-Maßnahmen wurde seitens der UVP-Behörde die Frist zur Vorlage einer dem UVP-G 2000 entsprechenden Unterschriftenliste bis zum 31. Mai 2021 verlängert.

Da jedoch sämtliche Einreichunterlagen unabhängig von allfälligen Ausgangssperren online abrufbar waren und bis zum Antragszeitpunkt keine einzige Einsichtnahme angekündigt war, blieb die Auflage- und Einwendungsfrist (9. März 2021 bis 23. April 2021) für die Einbringung

einer Stellungnahme gemäß § 9 Abs. 5 UVP-G 2000 unverändert. Der damit zusammenhängende Schriftverkehr mit dem Einschreiter Dr. Messner wurde zum Akt GZ. 2021-0.121.176 genommen und ist dort dokumentiert.

Anzumerken ist, dass die 6-wöchige Einwendungsfrist nach Beobachtung der UVP-Behörde auch bei anderen komplexen und sogar großräumigeren Bauvorhaben trotz COVID-19 ausgereicht hat, um Einwendungen zu erheben bzw. Bürgerinitiativen zu gründen.

Aus Sicht der Behörde waren auch keine anderen Umstände des Einzelfalls gegeben, die es erforderlich gemacht hätten, die Frist zur Erhebung von Einwendungen zu verlängern.

Im Übrigen wurden die Stellungnahmen samt Unterschriftenlisten der Bürgerinitiativen „Attraktivierung der Verbindungsbahn - Ohne Hochtrasse und Querungsverlust (MTV)“ (kurz: Gegen VB-Neu), vertreten durch RA Dr. Stephan Messner, Hietzinger Hauptstraße 22/D/B10A, 1130 Wien und "Initiative Lebenswertes Unter St. Veit", vertreten durch Matthias Schönauer, Bossigasse 16/5, 1130 Wien form- und fristgerecht noch vor dem 23. April 2021 vorgelegt.

**II.2.5** Nach § 44d Abs. 1 AVG kann eine mündliche Verhandlung gemäß § 44a Abs. 3 AVG durch Edikt anberaumt werden, wenn der Antrag gemäß § 44a Abs. 1 AVG kundgemacht worden ist oder gleichzeitig kundgemacht wird. Im Hinblick auf die große Zahl an Beteiligten wurde das Verfahren nach den Bestimmungen des Großverfahrens fortgesetzt und die mündliche Verhandlung gemäß § 44a Abs. 3 AVG ebenfalls durch Edikt kundgemacht.

**II.2.6** Gemäß § 44f Abs. 1 AVG kann die Behörde Schriftstücke durch Edikt zustellen mit der Wirkung, dass mit Ablauf von zwei Wochen nach dieser Verlautbarung das Schriftstück als zugestellt gilt. Die Behörde macht daher von dieser Bestimmung Gebrauch, um den Bescheid zuzustellen bzw. um die Auflage des abschließenden Bescheids gemäß § 24f Abs. 13 UVP-G 2000 und § 3 HIG kundzumachen.

### **II.3. Beiziehung von Sachverständigen**

**II.3.1** Die Festlegung der Fachbereiche, für die ein Gutachter zu bestellen ist sowie die Auswahl der Sachverständigen und der externen UVP-Koordination erfolgte durch die UVP-Behörde. Wenngleich die fachliche Qualifikation der ausgewählten Personen aufgrund der langjährigen Zusammenarbeit in zahlreichen eisenbahnrechtlichen und UVP-Verfahren bereits amtsbekannt war, wurde diese im Hinblick auf das gegenständliche Verfahren geprüft.

Gemäß § 3b Abs. 1 UVP-G 2000 ist die Beiziehung von nichtamtlichen Sachverständigen (als Prüfgutachter oder UVP-Koordination) auch ohne das Vorliegen der Voraussetzungen des § 52 Abs. 2 und 3 AVG zulässig. Weiters erklärt § 3b Abs. 1 UVP-G 2000 die Bestellung von fachlichen Anstalten, Instituten und Unternehmen als Sachverständige für zulässig.

**II.3.2** Gemäß § 53 Abs. 1 AVG sind nichtamtliche Sachverständige ausgeschlossen, wenn einer der Gründe des § 7 Abs. 1 Z 1, 2 und 4 zutrifft; außerdem können sie von einer Partei abgelehnt werden, wenn diese Umstände glaubhaft machen, die die Unbefangenheit oder Fachkunde des Sachverständigen in Zweifel stellen.

Nach § 7 Abs. 1 AVG haben sich Verwaltungsorgane der Ausübung ihres Amtes zu enthalten und ihre Vertretung zu veranlassen:

1. in Sachen, an denen sie selbst, einer ihrer Angehörigen (§ 36a AVG) oder einer ihrer Pflegebefohlenen beteiligt sind;
2. in Sachen, in denen sie als Bevollmächtigte einer Partei bestellt waren oder noch bestellt sind;

3. wenn sonstige wichtige Gründe vorliegen, die geeignet sind, ihre volle Unbefangenheit in Zweifel zu ziehen;
4. im Berufungsverfahren, wenn sie an der Erlassung des angefochtenen Bescheides oder der Berufungsvorentscheidung (§ 64a AVG) mitgewirkt haben.

Von der ho. Behörde wurde gemäß § 53 iVm § 7 AVG im Sinne der Rechtsprechung des VwGH (vgl. z.B. VwGH 12.5.1992, 91/08/0139) bereits vor der Bestellung jedes Sachverständigen geprüft, ob Befangenheitsgründe bzw. Ausschließungsgründe vorliegen, wobei insbesondere der Schwerpunkt auf sonstige Gründe, die die Unbefangenheit des Sachverständigen in Zweifel ziehen, gelegt wurde. Hierbei haben sich keine Hinweise auf eine Befangenheit oder Anhaltspunkte dafür, dass eine unparteiische Begutachtung durch diese nicht vorliege, ergeben.

**II.3.3** Gemäß § 52 Abs. 4 AVG wurden die beigezogenen nichtamtlichen Sachverständigen beeidet, wenn sie nicht schon für die Erstattung von Gutachten der geforderten Art im Allgemeinen beeidet waren.

**II.3.4** Gemäß § 24a Abs. 3 UVP-G 2000 haben die mitwirkenden Behörden an der fachlichen und rechtlichen Beurteilung des Vorhabens im erforderlichen Ausmaß mitzuwirken und Vorschläge für die erforderlichen Fachbereiche und jeweiligen Fachgutachter:innen zu erstatten. Gemäß § 24f Abs. 7 UVP-G 2000 ist im Rahmen der Koordinierungsverpflichtung der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie auf die Kontinuität der Sachverständigen im gesamten Verfahren hinzuwirken.

## **II.4. Überprüfung der Antrags- bzw. Projektunterlagen und deren öffentliche Auflage**

**II.4.1** Vor Durchführung des Anhörungsverfahrens nach dem UVP-G 2000 und dem Hochleistungsstreckengesetz war festzustellen, ob das eingereichte Projekt samt Umweltverträglichkeitserklärung und den materienrechtlichen Operaten für die Trassengenehmigung, dem Bauentwurf samt dem Gutachten gemäß § 31a EisbG und den wasserrechtlichen Unterlagen vollständig und mängelfrei und somit zur öffentlichen Auflage geeignet ist.

Dabei sind folgende Rechtsgrundlagen maßgeblich:

Nach § 24a Abs. 1 UVP-G 2000 hat die Projektwerberin bei der Behörde gemäß § 24 Abs. 1 einen Genehmigungsantrag einzubringen, der die nach den in § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 genannten Verwaltungsvorschriften für die Genehmigung des Vorhabens erforderlichen Unterlagen und die Umweltverträglichkeitserklärung in der jeweils erforderlichen Anzahl enthält. Diese Dokumente sind, soweit technisch möglich, auch elektronisch einzubringen. Nicht als erforderlich gelten Nachweise über Berechtigungen, soweit diesbezüglich in einer Verwaltungsvorschrift die Einräumung von Zwangsrechten vorgesehen ist. Die Projektwerberin hat auch anzugeben, ob und in welcher Weise sie die Öffentlichkeit vom Vorhaben informiert hat. Wurde ein Mediationsverfahren durchgeführt, so sind die Ergebnisse an die Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 zu übermitteln.

§ 24a Abs. 2 UVP-G 2000 bestimmt, dass die Behörde gemäß § 24 Abs. 1 der Projektwerberin gemäß § 13 Abs. 3 AVG die Ergänzung des Genehmigungsantrages oder der Umweltverträglichkeitserklärung aufzutragen hat, wenn im Genehmigungsantrag Unterlagen gemäß § 24a Abs. 1 fehlen oder die Angaben in der Umweltverträglichkeitserklärung unvollständig sind, auch wenn sich dies erst im Zuge des Genehmigungsverfahrens ergibt.

Gemäß § 13 Abs. 3 AVG ermächtigen Mängel schriftlicher Anbringen die Behörde nicht zur Zurückweisung. Die Behörde hat vielmehr von Amts wegen unverzüglich deren Behebung zu veranlassen und kann dem Einschreiter die Behebung des Mangels mit der Wirkung auftragen, dass das Anbringen nach fruchtlosem Ablauf einer gleichzeitig zu bestimmenden, angemessenen Frist zurückgewiesen wird. Wird der Mangel rechtzeitig behoben, so gilt das Anbringen als ursprünglich richtig eingebracht.

Gemäß § 24a Abs. 6 UVP-G 2000 ist der Antrag in jeder Lage des Verfahrens abzuweisen, wenn sich im Zuge des Verfahrens auf unzweifelhafte Weise ergibt, dass das Vorhaben bestimmten Genehmigungsvoraussetzungen in einem Maße zuwiderläuft, dass diese Mängel durch Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen oder Ausgleichsmaßnahmen nicht behoben werden können.

**II.4.2** Die gegenständlichen Unterlagen wurden gemäß den oben angeführten Bestimmungen von den Sachverständigen der UVP-Behörde dahingehend geprüft, ob sie für eine öffentliche Auflage geeignet, d.h. ob sie vollständig und mängelfrei im Sinne der oben zitierten Bestimmungen sind, sodass eine sachgerechte inhaltliche Prüfung der Projektunterlagen durch die Öffentlichkeit sowie auch durch die Sachverständigen selbst erfolgen konnte.

Als Ergebnis der damaligen Prüfung waren für den Bereich Bahnhof Maxing (Nutzung sowie Emissionen durch die Nutzung) im Fachbereich Lärm- und Erschütterungsschutz, im Fachgebiet Eisenbahnbetrieb zusätzlich noch weitere Auskünfte notwendig. Im Fachbereich Erschütterungsschutz waren darüber hinaus noch weitere Darstellungen erforderlich. Die Angaben der Wirkungen aus der Nutzung der dort befindlichen Wende- und Abstellanlage waren in weiterer Folge auch Grundlage für die Beurteilung auf die Wirkungen des Projektes auf das Schutzgut Mensch. Damit war auch hier das Projekt als nicht vollständig dargestellt zu betrachten.

Wie bereits unter Punkt I.4. der Begründung ausgeführt, wurden seitens der Projektwerberin die verbesserten bzw. ergänzten Unterlagen fristgerecht vorgelegt.

Aus Sicht der Sachverständigen wiesen die verbesserten Unterlagen keine Mängel auf, die eine Beurteilung verunmöglichen könnten und der Informationsgehalt für die Bürgerinnen und Bürger wurde - im Hinblick auf die Wahrung ihrer Rechte - als ausreichend erachtet.

**II.4.3** Wie schon unter Punkt I.5. der Begründung ausgeführt, wurde das gegenständliche Vorhaben samt dem verfahrenseinleitenden Antrag vom 7. August 2020 und dem Begleitschreiben vom 12. Februar 2021 mit Edikt vom 2. März 2021, GZ. 2021-0.117.157, gemäß § 24 Abs. 8 und §§ 9 und 9a UVP-G 2000 iVm §§ 44a und 44b AVG 1991 kundgemacht und die diesem Vorhaben zugrundeliegenden Antragsunterlagen einschließlich der Umweltverträglichkeitserklärung unter gleichzeitiger Einräumung einer Stellungnahme- bzw. Einwendungsfrist im Zeitraum von Dienstag, den 9. März 2021 bis einschließlich Freitag, den 23. April 2021 zur öffentlichen Einsichtnahme aufgelegt.

## **II.5. Zeitplan**

**II.5.1** Gemäß § 24b Abs. 1 UVP-G 2000 hat die Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 gemeinsam mit der Behörde gemäß § 24 Abs. 3 einen Zeitplan für den Ablauf der Verfahren zu erstellen, in dem für die einzelnen Verfahrensschritte unter Berücksichtigung der durch Art, Größe und Standort des Vorhabens notwendigen Erhebungen und Untersuchungen Fristen festgelegt werden. Der Zeitplan ist im Internet zu veröffentlichen. Erhebliche Überschreitungen des Zeitplans sind in den Genehmigungsbescheiden zu begründen.

**II.5.2** Demgemäß wurde ab 9. März 2021 im Zuge der Kundmachung des verfahrenseinleitenden Antrags samt Einreichunterlagen auf der Homepage ein Zeitplan (GZ. 2021-0.150.326) der UVP-Behörde veröffentlicht.

Anzumerken ist in diesem Zusammenhang auch, dass dem Zeitplan und den darin festgelegten Fristen keine Verbindlichkeit zukommt, sondern der Zeitplan der behördeninternen Ablaufplanung und -gliederung des Verfahrens dient (vgl. z.B. Eberhartinger-Tafill/Merl, Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, Kommentar, § 7 und § 24b).

### **III. Erhobene Beweise**

Im Zuge des Ermittlungsverfahrens wurde die aus vier Bänden bestehende zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen vom 31. Mai 2021 für die Fachgebiete Eisenbahnbetrieb, Humanmedizin, Lärm und Erschütterungen, Wasserbautechnik und Oberflächenwässer, Luft und Klima, Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Licht/Blendung/Beschattung, Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser, Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume incl. Biologische Vielfalt und Baumschutz), Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter, Abfallwirtschaft, Boden- und Grundwasserqualität; Agrarwesen und Boden, sowie Eisenbahnbau, Infrastrukturplanung/Verkehr inklusive Straßen, erstellt.

Das eingereichte Projekt wurde unter Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen, d.h. es wurden von den im Verfahren beigezogenen Sachverständigen die umweltrelevanten Auswirkungen des Vorhabens geprüft sowie die Maßnahmen zur Verringerung bzw. Verhinderung von Auswirkungen und Kontrollmaßnahmen im Hinblick auf das UVP-G 2000 erarbeitet.

Vom Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung ausgehend wurde soweit erforderlich die Genehmigungsfähigkeit des Projektes auch nach den mitanzuwendenden materiellrechtlichen Genehmigungsbestimmungen fachlich beurteilt. Wesentliche Aussagen dazu finden sich im Zusammenhang mit den gutachterlichen Ausführungen zur zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen.

#### **III.1. Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen**

Von der UVP-Behörde wurde ein Untersuchungsrahmen („Leitfaden“) erstellt, wobei die konkretisierten Fragestellungen in vier Bereiche gegliedert wurden:

1. Alternativen, Varianten, Nullvarianten
2. Auswirkungen Maßnahmen, Kontrollen
3. Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes
4. Fachliche Auseinandersetzung mit den vorgelegten Stellungnahmen

Festzuhalten ist, dass die zusammenfassende Bewertung vom 31. Mail 2021 in ihrer Grundstruktur einem Umweltverträglichkeitsgutachten entspricht. Es wurden somit alle umweltrelevanten Genehmigungsvoraussetzungen von den zuständigen Fachbereichen überprüft. Eine integrative Betrachtung wurde durch die Erarbeitung des gemeinsamen Gutachtens durchgeführt. Während des Prozesses der Erstellung der zusammenfassenden Bewertung gab es einen fächerübergreifenden Sachverständigenaustausch, in dem Wirkungen auch summarisch betrachtet wurden.

Im **Fragenbereich 1** wurden gemäß § 24c UVP-G 2000 die **Vor- und Nachteile** der von der Projektwerberin geprüften **Alternativen** sowie die **umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens (Nullvariante)** begutachtet. Weiters wurden die umweltrelevanten Vor- und Nachteile der von der Projektwerberin geprüften Standort- oder Trassenvarianten dargelegt (vgl. Band 1, S. 23 ff. der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 31. Mai 2021).

Im **Fragenbereich 2** wurden von den Sachverständigen die **umweltrelevanten Auswirkungen des Vorhabens** anhand der von der Projektwerberin vorgelegten Unterlagen geprüft, aus fachlicher Sicht zu beurteilt und allenfalls ergänzt. Ferner wurden Maßnahmen zur Verhinderung von umweltrelevanten Auswirkungen sowie weiters Kontrollmaßnahmen erarbeitet. Dies erfolgte nach dem Stand der Technik und der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften in einer umfassenden und integrativen Gesamtschau und unter Berücksichtigung der Genehmigungskriterien des § 24f UVP-G 2000 (vgl. Band 1, S. 76 ff.).

Im **Fragenbereich 3** wurden fachliche Aussagen unter sinngemäßer Anwendung der Kriterien des § 24c Abs. 5 Z 5 UVP-G 2000 zu den zu erwartenden (positiven und negativen) **Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes** unter Berücksichtigung öffentlicher Konzepte und Pläne und im Hinblick auf eine nachhaltige Nutzung von Ressourcen getroffen (vgl. Band 1, S. 349ff.).

Im **Fragenbereich 4** erfolgte seitens der behördlich herangezogenen UVP-Sachverständigen eine **fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen bzw. Einwendungen** (vgl. Band 2 ab S. 12 sowie Band 3 ab S. 6). Diesbezüglich wird auch auf Punkt VI. der Begründung verwiesen.

**Auf dieser Basis kamen die Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 31. Mai 2021 abschließend zu folgenden Ergebnissen** (vgl. Band 1, S. 379):

*In den jeweiligen Zusammenfassungen zu den Varianten, zu den Wirkungen auf den Raum und zu den Wirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter, sowie auf die Genehmigungsvoraussetzungen (Fragenbereiche 1, 2 und 3) wurden die Wirkungen des Vorhabens erläutert. Im Fragenbereich 4 haben sich die Gutachter mit jeder Einwendung auch übergreifend auseinandergesetzt.*

**Zusammenfassend kommen die Gutachter für das Projekt Ausbau der Verbindungsbahn zu folgenden Äußerungen:**

**Im Fragenbereich 1 Alternativen, Varianten und Nullvariante** wird von den Sachverständigen erläutert, dass es keine strategische Prüfung Verkehr als Grundlage für das gegenständliche Projekt gab. Dennoch entspricht das Projekt den Zielen der relevanten Pläne und Programme.

*Es ergaben sich aus fachlicher Sicht in der Darstellung der geprüften Alternativen keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Projektwerberin.*

*Ebenso ergaben sich in Bezug auf das Unterbleiben des Vorhabens aus fachlicher Sicht keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber den Einschätzungen der Projektwerberin.*

**Die Sachverständigen stellen 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 Einschätzung 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.

Aus fachlicher Sicht werden im Projekt die Auswirkungen unter Berücksichtigung der angeführten und zusätzlichen Maßnahmen möglichst geringgehalten. **Unter Berücksichtigung dieser Maßnahmen aus dem Maßnahmenkatalog ist aus fachlicher Sicht mit einer Einhaltung der Schutzziele in Betriebs- und Bauphase des Projekts zu rechnen.**

**Aus fachlicher Sicht wurden die Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik gering gehalten. 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.**

Daraus ergibt sich für die UVP-Behörde, dass sofern die in der Umweltverträglichkeitserklärung dargestellten und in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen angeführten, zwingend erforderlichen Maßnahmen, die im Bescheid vorgeschrieben wurden, umgesetzt werden, die Umweltverträglichkeit des geplanten Vorhabens im Sinne einer umfassenden und integrativen Gesamtschau gegeben ist. Die Wirkungen der Bau- und Betriebsphase sind demnach als vertretbar einzustufen.

### **III.2. Zu den Genehmigungskriterien des HIG**

Hinsichtlich des Vorliegens der in § 3 HIG genannten fachlichen Voraussetzungen, wonach das Projekt den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn entspricht, auf die sonstigen öffentlichen Interessen Bedacht genommen wird und der für die Sicherung des Trassenverlaufs festgelegte Geländestreifen in den Trassengenehmigungsunterlagen entsprechend dargestellt ist, dieser das Ausmaß nicht überschreitet, welches für die Eisenbahnanlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen, die für den Bau und den Betrieb von und den Betrieb auf einer Hochleistungsstrecke erforderlich sind, notwendig ist sowie der für den Bahnkörper festgelegte Geländestreifens die Breite 150 m nicht überschreitet, kamen die befassten Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 31. Mai 2021 (vgl. Band 1, S. 205 f.) zu folgenden Ergebnissen:

#### **III.2.1 Eisenbahnbau; Infrastrukturplanung / Verkehr inklusive Straßen (ST)**

*Die im Bundesgesetz über Eisenbahn-Hochleistungsstrecken erhobene Forderung zur Darstellung des Geländestreifens des Trassenverlaufes unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse ist erfüllt. Die maximale Breite ist in den Planunterlagen ersichtlich und überschreitet die vom oben genannten Gesetz geforderten Randbedingungen nicht. Die Breite des Geländestreifens für den Bahnkörper ist geringer als 150 m und erfüllt aus Sicht der Fachbereiche Eisenbahnbau, Infrastrukturplanung / Verkehr inklusive Straßen auch diesbezüglich die gesetzlichen Vorgaben.*

#### **III.2.2 Eisenbahnbetrieb (EB)**

*Aus eisenbahnbetrieblicher Sicht ist der durchgehende zweigleisige Ausbau für die Zielerreichung einer leistungsfähigen Eisenbahn von besonderer Bedeutung, da die in der Prognose 2025+ vorgesehenen Zugzahlen ansonsten nicht bewältigt werden können. Auch bei verringerten Zugzahlen hätte die durch den eingleisigen Abschnitt bedingte Übertragung von Verspätungen auf die Gegenzüge einen extrem negativen Einfluss auf die Betriebsqualität.*

*Die Errichtung zusätzlicher Haltestellen verbessert die Zugänglichkeit und Erreichbarkeit für das öffentliche Verkehrsangebot, die Auflassung der schienengleichen Eisenbahnkreuzungen ist ein Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit für Schienen- und Straßenverkehr.*

*Im Sinne der Schaffung der erforderlichen Kapazitäten für die Verlagerung des Verkehrs auf klimafreundliche Verkehrsarten liegt das gegenständliche Vorhaben im öffentlichen Interesse.*

*Das Vorhaben wird weitgehend innerhalb der bestehenden Bahngrundgrenzen errichtet, das Ausmaß der Fremdgrundinanspruchnahme überschreitet jenes Ausmaß nicht, das für Eisenbahnanlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen notwendig ist.*

### **III.3. Zu den Genehmigungskriterien des EisbG einschließlich ASchG**

Gemäß § 31 EisbG ist für den Bau oder die Veränderung von Eisenbahnanlagen und nicht ortsfesten eisenbahnsicherungs-technischen Einrichtungen um Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung anzusuchen. Dem Antrag ist gemäß § 31a EisbG ein Bauentwurf in dreifacher Ausfertigung und bei Hauptbahnen ein, alle projektrelevanten Fachgebiete umfassendes Gutachten beizulegen. Dieses dient dem Beweis, dass 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.

Wenn das Bauvorhaben eine Hauptbahn alleine oder über eine Hauptbahn hinausgehend auch eine vernetzte Nebenbahn betrifft, ist nur ein Gutachten beizugeben, das alle projektrelevanten Fachgebiete zu umfassen hat. Werden für die Erstattung dieses Gutachtens mehr als ein Sachverständiger bestellt, hat ein solches Gutachten eine allgemein verständliche Zusammenfassung zu enthalten.

Im Falle beantragter Abweichungen vom Stand der Technik sind auch die Vorkehrungen darzustellen, die sicherstellen sollen, dass trotz Abweichung vom Stand der Technik die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen an den Arbeitnehmerschutz gewährleistet sind.

Seitens der ÖBB-Infrastruktur AG als Projektwerberin wurde bereits mit dem Antrag das Gutachten gemäß § 31a EisbG der der Arsenal Railway Certification GmbH, Floridsdorfer Hauptstraße 30, 1210 Wien vom 20. Juli 2020 eingereicht. Im Zuge der Verbesserung der Unterlagen wurde dieses Gutachten angepasst und in der Version vom 1. Februar 2021 mit Schreiben vom 12. Februar 2021 neuerlich vorgelegt.

Der vorliegende Bauentwurf „Attraktivierung der Verbindungsbahn“ wurde gemäß § 31a EisbG 1957 idgF aus Sicht der folgenden Fachgebiete begutachtet:

- Eisenbahnbautechnik und konstruktiver Ingenieurbau
- Elektrotechnik - Oberleitung
- Elektrotechnik – 50 Hz
- Bahnstromleitungen
- Eisenbahnbetrieb
- Sicherungs- und Fernmeldetechnik
- Hochbau
- Haustechnik (HKLS)
- Brandschutz

- Geotechnik und Wasserbau
- Straßenverkehrstechnik

Die angegebenen Fachgebiete umfassen alle projektrelevanten Aspekte.

Das Ergebnis der Begutachtung dieser einzelnen Fachgebiete lautet gemäß Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 20. Juli 2020 folgendermaßen:

*Das gegenständliche Projekt „Attraktivierung der Verbindungsbahn“ wurde gemäß § 31a EisbG anhand der angeführten Prüfungsunterlagen und der angeführten Regelwerke hinsichtlich der Erfordernisse 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 geprüft und zur Ausführung für geeignet befunden.*

*Die Planungsunterlagen wurden auf die Einhaltung aller relevanten Normen und Vorschriften hin überprüft. Die Planung entspricht durch die Verwendung der gültigen und zum Teil durch gesetzliche Vorgaben verbindlichen Normen dem Stand der Technik. Die Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes wurden entsprechend der AVO Verkehr unter Berücksichtigung des Schwerpunktkonzeptes aus Sicht des Arbeitnehmerschutzes R 10 für Eisenbahnanlagen begutachtet und die Erfüllung aller Erfordernisse festgestellt.*

*Der Bauentwurf entspricht den relevanten Vorgaben der Eisenbahn-Bauentwurfsverordnung EBEV und der Eisenbahnbau- und –betriebsverordnung - EisbBBV.*

In der Fassung vom 1. Februar 2021 wurde diese Einschätzung bestätigt und folgendermaßen ergänzt:

*Aus Sicht der Gutachter besteht gegen die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß § 31 EisbG kein Einwand.*

*Die durchgeführten Verbesserungen wurden von den in Kapitel 3 Unterschriftenseite angeführten Fachgebieten analog zum § 31a Gutachten P2017-795-01-V1.0 geprüft.*

*Es kommt zu keiner Änderung der Aussagen im Kapitel 5 Begutachtung und Kapitel 6 Zusammenfassung des § 31a Gutachtens P2017-795-01-V1.0 vom 20.07.2020.*

*Das vorliegende Einreichprojekt inkl. der Verbesserungen wird für zur Ausführung geeignet befunden. Es kommt zu keinen Abweichungen vom Stand der Technik, die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebes ist gewährleistet, und die Belange des Arbeitnehmerschutzes wurden berücksichtigt.*

#### **III.4. Zu den Genehmigungskriterien des Wasserrechtsgesetzes**

Die Tatbestände des § 104 (Vorprüfung) und § 105 WRG (öffentliche Interessen) wurden aus der Sicht der Sachverständigen für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer, für Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser und für Humanmedizin geprüft. Die wasserrechtlichen Fragestellungen wurden in die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen aufgenommen.

Aus Sicht der Sachverständigen wird in diesem Zusammenhang insbesondere festgehalten, dass

- *der Untersuchungsraum nach geologischen und hydrogeologischen Gesichtspunkten, sowie nach vorhandenem Grundwassergefälle und denkbaren Kommunikationsmöglichkeiten mit Oberflächenwasser abgegrenzt wurde;*
- *der Untersuchungsraum weiters für die Beurteilung des Hochwasserabflusses ausreichend groß festgelegt wurde, da er alle Bereiche mit denkbaren Änderungen umfasst. Der Untersuchungsraum für die Entwässerungsanlagen deckt alle Fragen des Gewässerschutzes durch Darstellung der Sammlung und Ableitung der Niederschlagswässer ab. Der Untersuchungsraum wurde nachvollziehbar und dem Stand der Technik entsprechend gewählt;*
- *durch die weit überwiegende Einleitung der Bahnniederschlagswässer und Straßenwässer in die städtische Kanalisation, untergeordnet Reinigung von Bahnwässern mit Bodenfilter nach Stand der Technik und die Vorsorge für den Störfall sichergestellt wird, dass die Ableitung der Niederschlagswässer den Gemeindegebrauch bzw. die Wasserversorgung in qualitativer Hinsicht nicht beeinträchtigen. Es wurden alle Vorkehrungen nach Stand der Technik getroffen, um qualitative Verschlechterungen des Oberflächenwasser- oder Grundwasserkörpers zu vermeiden;*
- *aus humanmedizinischer Sicht von keiner Beeinträchtigung oder Gefährdung der öffentlichen Sicherheit oder von gesundheitsschädlichen Folgen auszugehen ist. In jeder Phase des Projekts (Bau und Betrieb) ist von einer ausreichenden und hygienisch sicheren Wasserversorgung der Wohnanrainer auszugehen;*
- *die umweltrelevanten Genehmigungskriterien des § 24f UVP-G aus fachlicher Sicht eingehalten werden;*
- *diverse Auflage vorgeschrieben werden;*
- *die Genehmigungskriterien der § 24 f, Abs. 2 lit. a und Z 2 des UVP-G 2000 und § 104 und § 105 Abs. 1 lit b und c des WRG 1959 idgF erfüllt sind, sodass eine Bewilligung des Vorhabens aus der fachlichen Sicht möglich erscheint.*

In den einzelnen Fragenbereichen kommt der Sachverständige für Wasserbautechnik jeweils zusammengefasst zum Ergebnis, dass

- *die angegebenen Vor- und Nachteile der Varianten nachvollziehbar und die gewählte Lösung ist bezüglich Hochwassersicherheit und quantitativem und qualitativem Gewässerschutz jedenfalls gegenüber den untersuchten Varianten nicht nachteilig sind. Bei der Nullvariante ergeben sich langfristig Nachteile da die Entwässerung der bestehenden Trasse nicht dem Stand der Technik entsprechend nachgeführt wird. Es ergeben sich keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin. (Band 1, Fragenbereich 1, Seite 75)*
- *der Untersuchungsraum für die Beurteilung des Hochwasserabflusses ausreichend groß festgelegt wurde, da er alle Bereiche mit denkbaren Änderungen umfasst. Der Untersuchungsraum für die Entwässerungsanlagen deckt alle Fragen des Gewässerschutzes durch Darstellung der Sammlung und Ableitung der Niederschlagswässer ab. Der Untersuchungsraum wurde nachvollziehbar und dem Stand der Technik entsprechend gewählt. (Band 1, Fragenbereich 1, Seite 265)*
- *die wasserbautechnische Planung der Trassenentwässerung nach Stand der Technik geeignet vorgesehen wurde. Das von vornherein nur ganz gering qualitativ belastete Niederschlagswasser der Bahntrasse wird im Wesentlichen in die öffentliche Kanalisation abgeleitet, in ganz geringem Umfang in Versickerungsmulden mit Bodenfilter gereinigt. Für den Störfall wurde konstruktiv vorgesorgt und bis zur Betriebsbewilligung ist eine Betriebsordnung der Gewässerschutzanlagen auszuarbeiten und ein Maßnahmennotfallplan*

*zur Beherrschung des Störfalles auszuarbeiten. Der Abflussquerschnitt unter der Bahntrasse bei der Querung des Wienflusses Oberflächengewässer wird im Betrieb durch Entfall von Pfeilern vergrößert, die Abflussverhältnisse werden auch in der kritischen Bau-phase durch einen geeigneten Alarmplan nicht relevant verschärft. Die Betriebssicherheit der Bahn ist bzgl. wasserbautechnischer Fragestellungen gegeben und es werden mehr als geringfügig nachteilige Auswirkungen auf die Schutzgüter des Fachgebietes vermieden. (Band 1, Fragenbereich 2, Seite 344 und Fragenbereich 3 Seite 360)*

- *durch eine Entwässerung nach Stand der Technik die qualitative Situation primär für die Grundwasserkörper in der Folge auch für Oberflächengewässer verbessert und die Nutzung der Wasserressourcen verbessert wird, da potentielle, qualitative Belastungen ausgeschaltet oder zumindest wesentlich reduziert werden. Die Hochwasserabflusssituation wird durch das Projekt nicht verschärft und es geht kein Retentionsraum verloren. Nachteilige Auswirkungen des Projekts auf allfällige künftige Hochwasserschutzprojekte sind nicht zu erkennen. (Band 1, Fragenbereich 3, Seite 375)*

Seitens des Sachverständigen für Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik wird jeweils in den einzelnen Fragenbereichen zusammenfassend festgestellt, dass

- *sich die Möglichkeiten von Alternativen und Varianten im gegenständlichen Vorhabensprojekt lagebedingt sehr in Grenzen halten, die Nullvariante dargestellt wurde. (Fragenbereich 1, Seite 43)*
- *die fachliche Vorgangsweise im BBG-Fachgutachten ON 312.1, und im Fachbericht für Boden- und Grundwasserqualität ON 314.1, d. h. die Methodik der Untersuchung von Lockergestein (Boden) und Festgestein (Flysch-Sandsteine etc.) und vom Grundwasserchemismus für das Bauvorhaben Verbindungsbahn, sowie die daraus abgeleiteten Wirkfaktoren für quantitative und qualitative Veränderungen des Grundwasserregimes und der Festigkeits-eigenschaften des Untergrundes sowie seines Chemismus plausibel und nachvollziehbar sind. Die Aufschlussbohrungen, die für den 250 m beidseits der ÖBB Gleise ausreichend breit festgelegten Untersuchungsraum sind auch ausreichend tief abgeteuft worden waren. Sie wurden nach normkonformer Dokumentation und Untergrundprobenentnahme als Grundwassermessstellen ausgebaut, um bereits noch in der Planungsphase Erkenntnisse über die Richtung und Höhe des Grundwasserregimes, seines Gefälles und seines allfälligen GW-chemischen Einflusses auf die Oberflächengewässer zu erhalten. Aus den boden- und felsmechanischen, sowie GW-chemischen Laboruntersuchungen wurden für alle vorgesehenen ÖBB-Verbindungsbahnobjekte an Brücken, Stützmauern, Dämmen und Einschnitts-Vertiefungen die für die erdstatischen Berechnungen und Gründungsgutachten erforderlichen Untergrundkennwerte, Berechnungsrichtlinien und den untergrundchemischen Angaben nachvollziehbar abgeleitet und übersichtlich zusammengestellt. Diese umfassen auch alle festgestellten GW-Bestandswasserstände und die daraus abgeleiteten GW-Bemessungshöhen. Die geotechnischen Planer haben festgestellt, dass im Vorhabensgebiet bzw. im Untersuchungsraum der Strecke 121 weder Altlast aus dem Bereich des größtenteils aufgelassenen Frachtenbahnhofs Penzing noch solche bei der Gleisabzweigung der Strecke 122 in Hütteldorf vorhanden sind. Es gibt auch keine raumplanungsmäßig erfassten Grundwasserschon- oder GW-Schutzgebiete. Ebenso gibt es im Untersuchungsraum nur 4 wasserbüchlerlich erfasste Wasserrechte, welche der Gartenbewässerung dienen und keine Flächen, die für eine Rohstoffgewinnung ausgewiesen wären. Als Zusatzmaßnahmen bzw. Beweissicherung werden die regelmäßigen Messungen des Grundwassermessstellennetzes im BBG-Gutachten 312.1 für die Betriebsphase vorgeschla-*

*gen, um allfällige Veränderungen des Grundwasserregimes in höhen- und richtungsmäßiger sowie chemischer Hinsicht feststellen zu können, die für Anrainerbeschwerden kompetente Stellungnahmen seitens ÖBB zu ermöglichen. Sowohl für quantitative als auch für qualitative Veränderungen des GW-Regimes und auch für ihre Auswirkungen auf den Untergrund in geologischer und hydrogeologischer Hinsicht darf festgestellt bzw. ausgesagt werden, dass diese durch das ÖBB-Vorhaben „Attraktivierung der Verbindungsbahn Hütteldorf-Meidling“ überwiegend nicht oder nicht relevant beeinflusst werden. Die Untersuchungen von Untergrund und Grundwasser wurden umfassend durchgeführt und erfolgten nach dem Stand der Technik. Es muss aber festgehalten werden, dass die vorgefundenen Grundwässer relativ stark vorbelastet sind. Bezogen auf das Bauvorhaben und seine benachbarte Bebauung sind diese Einwirkungen nur sehr gering wesentlich, da die vorhandene Infrastruktur mit öffentlicher Wasserversorgung und Kanalisation diese nicht bauvorhabend wirksam werden. Die Genehmigungskriterien der § 24f, Abs. 2 lit a und Z 2 des UVP-G 2000 und § 104 und § 105 Abs. 1 lit. b und c des WRG 1959 idgF sind erfüllt, so dass eine Bewilligung des Vorhabens aus der fachlichen Sicht des unterfertigten SV möglich erscheint (Band 1, Fragenbereich 2, Seite 345 f.).*

Die seitens der angeführten Sachverständigen als zwingend erachteten Auflagen wurden seitens der UVP-Behörde unter Mitankwendung des WRG im Spruchpunkt I.4. vorgeschrieben.

### **III.5. Parteiengehör im Rahmen der Verhandlung**

In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass aufgrund der zu diesem Zeitpunkt gegebenen „Covid-19-Situation“ die Durchführung einer öffentlichen Erörterung im Gegenstand nicht erfolgen konnte und daher ersatzlos entfallen musste.

Zur endgültigen Abklärung der Umweltauswirkungen des Vorhabens und der Vereinbarkeit mit den Rechtsvorschriften sowie zur Erörterung der im bisherigen Verfahren geäußerten Bedenken wurde in der Zeit vom 29. Juni 2021 mit Fortsetzung bis einschließlich 2. Juli 2021 in der Messe Wien - Congress Center, Messeplatz 1, 1020 Wien, eine öffentliche mündliche Verhandlung mit den Verfahrensparteien und den Sachverständigen abgehalten.

Im Zuge dessen wurde den teilnehmenden Beteiligten Gelegenheit geboten, Fragen an die Behörde, die Sachverständigen und Planer bzw. Ersteller der Umweltverträglichkeitserklärung sowie die Vertreter der ÖBB-Infrastruktur AG als Projektwerberin zu stellen bzw. ergänzende Einwendungen zu erheben.

Um den ordnungsgemäßen Ablauf der Amtshandlungen trotz der COVID-19-Pandemie gewährleisten zu können, wurden die konkrete Behandlung des Bauvorhabens einschließlich der Parteien- und Beteiligtenvorbringen nach Fachbereichen gegliedert.

Wie schon unter Punkt I.9.4 der Begründung dargelegt, erfolgte im Zuge der Rechtsbelehrungen zu Beginn der Verhandlung und auch zu Beginn der darauffolgenden Verhandlungstage durch die Verhandlungsleiterin, im Sinne der Verfahrensökonomie die Verfahrensordnung, dass sämtliche mündlich vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen, bei Bedarf unter Hilfenahme der anwesenden Vertreterinnen und Vertreter der UVP-Behörde zu Protokoll zu diktieren und zu unterfertigen sind. Nur mündlich im Zuge der Diskussion vorgebrachte und nicht protokollierte Stellungnahmen und Einwendungen würden im weiteren Verfahren nicht berücksichtigt werden. Dementsprechend wurde nach Protokollierung je ein Ausdruck der dik-

tierten (bzw. selbst verfassten und mittels USB-Stick auf die Protokollvorlage der Behörde kopierten) und unterfertigten Stellungnahme(n) aus der Niederschrift persönlich an den jeweiligen Verfasser übergeben.

Des Weiteren wurden

- die schriftliche Stellungnahme der Wirtschaftskammer Wien, Standort- und Infrastrukturpolitik vom 25.05.2021,
- die schriftliche Stellungnahme der Stadt Wien, Magistratsdirektion Geschäftsbereich Bauten und Technik, Projektleitung Wien Bahnareale vom 25.05.2021,
- die schriftliche Stellungnahme des Bundesdenkmalamtes, Abteilung für Archäologie vom 06.05.2021,
- die (ergänzenden) Stellungnahmen per E-Mail (georg.becker@posteo.de) von Dr. jur. Georg Becker als Vertreter des Verein Gedenkstätte Gustav Klimt, (D011) vom 08.06.2021 und als Privatperson (D127) vom 10.06.2021, vom 14.06.2021, vom 15.06.2021 und vom 16.06.2021,
- der schriftliche Antrag der UO Alliance for Nature, vertreten durch Generalsekretär Dipl.-Ing. Christian Schuhböck vom 11.06.2021,
- die Bekanntgabe des Vollmachtswechsels für die Bürgerinitiative „Verbindungsbahn-besser.at“ (E003), Sprecherin Mag. Irene Salzmann, vom 17.06.2021,
- die schriftliche Stellungnahme und Antrag der Bürgerinitiative „Gegen VB-Neu“, vertreten durch RA Dr. Stephan Messner (E002) vom 20.06.2021,
- die ergänzenden Einwendungen, Stellungnahmen und Anträge von Herrn Paul Pri-mosch (D014), vom 25.06.2021,
- die ergänzende Stellungnahme und Fragen für die Rednerliste von Gerhard Tomicek (D013) mit E-Mail vom 28.06.2021,
- die ergänzende Stellungnahme und Fragen für die Rednerliste von Mag. Klaus Daubeck (D072) mit E-Mail vom 24.06.2021,
- die ergänzende Stellungnahme der Bürgerinitiative "Initiative Lebenswertes Unter St. Veit", vertreten durch Matthias Schönauer (E001) per E-Mail vom 28.06.2021
- die schriftliche Stellungnahme der Stadt Wien, Magistratsabteilung 22 als Naturschutz-behörde vom 28.05.2021 sowie
- die ergänzende Stellungnahme und Fragen für die Rednerliste von Jan Sturru (D101) mit E-Mail vom 28.06.2021

in die, einen integrierenden Bestandteil dieses Bescheides bildende, Verhandlungsschrift aufgenommen und sind dort auf den Seiten 20 bis 55 wiedergegeben. Bereits vor der Verhandlung wurden diese Stellungnahmen den Sachverständigen für eine allfällige fachliche Behandlung bzw. der ÖBB-Infrastruktur AG zur Stellungnahme vorab per E-Mail bei Einlangen sowie im Zuge der Verhandlung in Papierform übergeben.

Seitens der Projektwerberin und der Sachverständigen wurde in der Verhandlung dazu und zu den während der Verhandlung gestellten Fragen bzw. ergänzenden Einwendungen der Teilnehmenden Stellung genommen. Diese Beantwortungen wurden bei den Schreibplätzen protokolliert, sind der Verhandlungsschrift zu entnehmen und es wird auf diese verwiesen.

In inhaltlicher Hinsicht ist festzuhalten, dass die UVP-Sachverständigen im Zuge der öffentlichen mündlichen Verhandlung grundsätzlich nicht von ihren in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen dokumentierten fachlichen Positionen abgewichen sind. Im Zuge der mündlichen Verhandlung haben diese jedoch Adaptierungen beziehungsweise Präzisierungen von einzelnen Maßnahmen vorgenommen. Das in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen gezogene fachliche Resümee, wonach das gegenständliche Vorhaben bei projektgemäßer Ausführung und Einhaltung der vorgeschriebenen Auflagen und Befristungen den maßgeblichen öffentlichen Interessen nicht entgegensteht und mit den einschlägigen Genehmigungsvoraussetzungen vereinbar ist, wurde bestätigt.

Da, wie bereits unter Punkt I.2.4 der Begründung angeführt, seitens der Behörde gemäß § 53 iVm § 7 AVG im Zuge der Bestellung jedes einzelnen Sachverständigen bzw. der Koordination geprüft worden war, ob Befangenheitsgründe bzw. Ausschließungsgründe vorliegen, wurde den Anträgen des Vertreters der Umweltorganisation „Alliance For Nature“ und weiterer Einschreitern auf Ablehnung der Mehrzahl der Sachverständigen wegen Befangenheit nicht stattgegeben.

Seitens der Verhandlungsleiterin wurde das Ermittlungsverfahren gemäß § 39 Abs. 3 AVG iVm § 16 Abs. 3 UVP-G 2000 für geschlossen erklärt und festgehalten, dass diese Erklärung bewirkt, dass neue Tatsachen und Beweismittel nicht mehr vorgebracht werden können.

Dem Antrag des Rechtsvertreters der Bürgerinitiative „Verbindungsbahn-besser.at“ auf Einräumung einer Frist von 8 Wochen für die Abgabe weiterer Stellungnahmen *zu allen in der Verhandlung erstatteten Gutachten*, wurde somit nicht stattgegeben.

Gemäß § 44 in Verbindung mit § 14 AVG wurde über die Verhandlung eine Niederschrift erstellt, welche gemäß § 44e Abs. 3 AVG für drei Wochen bei der Standortgemeinde Wien, MA 64 und bei der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 zur öffentlichen Einsicht aufgelegt wurde. Die öffentliche Auflage der Verhandlungsschrift wurde den Personen, die eine Ausfertigung verlangt hatten, mit Schreiben vom 12. Juli 2021, GZ. 2021-0.414.283, mitgeteilt. Die Verhandlungsschrift samt den zur Belage erklärten Präsentationen und Schriftstücken wird auch auf der Homepage des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie bis zum Ende des Verfahrens zur Verfügung gestellt. Im Hinblick auf den enormen Umfang der Verhandlungsschrift wurde im Sinne des Umweltschutzes vom Versand von Ausdrucken abgesehen. Gemäß § 44e Abs. 3 AVG können sich jedoch die Beteiligten von der Verhandlungsschrift Abschriften selbst anfertigen oder auf ihre Kosten Kopien oder Ausdrücke erstellen lassen. Erforderlichenfalls wird um Kontaktaufnahme mit der Behörde ersucht.

Die Auseinandersetzung mit den im Rahmen des Parteiengehørs eingelangten Einwendungen bzw. Stellungnahmen sowie mit den (Ablehnungs-)Anträgen erfolgt unter Punkt VI. der Bescheidbegründung.

### **III.6. Auflage der Verhandlungsschrift**

Wie schon unter den Punkten I.10. und I.11. der Bescheidbegründung ausgeführt, langten die dort zitierten Einwendungen wegen Unvollständigkeit und Unrichtigkeit gemäß § 14 Abs. 3 AVG der Verhandlungsschrift sowie diverse Mitteilungen an die Behörde ein.

Neue Tatsachen und Beweismittel, die eine Wiederaufnahme des Ermittlungsverfahrens erforderlich gemacht hätten, waren aus Sicht der Behörde darin nicht enthalten.

Soweit erforderlich, erfolgt die Auseinandersetzung mit den Eingaben unter Punkt VI. der Bescheidbegründung.

#### **IV. Der festgestellte Sachverhalt**

##### **IV.1 Zu den (Umwelt)Auswirkungen des Vorhabens**

Aufgrund des Ermittlungsverfahrens steht fest, dass unter der Voraussetzung, dass die in der Umweltverträglichkeitserklärung und in den technischen Unterlagen bereits enthaltenen und die von den behördlich beigezogenen UVP-Gutachtern als zusätzlich für zwingend erforderlich erachteten Maßnahmen berücksichtigt werden, die Umweltverträglichkeit und somit die Zulässigkeit des gegenständlichen Projekts im Sinne einer umfassenden und integrativen Gesamtschau vorliegt.

Bei projektgemäßer Errichtung und projektgemäßem Betrieb des Hochleistungsstreckenvorhabens wird es zu keiner wie immer gearteten Gesundheitsgefährdung kommen. Auch Belästigungen, die als erheblich zu beurteilen wären, sind nicht abzuleiten.

Die durchgeführten Ermittlungen haben weiters ergeben, dass das geplante Vorhaben vom technischen Standpunkt betrachtet geeignet ist und dem aktuellen Stand der Technik entspricht.

Es ergibt sich weiters, dass nach einhelligem fachlichem Dafürhalten auf die Berücksichtigungswürdigen öffentlichen Interessen Bedacht genommen wurde. Eine nachteilige Beeinträchtigung hat sich nicht ergeben.

Weiters steht auf Grund des Ermittlungsverfahrens fest, dass Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik begrenzt werden, die Immissionsbelastung zu schützender Güter möglichst geringgehalten wird und Abfälle nach dem Stand der Technik vermieden bzw. ordnungsgemäß entsorgt werden.

##### **IV.2 Zum Trassenverlauf**

Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung und des Verfahrens zur Sicherstellung des Trassenverlaufes ist das Hochleistungsstreckenbauvorhaben „ÖBB-Strecken - 12201 (Wien Hütteldorf – Wien Praterstern) km 0,77 bis 5,30; - 12101 (Wien Penzing – Abzweigung Hütteldorf 1) km 1,00 bis km 1,72; - 10615 (Wien Maxing – Wien Matzleinsdorf-Altmanndorf) km 4,53 – km 5,54; „Attraktivierung der Verbindungsbahn““.

Die Projektwerberin beabsichtigt im Wesentlichen die durchgehende Herstellung der Zweigleisigkeit der verfahrensgegenständlichen Strecke im Abschnitt Wien Hütteldorf – Wien Meidling (insb. die zweigleisige Wientalquerung Richtung Wien Hütteldorf), sowie die Erneuerung bzw. Neuerrichtung dreier Haltestellen im 13. Wiener Gemeindebezirk sowie die Niveaufreimachung sämtlicher Eisenbahnkreuzungen. Im Zuge dessen werden unter anderem Unterführungen für bestehende querende Straßen und Wege adaptiert. Das Vorhaben umfasst zudem Lärmschutzmaßnahmen, Entwässerungsmaßnahmen des Bahnkörpers, für die Streckenausrüstung erforderliche Anlagenteile sowie ökologische Ausgleichsmaßnahmen.

Strategisches Ziel ist die Stärkung des S-Bahn-Netzes durch Schaffung der infrastrukturellen Voraussetzungen für eine attraktive West – Ost-Verbindung durch Wien, welche die großen Knoten und U-Bahnverknüpfungen Wien Hütteldorf, Wien Meidling, Wien Matzleinsdorfer

Platz (zukünftig), Wien Hauptbahnhof, Wien Simmering, Wien Stadlau und Wien Aspern Nord verbindet. Durch diese verkehrliche und infrastrukturelle Angebotsverbesserung auf der Linie der S80 in Form eines 15-Minuten Takts und neuer Haltestellen sollen entsprechende Reisedenpotentiale für das System Eisenbahn gehoben werden.

Beim verfahrensgegenständlichen Vorhaben handelt es sich um ein Ausbauvorhaben an einer Bestandsstrecke.

Die Beschreibung des Geländestreifes bzw. des Trassenverlaufs und des darin gelegenen Vorhabens ist in Spruchpunkt I.2.1 enthalten.

Der Verlauf der Trasse ergibt sich aus den in Spruchpunkt I.2.2 genannten Trassenverlaufsplänen vom Juli 2020.

Das Vorhaben besteht aus den in den Spruchpunkten II. und III. angeführten, mit Bescheidstempel versehenen Unterlagen.

### **IV.3 Sachverhalt aus materiellrechtlicher Sicht**

Hinsichtlich der mitanzuwendenden Genehmigungsbestimmungen des EisbG und der Bestimmungen zum Arbeitnehmerschutz wird auf die in Spruchpunkt I.3.1. nicht abschließende Aufzählung verwiesen.

Der Umfang der Genehmigung ergibt sich insbesondere aus den einzelnen Unterlagen des Projektes. Diesbezüglich wird auf das vorliegende, mit Bescheidstempel versehene Inhaltsverzeichnis, ON 410.1, Plannummer BAL302-UV-VBBAL-00-4011-F01 vom Jänner 2021 verwiesen.

Verfahrensgegenstand in Bezug auf die Mitanzwendung des WRG sind die im Zuge der Bauherstellung erforderlichen temporären Wasserhaltungsmaßnahmen (Pumpensümpfe, Drainagegräben) sowie die für Versickerung anfallender Oberflächenwässer während der Betriebsphase erforderlichen Anlage (Versickerungsmulde Strecke 121).

### **IV.4 Ergänzende Feststellungen**

Das Ermittlungsergebnis der UVP-Behörde stützt sich auf das Einreichprojekt vom Juli 2020 in der überarbeiteten Fassung vom Jänner 2021 sowie der im Verfahren eingegangenen Auskünfte einschließlich der Umweltverträglichkeitserklärung und der materiellrechtlichen Einreichunterlagen (Unterlagen zur Trassengenehmigung, Bauentwurf und das Gutachten gemäß § 31a EisbG sowie auf die Ergebnisse der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen und des Trassen-Anhörungsverfahrens, insbesondere der Stellungnahmen und Einwendungen (siehe zur Auseinandersetzung mit den eingebrachten Stellungnahmen und Einwendungen unter Punkt VI. der Begründung) sowie der Erklärungen in der mündlichen Verhandlung.

Die Ermittlungen wurden im Zuge des Verfahrens durchgeführt (siehe zum Verfahrensablauf Punkt I. der Bescheidbegründung).

Für weitere detaillierte Feststellungen siehe auch die Erwägungen zu den Genehmigsvoraussetzungen unter dem nachfolgenden Punkt V.

## V. Erwägungen zu den Genehmigungsvoraussetzungen

### V.1. Genehmigung nach § 24f UVP-G 2000

Die Abs. 1 bis 6 des § 24f UVP-G 2000 betreffend Entscheidung lauten:

*(1) Genehmigungen (Abs. 6) dürfen nur erteilt werden, wenn im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge zu den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften zusätzlich nachstehende Voraussetzungen erfüllt sind:*

- 1. Emissionen von Schadstoffen sind nach dem Stand der Technik zu begrenzen,*
- 2. die Immissionsbelastung zu schützender Güter ist möglichst gering zu halten, wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die*
  - a) das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden oder*
  - b) erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen, oder*
  - c) zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinn des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen, und*
- 3. Abfälle sind nach dem Stand der Technik zu vermeiden oder zu verwerten oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß zu entsorgen.*

*(1a) Die Zustimmung Dritter ist insoweit keine Genehmigungsvoraussetzung, als für den betreffenden Teil des Vorhabens in einer Verwaltungsvorschrift die Möglichkeit der Einräumung von Zwangsrechten vorgesehen ist.*

*(2) Wird im Einzelfall durch die Verwirklichung des Vorhabens ein wesentlich größerer Kreis von Nachbarn bestehender Verkehrsanlagen dauerhaft entlastet als Nachbarn des Vorhabens belastet werden, so gilt die Genehmigungsvoraussetzung des Abs. 1 Z 2 lit. c als erfüllt, wenn die Belästigung der Nachbarn so niedrig gehalten wird, als dies durch einen im Hinblick auf den erzielbaren Zweck wirtschaftlich vertretbaren Aufwand erreicht werden kann. Bestehen besondere Immissionsschutzvorschriften, so ist insoweit die Gefährdung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. a und die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. c nach diesen Vorschriften zu beurteilen.*

*(3) Die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung (insbesondere Umweltverträglichkeitserklärung, Umweltverträglichkeitsgutachten oder zusammenfassende Bewertung, Stellungnahmen, einschließlich der Stellungnahmen und dem Ergebnis der Konsultationen nach § 10, Ergebnis einer allfälligen öffentlichen Erörterung) sind in der Entscheidung zu berücksichtigen. Durch geeignete Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen, Ausgleichsmaßnahmen oder sonstige Vorschriften, insbesondere auch für Überwachungsmaßnahmen für erhebliche nachteilige Auswirkungen, Mess- und Berichtspflichten, ist zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beizutragen. Die Überwachungsmaßnahmen sind nach Art, Standort und Umfang des Vorhabens sowie Ausmaß seiner Auswirkungen auf die Umwelt angemessen festzulegen, die aufgrund der mitanzuwendenden Verwaltungsvorschriften notwendigen Maßnahmen sind hierbei zu berücksichtigen.*

(4) *Ergibt die Gesamtbewertung, dass durch das Vorhaben und seine Auswirkungen, insbesondere auch durch Wechselwirkungen, Kumulierung oder Verlagerungen, unter Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen, insbesondere des Umweltschutzes, schwerwiegende Umweltbelastungen zu erwarten sind, die durch Auflagen, Bedingungen, Befristungen, sonstige Vorschriften, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen nicht verhindert oder auf ein erträgliches Maß vermindert werden können, ist der Antrag abzuweisen. Im Rahmen dieser Abwägung sind auch relevante Interessen der Materengesetze oder des Gemeinschaftsrechts, die für die Realisierung des Vorhabens sprechen, zu bewerten.*

(5) *In der Genehmigung können angemessene Fristen für die Fertigstellung des Vorhabens, einzelner Teile davon oder für die Inanspruchnahme von Rechten festgesetzt werden. Die Behörde kann diese Fristen aus wichtigen Gründen verlängern, wenn der Projektwerber/die Projektwerberin dies vor Ablauf beantragt. In diesem Fall ist der Ablauf der Frist bis zur rechtskräftigen Entscheidung oder zur Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes oder Verfassungsgerichtshofes über die Abweisung des Verlängerungsantrages gehemmt. Im Rahmen eines Beschwerdeverfahrens oder gemäß § 24g können die Fristen von Amts wegen geändert werden.*

(6) *Die nach § 24 Abs. 1 und 3 zuständigen Behörden haben die Abs. 1 bis 5, 13 und 14 anzuwenden, soweit sie für ihren Wirkungsbereich maßgeblich sind.*

#### **V.1.1. Zu § 24f Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000**

Gemäß § 24f Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 sind Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik zu begrenzen. Unter „Emissionen von Schadstoffen“ im Sinne dieser Bestimmung sind vom Vorhaben (seinen Anlagen) ausgehende feste (z.B. Staub; soweit es sich nicht um Abfälle im Sinne der lex specialis des § 24f Abs. 1 Z 3 handelt), flüssige oder gasförmige Stoffe aller Art, soweit sie zu einer Abweichung von der natürlichen Zusammensetzung der freien Luft oder des Wassers der Vorflut in biologischer, chemischer oder physikalischer (Temperatur) Hinsicht führen, zu verstehen. Lärmemissionen, Schall- oder elektromagnetische Wellen, Abwärme und Geruch oder Strahlungen sind nicht als Emissionen von Schadstoffen zu verstehen, wohl aber Treibhausgase wie CO<sub>2</sub> (vgl. Ennöckl/Raschauer/Bergthaler, Kommentar zum UVP-G, 3. Auflage, Rz 34 zu § 17).

Zu der Genehmigungsvoraussetzung des § 24f Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 (Begrenzung der Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik) ist festzuhalten, dass das gegenständliche Hochleistungsstreckenbauvorhaben von mehreren Sachverständigen begutachtet wurde. Die Auswirkungen wurden nach dem Stand der Technik und dem Stand der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften geprüft und beurteilt.

Die Sachverständigen stellen, wie bereits unter Punkt III.1. der Begründung angeführt, in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen 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 Einschätzung 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.*

*Ebenso werden aus fachlicher Sicht die Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik gering gehalten. 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.*

Aufgrund des durchgeführten Ermittlungsverfahrens ist daher davon auszugehen, dass die mit dem Vorhaben verbundenen Emissionen in der Bau- und Betriebsphase entsprechend dem Stand der Technik begrenzt werden.

Die Genehmigungsvoraussetzung des § 24f Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 ist somit erfüllt.

### **V.1.2. Zu § 24f Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000**

Gemäß **§ 24f Abs. 1 Z 2 lit. a UVP-G 2000** sind jedenfalls Immissionen zu vermeiden, die das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden.

Maßgeblich für die Beurteilung der Vorhabenswirkungen auf den Menschen sind die Belastungen durch Lärm, Erschütterungen, elektromagnetische Felder, Luftschadstoffe und Lichtimmissionen sowohl in der Bauphase als auch in der Betriebsphase.

Aufbauend auf die Teilfachgebiete in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen, insbesondere jener für die Wirkfaktoren Schall, Luft und Klima, Elektromagnetische Felder und Licht wurde vom Sachverständigen für Humanmedizin das Vorhaben entsprechend den geltenden Gesetzen, Normen, Verordnungen und Richtlinien und dem Stand der medizinischen Wissenschaften hinsichtlich der Gefährdung oder Schädigung der menschlichen Gesundheit geprüft. Die Beurteilung und Bewertung der Immissionseinwirkungen auf Menschen im Untersuchungsraum erfolgte dabei unter Berücksichtigung der von der Projektwerberin bereits im Projekt vorgesehenen und aller in der gegenständlichen zusammenfassenden Bewertung zusätzlich geforderten Maßnahmen.

In der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen wurde insbesondere von den Sachverständigen für Humanmedizin, für Lärm- und Erschütterungen und für Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Licht/Blendung/Beschattung bestätigt, dass unter Berücksichtigung der von der Projektwerberin in den Einreichunterlagen vorgesehenen und von den Sachverständigen zusätzlich vorgeschlagenen Maßnahmen die Immissionsbelastung der zu schützenden Güter im Sinne des Immissionsminimierungsgebots gemäß § 24f Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 möglichst gering gehalten wird.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Humanmedizin gelangt zu dem eindeutigen Ergebnis (Siehe Band 1, S. 128 ff.), dass *die Immissionsbelastung der zu schützenden Güter (im konkreten Fall betrifft das den Menschen) möglichst gering gehalten wird. Es gibt eine Reihe von Maßnahmen im Projekt, die eine Reduktion der Immissionsbelastung bewirken. Zusätzlich wurden weitere Maßnahmen von den technischen Gutachtern vorgeschlagen. Auch aus medizinischer Sicht gibt es zwingend erforderliche zusätzliche Maßnahmen. Unter Berücksichtigung aller dieser Maßnahmen wird die Immissionsbelastung möglichst gering gehalten. ... Immissionen werden vermieden, die das Leben oder die Gesundheit von Menschen gefährden. Diesbezüglich ist aber auch auf die zusätzlich erforderlichen Maßnahmen, die der Sachverständige für Schall und Erschütterungsschutz vorschlägt zu verweisen. Auch aus medizinischer Sicht gibt es zwingend erforderliche zusätzliche Maßnahmen. Unter Berücksichtigung aller dieser Maßnahmen, ist davon auszugehen, dass das Leben und die Gesundheit von Menschen nicht gefährdet wird.*

Auch aus schalltechnischer bzw. erschütterungstechnischer Sicht wird seitens des Sachverständigen für Lärm und Erschütterungen bestätigt, dass *die Immissionsbelastung der zu schützenden Güter durch die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte bzw. Immissionsrichtwerte möglichst geringgehalten wird.*

Gemäß § 24f Abs. 2 UVP-G 2000 ist die Gefährdung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. a und die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. c bei Bestehen besonderer Immissionsschutzvorschriften nach diesen zu beurteilen. In diesem Zusammenhang wird auf die Ausführungen zur Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung unter Punkt V.1.4. weiter unten verwiesen. stellt

Im Sinne der diesbezüglichen Judikatur des Verfassungs- bzw. Verwaltungsgerichtshofs ergibt sich zusammenfassend, dass sich die Behörde bei der Berücksichtigung dieser "besonderen Immissionsschutzvorschrift" für Schallimmissionen auf Grund des Schienenverkehrs (Zugverkehrs) an deren Grenzwerten „zu orientieren“ hat bzw. diese einen „Mindeststandard“ darstellen.

Zur Gefährdung des Eigentums oder sonstiger dinglicher Rechte durch vorhabensbedingte Immissionsbelastungen ist darauf hinzuweisen, dass § 75 Abs. 1 GewO 1994 – dem das UVP-G 2000 diesbezüglich nachgebildet ist - ausdrücklich klarstellt, dass unter einer Gefährdung des Eigentums nicht die Möglichkeit einer bloßen Minderung des Verkehrswertes des Eigentums zu verstehen ist. Das UVP-G 2000 und die GewO 1994 schützen das Eigentum eines Nachbarn nur bei Bedrohung seiner Substanz oder wenn eine sinnvolle Nutzung der Sache wesentlich beeinträchtigt oder überhaupt unmöglich ist, nicht hingegen bei einer bloßen Minderung des Verkehrswertes (vgl. das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 24. Juni 2009, Zl. 2007/05/0171).

Im Hinblick auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen der Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen gelangt die UVP-Behörde zur Überzeugung, dass durch das Vorhaben Immissionen vermieden werden, die das Leben oder die Gesundheit oder das Eigentums bzw. sonstige dingliche Rechte gefährden.

Es ist somit von der Erfüllung der Genehmigungsvoraussetzung des § 24f Abs. 1 Z 2 lit a UVP-G 2000 auszugehen.

Gemäß **§ 24f Abs. 1 Z 2 lit. b UVP-G 2000** sind Immissionen zu vermeiden, die erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen.

Aus der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen geht hervor, dass auf Grundlage der fachlichen Ausführungen der Sachverständigen, insbesondere der für die Fachbereiche Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume incl. Biologische Vielfalt und Baumschutz), Wasserbautechnik und Oberflächenwässer sowie Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser geschlossen werden kann, dass es zu keinen Immissionen kommt, die erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, wobei vom Vorhaben keine stehenden Gewässer betroffen sind:

Der Sachverständige für Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume incl. Biologische Vielfalt und Baumschutz) bestätigt, dass *durch die Umsetzung der im Projekt vorgesehenen und zusätzlich vorgeschriebenen Maßnahmen die Auswirkungen auf die Biodiversität sowie den Pflanzen- und Tierbestand auf ein nicht erhebliches Ausmaß reduziert werden können, so-*

*dass keine bleibenden Schädigungen von Tier- und Pflanzenvorkommen zu erwarten sind. Immissionen, die erhebliche und nachhaltige Einwirkungen verursachen, werden in der Bau- und Betriebsphase durch entsprechende Maßnahmen vermieden bzw. minimiert.*

*Auch die Projektwirkungen auf die terrestrische Fauna hinsichtlich Erschütterungen sind als geringfügig nachteilig zu beschreiben, da erschütterungsbedingte Irritationen von Tieren sowohl in der Bau- als auch in der Betriebsphase nur im unmittelbaren Nahbereich der Trasse möglich sind und in der Betriebsphase die Grenzwerte der ÖNORM S 9020 eingehalten werden.*

*Die Auswirkungen hinsichtlich Luftschadstoffen und Staubbelastung für terrestrische Tiere und Pflanzen sind als geringfügig nachteilig einzustufen. In der Bau-, als auch in der Betriebsphase werden die Grenzwerte zum Schutz der Ökosysteme ( $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$  NOx JMW) zwar nicht eingehalten (siehe Frage – Wirkfaktor Luftschadstoffe/Staub), was aber in der hohen Vorbelastung im Stadtgebiet begründet ist. Es sind insgesamt aber keine wesentlich negativen Projektwirkungen auf die Biologische Vielfalt, Pflanzen, Tiere und deren Lebensräume zu erwarten. Erhebliche Belastungen, die den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand des Gewässers (Wienfluss) bleibend schädigen, treten nicht auf. (Band 1, S. 238).*

*Der Sachverständige für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer führt aus, dass die Niederschlagswasserableitung von der Bahntrasse größtenteils in die städtische Kanalisation untergeordnet in das Grundwasser nach Passieren einer Bodenfilterschicht erfolgt. Damit wird vorgesorgt, dass es im Regelbetrieb zu keinen mehr als geringfügigen qualitativen Belastungen des Grundwassers und der Oberflächengewässer kommt. An zahlreichen Trassenabschnitten der ÖBB unter Einschluss von stark belasteten Bahnhofsbereichen wurden in den Jahren 1998 bis 2005 Beprobungen bezüglich der Parameter: Temperatur, pH-Wert, elektrische Leitfähigkeit, absetzbare Stoffe CSB, BSB5, TOC (Gesamter organischer Kohlenstoff), Gesamt-Kohlenwasserstoffe, Al, Pb, Cad, Chrom, ges. Fe, ges. Cu, Nickel, Zn durchgeführt. Die Belastung der Niederschlagswässer der Bahntrassen war gering und Überschreitungen der Grenzwerte nach der Grundwasserswellen-VO, der Trinkwasserverordnung bzw. Qualität für Wasser für den menschlichen Gebrauch und der ÖNORM S2088/1 traten nur vereinzelt und mit Ausnahme der wenig kritischen Parameter Al und Fe nur im geringen Ausmaß auf. Die Vorgaben der AAEV wurden stets eingehalten. Es wird vorgeschrieben, dass nur von der AGES zugelassene Spritzmittel verwendet werden. Diese werden unter UV-Einwirkung rasch zersetzt, lagern sich gut an organisches Material der Humusschicht an und werden nur im unbedingt erforderlichen Umfang und nur bei trockenem Wetter verwendet, sodass ein mehr als geringfügiger Eintritt in die Vorflutgewässer nicht auftritt. Die Absperrmöglichkeiten im Anlassfall sichern den Störfall ab. Die ausgetretenen Schadstoffe und belastete Böden werden nachfolgend ordnungsgemäß entsorgt. Die Notfallmaßnahmen werden bis zur Inbetriebnahme in einem Maßnahmen-Notfallplan festgelegt. Der Einsatz von Herbiziden erfolgt nach den Vorgaben der AGES, sodass keine nachhaltigen Auswirkungen zu besorgen sind.*

*Die Emission von Schadstoffen wurde nach Stand der Technik begrenzt und Immissionen vermieden, die merkbar die Gesundheit von Menschen gefährden oder erhebliche Belastungen für die Umwelt verursachen oder zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn führen. (Band 1, S. 278).*

*Aus fachlicher Sicht des Sachverständigen für Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser sind die im Fachgutachten ON 312.1 genannten Beschreibungen der geplanten Baumaßnahmen, bezogen auf sein Fachgebiet gesetzestkonform erfüllt. (Band 1, S. 278).*

*Insgesamt wurde von allen Sachverständigen der betroffenen Fachbereiche eine bleibende Schädigung des Bodens, der Luft, des Tier- und Pflanzenbestandes ausgeschlossen.*

**Zusammengefasst kommt die Behörde somit zum Schluss,**

- a.) dass Immissionen, die erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, durch entsprechende in der Umweltverträglichkeitserklärung vorgesehene sowie den von den Sachverständigen für zwingend erforderlich erachteten Maßnahmen möglichst gering gehalten werden und
- b.) Immissionen vermieden werden, die den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend schädigen.

Das Genehmigungskriterium des § 24f Abs. 1 Z 2 lit. b UVP-G 2000 ist somit erfüllt.

Gemäß **§ 24f Abs. 1 Z 2 lit. c UVP-G 2000** sind jedenfalls Immissionen zu vermeiden, die zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinn des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen. Bestehen besondere Immissionsschutzvorschriften, so ist gemäß § 24f Abs. 2 UVP-G 2000 insoweit die Gefährdung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. a und die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. c nach diesen Vorschriften zu beurteilen.

Der Sachverständige für Humanmedizin gelangt in Zusammenschau mit den Aussagen des Sachverständigen für Lärm und Erschütterungen zu dem eindeutigen Ergebnis, dass *Immissionen vermieden werden, die zu unzumutbaren Belästigungen der Nachbarn führen. Diesbezüglich ist aber auf die zusätzlich erforderlichen Maßnahmen, die der Sachverständige für Schall und Erschütterungsschutz vorschlägt zu verweisen. Auch aus medizinischer Sicht gibt es zwingend erforderliche zusätzliche Maßnahmen. Unter Berücksichtigung aller dieser Maßnahmen, ist davon auszugehen, dass es zu keinen erheblichen und daher im Sinne des UVP Gesetzes als unzumutbar zu beurteilenden Belästigungen der Nachbarn kommen kann.*

Der Sachverständige für Lärm und Erschütterungen verweist auf seine Stellungnahmen M1 (Band 1, S. 79 f.), wonach *die von der Projektwerberin vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen aus Sicht des Fachgebietes Lärmschutz plausibel und nachvollziehbar sind. Es ergeben sich grundsätzlich keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber den Einschätzungen der Projektwerberin. Die Beurteilung im Fachgebiet Lärmschutz umfasst die Immissionen aus der Bauphase, sowie während des Betriebs aus Schienenverkehr (Weststrecke und Vorortelinie, U-Bahn und Straßenbahn), Straßenverkehr und haustechnischen Anlagen. Zur Sicherstellung der Einhaltung der Schutzziele aus dem Schienenverkehrsbetrieb sind aktive (bahnseitige) und passive (objektseitige) Maßnahmen erforderlich. Aus schalltechnischer Sicht sind die Ergebnisse und Schutzmaßnahmen nachvollziehbar und entsprechend dem Stand der Technik.*

Auch aus Sicht des Fachgebietes Erschütterungsschutz *sind die von der Projektwerberin vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen nachvollziehbar und plausibel. Die erforderlichen normativen Grundlagen wurden nachvollziehbar und verständlich aufbereitet. Für die Ermittlung der Immissionen am Bestand werden die erhobenen Objektdaten, sowie die Methodik zur Bestandserfassung nachvollziehbar aufbereitet. Aus erschütterungsschutztechnischer Sicht sind die Ergebnisse und die Schutz- bzw. Kontrollmaßnahmen in der Bauphase nachvollziehbar und entsprechend dem Stand der Technik.*

Zuletzt bestätigt der Sachverständige, dass *aus schalltechnischer bzw. erschütterungstechnischer Sicht die Immissionsbelastung der NachbarInnen unter Berücksichtigung der geplanten Lärmschutzmaßnahmen und der damit bedingten Einhaltung der Immissionsgrenzwerte möglichst geringgehalten wird.* (Band 1, S. 131)

Zudem werden unter Anwendung der im Kapitel 8 „Maßnahmenkatalog“ ab Seite 380 ff. formulierten Maßnahmen Immissionen vermieden, die zu einer unzumutbaren Belästigung der NachbarInnen führen.

**Aufgrund der nachvollziehbaren und schlüssigen Ausführungen der UVP-Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen ist somit insgesamt von der Erfüllung der Genehmigungsvoraussetzung des § 24f Abs. 1 Z 2 lit. a bis c UVP-G 2000 auszugehen.**

### **V.1.3. Zu § 24f Abs. 1 Z 3 UVP-G 2000**

Gemäß § 24f Abs. 1 Z 3 UVP-G 2000 sind Abfälle nach dem Stand der Technik zu vermeiden oder zu verwerten oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, zu entsorgen.

Der Sachverständige für Abfallwirtschaft und Boden- und Grundwasserqualität bestätigte der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen (Band 1, S. 257 f.), dass *ungeachtet der möglichen Verwertungspotentiale hinsichtlich der auftretenden Emissionen eine Betrachtung des Worst-Case-Szenarios erfolgte, dh dass die ermittelten Massen für die Ermittlung der erforderlichen Fahrbewegungen mit einem Zuschlag von 20% erhöht wurden und dass davon ausgegangen wurde, dass alle abzutragenden Materialien weggeschafft und extern behandelt werden und alle neuen Baumaterialien zugeführt werden.*

*Aus dem Fachgebiet Abfallwirtschaft, Boden- und Grundwasserqualität wird für die Bauphase als zwingende Maßnahme der Einsatz einer abfallchemischen Bauaufsicht zur Überwachung der Einhaltung der abfallrechtlichen Vorschriften und der abfallchemischen Grenzwerte vorgeschrieben.*

*Baulogistisch mögliche Verwertungsmaßnahmen von Aushubmaterial und Gleisschotter werden - sofern sowohl die geotechnische als auch die abfallchemische Eignung vorliegt - im Bauilos vorgesehen. Es wird ua Aufgabe der zu bestellenden abfallchemischen Bauaufsicht sein, die entsprechenden Untersuchungen und die Zulässigkeit der Verwendung der Materialien für bautechnische Zwecke auf Basis der gültigen Regelwerke (BAWP idgF, Recycling-Baustoffverordnung idgF., etc.) zu veranlassen, zu prüfen und zu dokumentieren.*

*Für die nicht verwertbaren Materialien ist die ordnungsgemäße Entsorgung durch im Nahbereich von Wien vorhandene Behandlungsanlagen und Deponien sichergestellt.*

Dazu wurden seitens des Sachverständigen entsprechende Maßnahmen formuliert.

Um schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf den Boden zu verhindern oder verringern oder günstige Auswirkungen zu vergrößern wurden die in den Spruchpunkten IV.1.6.1 bis IV.1.6.7, IV.2.4.1 und IV.2.4.2 sowie IV.3.4.1 aufgenommenen zusätzlich zwingend erforderlichen Maßnahmen vorgeschlagen.

**Es ist somit von der Erfüllung des Genehmigungskriteriums des § 24f Abs. 1 Z 3 UVP-G 2000 auszugehen.**

### **V.1.4. Zu § 24f Abs. 2 UVP-G 2000 und zur Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV)**

Gemäß **§ 24f Abs. 2 UVP-G 2000** ist für den Fall, dass besondere Immissionsschutzvorschriften bestehen, die Gefährdung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. a und die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. c nach diesen Vorschriften zu beurteilen.

Nach der noch immer gültigen Judikatur handelt es sich bei der SchIV um eine „besondere Immissionsschutzvorschrift“ für Eisenbahntrassen iSd § 24h Abs. 2 UVP-G 2000 (nunmehr § 24f

Abs. 2 UVP-G 2000). Die verordnungserlassende Behörde hat sich demgemäß bei der Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmbelastigungen von Nachbarn durch Eisenbahnvorhaben gemäß § 24h Abs. 1 Z 2 lit c UVP-G 2000 (nunmehr § 24f Abs. 1 Z 2 lit c UVP-G 2000) an den Grenzwerten der SchIV zu orientieren. (VfGH v 13.12.2007, ZI V87/06).

Für den Bereich Wirkungen des Lärms auf den Menschen kommt der UVP-Sachverständige für Humanmedizin in der „allgemeinverständlichen Zusammenfassung“ der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen (Band 1, S. 363 ff.) zu folgendem Urteil: *Aus humanmedizinischer Sicht ist zum Bereich Lärm festzuhalten, dass unter Berücksichtigung der aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen die verbleibenden Lärmimmissionen während der Betriebsphase als nicht gesundheitsgefährdend zu beurteilen sind, auch erhebliche bzw. unzumutbare Belästigungen sind nicht zu erwarten.*

*Was den Anlagenlärm der Technikgebäude betrifft so werden die Geräusche der haustechnischen Anlagen in der Nacht bei den nächstgelegenen Anrainern keine Werte erreichen die als erheblich belästigend zu beurteilen sind.*

*Betreffend den veränderten Straßenverkehrslärm sind aufgrund der teilweise zu setzenden Maßnahmen (passiver Lärmschutz) keine erheblich belästigenden Einwirkungen zu erwarten. Eine Gefahr für die Gesundheit besteht nicht.*

*Öffentliche Spielplätze, Park- oder Gartenanlage bzw. Spielplätze, Park- oder Gartenanlagen im Sinne der Vorgaben der SchIV weisen keine Bahnlärmpegel auf die als gesundheitsgefährdend oder erheblich belästigend zu beurteilen sind.*

*Im Bereich Erschütterungen kommt es zu erheblichen bzw. unzumutbaren Belästigungen, müssen sowohl in der Bauphase wie auch in der Betriebsphase Grenzwerte eingehalten werden. Diese sind für die Bauphase in der RVE 04.02.04 „Erschütterungen und sekundärer Luftschall bei Bauarbeiten an Eisenbahnanlagen“ Ausgabe 1. August 2019 definiert und für die Betriebsphase in der ÖNORM S 9012 Ausgabe 15.12.2016. Die Einhaltung dieser Grenzwerte stellt sicher, dass Einwirkungen in der Bauphase und in der Betriebsphase soweit begrenzt sind, dass mit keinen erheblichen Belästigungen und keinen Gefahren für die Gesundheit der Betroffenen zu rechnen ist. Weitere zusätzliche Maßnahmen, die der technische Sachverständige für den Fachbereich Erschütterungsschutz vorschlägt, sind auch aus medizinischer Sicht sinnvoll und erforderlich. ... Es gilt die Vorgabe des UVP-Gesetzes, dass die Immissionsbelastung der zu schützenden Güter möglichst gering zu halten ist. Dies ist im konkreten Projekt auch eingehalten ist.*

Wie schon beim Genehmigungskriterium des § 24f Abs. 1 Z 2 lit. c UVP-G 2000 weiter oben ausgeführt, bestätigt der Sachverständige für Lärm- und Erschütterungsschutz, *dass aus schalltechnischer bzw. erschütterungstechnischer Sicht die Immissionsbelastung der NachbarInnen unter Berücksichtigung der geplanten Lärmschutzmaßnahmen und der damit bedingten Einhaltung der Immissionsgrenzwerte möglichst geringgehalten wird* (Band 1, S. 131).

Die vorhabensbedingten Immissionen führen somit aus Sicht der Sachverständigen weder zu Gesundheitsgefährdungen noch zu erheblichen Belästigungen. Der Einsatz von objektseitigen Maßnahmen ist gemäß § 5 Abs. 5 SchIV zulässig.

Die Vorgaben der SchIV für den Schienenlärm wurden somit eingehalten. Die als zusätzlich zwingend erforderlich erachteten Maßnahmenvorschläge der Sachverständigen wurden in die Spruchpunkte IV.1.3.1 bis IV.1.3.9, 1.8, IV.2.5.1 und IV.3.1.1 bis IV.3.1.10 aufgenommen.

### **V.1.5. Zu § 24f Abs. 3 und 4 UVP-G 2000**

Gemäß § 24f Abs. 3 UVP-G 2000 sind die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung (insbesondere Umweltverträglichkeitserklärung, zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen, Stellungnahmen, einschließlich der Stellungnahmen und dem Ergebnis der Konsultationen nach § 10 leg. cit., Ergebnis einer allfälligen öffentlichen Erörterung) in der Entscheidung zu berücksichtigen. Durch geeignete Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen, Ausgleichsmaßnahmen oder sonstige Vorschriften (insbesondere auch für Überwachungs-, Mess- und Berichtspflichten und Maßnahmen zur Sicherstellung der Nachsorge) ist zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beizutragen.

Den Vorgaben des § 24f Abs. 3 UVP-G 2000 hat die UVP- Behörde dadurch entsprochen, dass sämtliche im Rahmen des Auflageverfahrens bei der UVP-Behörde eingelangten Einwendungen und Stellungnahmen von den Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 31. Mai 2021 beantwortet wurden. Die Stellungnahmen und Einwendungen sind bei dessen Erstellung in die fachliche Beurteilung der Sachverständigen eingeflossen und wurden gegebenenfalls in Form von Maßnahmenvorschreibungen berücksichtigt.

Im Rahmen der fachlichen Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen und Einwendungen ergaben sich keine Gründe, die – bei Berücksichtigung der von den Sachverständigen zusätzlich für erforderlich erachteten Maßnahmen im Umfang der unter Spruchpunkt IV. des Bescheides aufgenommenen Nebenbestimmungen – einer Realisierung des Vorhabens entgegenstehen.

In der mündlichen Verhandlung sind die Sachverständigen ebenfalls auf alle Vorbringen der Verfahrensbeteiligten in fachlicher Hinsicht eingegangen, wobei in einigen Bereichen eine Änderung des in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen enthaltenen Maßnahmenkataloges erfolgte.

Die von den Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vorgeschlagenen Maßnahmen wurden im Umfang der unter Spruchpunkt IV. des Bescheides aufgenommenen Nebenbestimmungen, in den Bescheid übernommen. Dadurch wird sichergestellt, dass der gegenständliche Bescheid zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beiträgt.

### **V.1.6. Zu den Nebenbestimmungen allgemein**

**V.1.6.1** Nebenbestimmungen müssen möglichst klar bestimmten und nach Materien gegliederten Spruchpunkten zugeordnet werden können. Es muss nach Zuständigkeitsübergang eindeutig feststellbar sein, welcher Bescheidteil und welche Nebenbestimmungen von welcher Behörde zu vollziehen sind. Diesbezüglich ist anzumerken, dass die Vorschreibung sämtlicher Nebenbestimmungen im Rahmen der Zuständigkeit der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie als Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 und somit aufgrund der Grundlage des UVP-G 2000 sowie des EisbG und der sonst mitangewendeten Materiengesetze erfolgt sind.

**V.1.6.2** Die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie ist nach dem UVP-G 2000 somit zuständig für die Erlassung von Nebenbestimmungen in Bezug auf wichtige Hauptauswirkungen des Vorhabens, etwa durch Lärm und Luftschadstoffe.

Aber auch auf Grundlage des § 19 Abs. 2 EISB-G ist die Vorschreibung dem Schutz von privatem und öffentlichem Gut dienender Auflagen möglich, durch die ein allenfalls entstehender Nachteil verhindert oder auf das unbedingt notwendige Maß herabgesetzt wird.

Die die Bauphase betreffenden Vorschreibungen sind vom Zuständigkeitsübergang nicht betroffen. Diese Nebenbestimmungen schließen eine neuerliche bzw. aufgrund der dort anzuwendenden materiellrechtlichen Bestimmungen präzisierende Vorschreibung durch die zuständigen Behörden im Materieverfahren nach Landesrecht nicht aus.

Nebenbestimmungen aus ökologischer Sicht sind nur insoweit bindend, als diese nicht im Verfahren gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 aufgehoben, abgeändert oder ergänzt werden.

**V.1.6.3** Soweit von den Parteien und Beteiligten und insbesondere den Sachverständigen die Aufnahme von Nebenbestimmungen (Vorschreibungen, Bedingungen und Auflagen) in den Genehmigungsbescheid gefordert wurde, ist darauf hinzuweisen, dass durch den Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG auch der Gegenstand des Verwaltungsverfahrens klar und eindeutig vorgegeben wird.

Nebenbestimmungen können von der Behörde nur dann vorgeschrieben werden, wenn sie sich auf das verfahrensgegenständliche Vorhaben beziehen.

Überdies müssen Nebenbestimmungen hinreichend bestimmt sein. Vorschreibungen haben darüber hinaus eine rechtliche Bedingung oder ein Sollen zum Ausdruck zu bringen.

Im Allgemeinen ist hervorzuheben, dass Maßnahmen, zu denen bereits das Gesetz unmittelbar verpflichtet, keiner Bescheidaufgabe bedürfen (siehe die Erkenntnisse des VwGH vom 26. März 1980, Zl. 1571/77, VwSlg. 10078 A/1980, und vom 3. Juni 1997, Zl. 97/06/0055). Die bloße Wiederholung von Vorschreibungen (Rechtsfolgen), die bereits durch das Gesetz festgelegt sind, kann nicht als solche Nebenbestimmung angesehen werden.

Im Wesentlichen wurden die in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vorgeschlagenen zwingenden Maßnahmen, allenfalls bedingt durch das weitere Verfahren, in modifizierter Form in den Spruch übernommen.

Die Nummerierung der Auflagen in den einzelnen Spruchpunkten erfolgt in fortlaufender Nummernfolge. Zur Klarstellung und leichteren Auffindbarkeit in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen wurde bei einigen Nebenbestimmungen die Benennung des Sachverständigen in Klammer hinzugefügt.

**V.1.6.4** In zahlreichen von den UVP-Sachverständigen vorgeschlagenen zwingenden Maßnahmen wurden der Begriff „Behörde“ verwendet. Zur Klarstellung, um welche es sich hierbei handelt, wurde die Bezeichnung „UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000“ bzw. „Behörde gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000“ verwendet.

**V.1.6.5** Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass sämtliche Bescheidvoraussetzungen durch die Projektwerberin einzuhalten sind. Diese stellen neben den in den Spruch des Bescheides übernommenen Vorschreibungen der Sachverständigen vor allem auch sämtliche in der UVE, dem Bauentwurf, der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen sowie der Verhandlungsschrift und sonstigen Unterlagen enthaltenen Bedingungen hinsichtlich Bau und Betrieb des gegenständlichen Vorhabens dar.

Die Aufnahme von Auflagenvorschlägen, die bereits im Projekt enthalten bzw. von der Projektwerberin im Zuge der mündlichen Verhandlung zum Projektinhalt erhoben wurden und somit Projektbestandteil sind, ist grundsätzlich ebenfalls entbehrlich. Diese wurden nur im Fall stilistischer Abänderungen aufgenommen.

Festzuhalten ist, dass die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen sowie die Verhandlungsschrift samt Beilagen Bestandteil des gegenständlichen Bescheides sind. Allfällige dort enthaltene Erläuterungen und Begründungen sind somit insbesondere bei der Auslegung des Spruches heranzuziehen.

#### **V.1.7. Zu den Nebenbestimmungen im Einzelnen**

Angeführt werden nur jene Nebenbestimmungen, die sich aufgrund des Ergebnisses der mündlichen Verhandlung bzw. aufgrund stilistischer Verbesserungen verändert haben.

##### **V.1.7.1 Zu den Nebenbestimmungen für den Fachbereich Lärm und Erschütterungen (LA)**

Die zwingenden Maßnahmenvorschläge des Sachverständigen wurden teilweise stilistisch präzisiert.

Insbesondere im Hinblick auf die nach Fertigstellung zu erteilende Betriebsbewilligung hat es sich aus Sicht der UVP-Behörde bewährt, eine unabhängige Bauaufsicht für das Fachgebiet Lärm und Erschütterungen („BA-LA/ER“) zu bestellen sowie im Hinblick auf mögliche Beschwerden der Nachbarschaft eine mit ausreichenden Befugnissen für den Bauablauf ausgestattete Ansprechperson (Bau-Ombudsperson) einzurichten und diverse Berichts- bzw. Informationspflichten der Projektwerberin vorzuschreiben, weshalb dies im gegenständlichen Vorhaben ebenfalls festgelegt wurde.

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

##### **V.1.7.2 Zu den Nebenbestimmungen für den Fachbereich Luft und Klima (KL)**

Die Maßnahmenvorschläge KL01, KL02 und KL04/79 des Sachverständigen enthielten ausschließlich bereits projektsgemäß vorgesehene Maßnahmen, weshalb im Hinblick auf die nach Fertigstellung zu erteilende Betriebsbewilligung der Projektwerberin diverse Informationspflichten vorgeschrieben wurden.

Die Maßnahmen KL03 und KL04/66 waren als Empfehlung formuliert, jedoch aufgrund der Klimarelevanz und der Aussagen in den gutachterlichen Stellungnahmen betreffend die Erwärmung von Hietzing als zwingend zu verstehen. Wegen des Zusammenhangs mit dem Gestaltungswettbewerb wurde festgelegt, den Fokus bei der Bepflanzung auf die Bereiche wo sich viele Menschen aufhalten oder bewegen zu legen.

##### **V.1.7.3 Zu den Nebenbestimmungen für den Fachbereich Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser (HD)**

Die Maßnahmenvorschläge des Sachverständigen enthielten ausschließlich bereits projektsgemäß vorgesehene Maßnahmen, weshalb im Hinblick auf die nach Fertigstellung zu erteilende

Betriebsbewilligung der Projektwerberin diverse und diverse Berichts- bzw. Informationspflichten vorgeschrieben wurden.

#### **V.1.7.4 Zu den Nebenbestimmungen für den Fachbereich Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Licht/Blendung/Beschattung (ET)**

Die zwingenden vorgeschlagenen Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen des Sachverständigen wurden teilweise stilistisch präzisiert.

#### **V.1.7.5 Zu den Nebenbestimmungen für den Fachbereich Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume incl. Biologische Vielfalt und Baumschutz) (ÖK)**

Die zwingenden Maßnahmenvorschläge des Sachverständigen wurden teilweise stilistisch präzisiert.

Die im Zuge der Verhandlung definierte zusätzliche verpflichtend umzusetzende Maßnahme für die Bauphase „Maßnahme ÖK 09 (Bauphase)“ (Verhandlungsschrift, S. 195 und 223) hat in Spruchpunkt IV.1.7.12 (ÖK09-Bauphase) ihren Niederschlag gefunden.

#### **V.1.7.6 Zu den Nebenbestimmungen für den Fachbereich Humanmedizin (HU)**

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

#### **V.1.7.7 Zu den Nebenbestimmungen für den Fachbereich Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter (RP)**

Der Maßnahmenvorschlag betreffend den Hildegard-Teuschl-Weg (RP01) war nicht hinreichend bestimmt, weshalb die UVP-Behörde eine Präzisierung vornahm. Auch der Bereich, in dem Abschnitte für begrünte Gitter vor den Lärmschutzwänden in Zuge des Gestaltungswettbewerbs vorzusehen sein werden, wurde um die Kilometrierungen in der Empfehlung RP11 im Band 1 der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen (S. 392) präzisiert.

#### **V.1.7.7 Zusammenfassung**

Die von der UVP-Behörde vorgenommene Gesamtbewertung hat ergeben, dass kein Abweisungsgrund gemäß § 24f Abs. 4 UVP-G 2000 vorliegt. Das heißt, die Gesamtbewertung der Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung hat keine schwerwiegenden Umweltbelastungen, die einer Realisierung des geplanten Vorhabens entgegenstehen, ergeben.

Die Gesamtbewertung erfolgte unter Berücksichtigung insbesondere der Umweltverträglichkeitserklärung und der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 31. Mai 2021 einschließlich der darin enthaltenen und in der öffentlichen mündlichen Ver-

handlung vom 29. Juni 2021 mit Fortsetzung bis einschließlich 2. Juli 2021 ergänzten fachlichen Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen und unter Berücksichtigung der von den UVP-Sachverständigen zusätzlich für erforderlich erachteten Maßnahmen sowie den Ergebnissen des ergänzenden Parteiengehörs, die in die Entscheidung Eingang gefunden haben.

Da das Ermittlungsverfahren ergeben hat, dass unter der Voraussetzung, dass die in der Umweltverträglichkeitserklärung dargestellten und die von den Sachverständigen geforderten Maßnahmen umgesetzt werden, die Umweltverträglichkeit des geplanten Vorhabens im Sinne einer umfassenden und integrativen Gesamtschau gegeben ist, konnte die gegenständliche Genehmigung erteilt werden.

Angemerkt wird, dass im Spruchpunkt IV. mit einigen begründeten Ausnahmen ausschließlich jene Maßnahmen der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen sowie jene im Rahmen der mündlichen Verhandlung bzw. dem ergänzenden Parteiengehör geänderten Maßnahmen als Nebenbestimmungen aufgenommen worden sind, deren Umsetzung in die Zuständigkeit der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie als UVP-Behörde und teilkonzentrierte Genehmigungsbehörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 fällt. Hervorzuheben ist, dass die Nebenbestimmungen aus dem Fachbereich Ökologie (Pflanzen, Tiere und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt) aufgenommen wurden, soweit diese für die Umweltverträglichkeit des Vorhabens als unabdingbar angesehen wurden. Diese sind nur insofern bindend und anzuwenden, als diese nicht durch die jeweils zuständige Behörde im Zuge des Verfahrens gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 abgeändert, ergänzt oder aufgehoben werden.

## **V.2. Bestimmung des Trassenverlaufs nach dem HIG**

**V.2.1** Die maßgeblichen Bestimmungen des Hochleistungsstreckengesetzes (HIG), BGBl. Nr. 135/1989 idF BGBl. I Nr. 154/2004, lauten (auszugsweise):

### ***Trassengenehmigung***

*§ 3. (1) 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, bedarf es einer Trassengenehmigung, die der Bundesminister für Verkehr, 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) mit Bescheid zu erteilen hat. Als Ausbaumaßnahmen sind dabei auch Trassenänderungen geringen Umfanges oder die Zulegung eines weiteren Gleises auf einer durchgehenden Länge von höchstens 10 km zu verstehen, wenn in diesen Fällen die Mitte des äußersten Gleises der geänderten Trasse von der Mitte des äußersten Gleises der bestehenden Trasse nicht mehr als 100 m entfernt ist.*

*(2) Sofern für den Bau oder die Änderung einer Hochleistungsstrecke oder für eine Begleitmaßnahme eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 durchzuführen ist, bedarf die Sicherstellung des Trassenverlaufes einer solchen Hochleistungsstrecke ebenfalls einer Trassengenehmigung, die durch Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie zu erteilen ist.*

*(3) Im Trassengenehmigungsbescheid ist der Trassenverlauf insoweit sicher zu stellen, als hierfür ein Geländestreifen festzulegen und in Planunterlagen darzustellen ist. Die Breite dieses*

*Geländestreifens ist entsprechend den örtlichen Verhältnissen festzulegen und darf das Ausmaß nicht überschreiten, welches für die Eisenbahnanlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen, die für den Bau und den Betrieb von und den Betrieb auf einer Hochleistungsstrecke erforderlich sind, notwendig ist, wobei für den Bahnkörper die Breite des Geländestreifens 150 m nicht überschreiten darf.*

*(4) Der Trassengenehmigungsbescheid ist gemeinsam mit den Planunterlagen beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, bei dem Amt der Landesregierung des örtlich berührten Bundeslandes und bei den örtlich berührten Gemeinden zur Einsicht aufzulegen.*

### **Anhörung im Trassengenehmigungsverfahren**

*§ 4. (1) Vor Erlassung eines Trassengenehmigungsbescheides sind die Länder, deren örtlicher Wirkungsbereich von dem geplanten Trassenverlauf berührt wird, sowie die in ihrem Wirkungsbereich berührten gesetzlichen Interessenvertretungen zu hören. Zum Zwecke der Anhörung hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie vom Eisenbahnunternehmen zu erstellende ausreichende Planunterlagen über den Trassenverlauf zu übermitteln. Bei der Übermittlung sind die Anzuhörenden zur Stellungnahme innerhalb vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie festzulegender angemessener Fristen zu ersuchen. Die Länder sind überdies zu ersuchen, zum geplanten Trassenverlauf auch unter den Gesichtspunkten der vom Land zu besorgenden Angelegenheiten Stellung zu nehmen.*

*(2) In den Planunterlagen über den Trassenverlauf ist auf die Umweltverträglichkeit des Trassenverlaufes Bedacht zu nehmen und insbesondere auch auszuführen, welche Vorkehrungen vorgesehen sind, damit aus dem Bau und Betrieb von und dem Betrieb auf der geplanten Hochleistungsstrecke zu erwartende und im Verhältnis zur Art der Nutzung des benachbarten Geländes wesentliche zusätzliche Umweltbeeinträchtigungen möglichst gering gehalten werden. Subjektive Rechte werden hiedurch nicht begründet.*

*(3) Es sind auch die Gemeinden, deren örtlicher Wirkungsbereich vom geplanten Trassenverlauf berührt wird, zu hören. Die Ausübung dieses Anhörungsrechtes durch die Gemeinde ist eine Aufgabe des eigenen Wirkungsbereiches. Zum Zweck der Anhörung sind den Gemeinden die Planunterlagen über den Trassenverlauf, soweit er den örtlichen Wirkungsbereich der jeweiligen Gemeinde berührt, zu übermitteln.*

### **Rechtswirkungen einer Trassengenehmigung**

*§ 5. (1) Nach Erlassung des Trassengenehmigungsbescheides dürfen auf den vom künftigen Trassenverlauf betroffenen Grundstücksteilen (Hochleistungsstrecken-Baugebiet) Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen werden, keine Anlagen sonst errichtet oder geändert werden, keine Gewinnung mineralischer Rohstoffe aufgenommen werden sowie keine Deponien eingerichtet oder erweitert werden; ein Entschädigungsanspruch kann hieraus nicht abgeleitet werden. Bauführungen, Anlagenerrichtungen oder -erweiterungen, die Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe sowie die Einrichtung oder Erweiterung von Deponien, die in rechtlich zulässiger Weise vor Erlassung des Trassengenehmigungsbescheides begonnen wurden, werden hievon nicht berührt.*

*(2) Als betroffene Grundstücksteile im Sinne des Abs. 1 gelten all jene, die nach den Planunterlagen im Bereich des durch den Trassengenehmigungsbescheid festgelegten Geländestreifens liegen.*

*(3) Ausnahmen von der Rechtswirkung (Abs. 1) eines erlassenen Trassengenehmigungsbescheides sind zulässig, wenn sie den geplanten Trassenverlauf nicht erheblich erschweren oder*

wesentlich verteuern oder zum Schutz des Lebens und der Gesundheit von Personen notwendig sind. Abweichend davon sind Ausnahmen von dem Verbot, die Gewinnung mineralischer Rohstoffe aufzunehmen, auch dann zulässig, wenn das öffentliche Interesse an der Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe das öffentliche Interesse nach Vermeidung einer erheblichen Erschwerung oder wesentlichen Verteuerung des geplanten Trassenverlaufes überwiegt.

(4) Ausnahmen nach Abs. 3 hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie nach Anhörung des Eisenbahnunternehmens zuzulassen; die Zulassung von Ausnahmen durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ist jedoch nicht erforderlich, wenn es über die Vornahme der Neu-, Zu- und Umbauten, über die Errichtung oder Änderung von Anlagen, über die Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe oder über die Einrichtung oder Erweiterung von Deponien auf den von der künftigen Hochleistungsstrecken-Trasse betroffenen Grundstücks-teilen zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem jeweiligen Eigentümer dieser Grundstücksteile oder mit denjenigen, die zur Errichtung oder Änderung von Anlagen, zur Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe oder zur Einrichtung oder Erweiterung von Deponien berechtigt sind, zu einer zivilrechtlichen Einigung, die schriftlich festzuhalten ist, gekommen ist.

(5) Vor Erlassung eines Bescheides, mit dem eine Ausnahme vom Verbot der Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe nicht zugelassen wird, ist der Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit anzuhören. Der Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit ist berechtigt, gegen Bescheide, mit denen eine Ausnahme vom Verbot der Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe nicht zugelassen wird, Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof zu erheben.

(6) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat auf Antrag des Eisenbahnunternehmens die Beseitigung eines dem Abs. 1 widersprechenden Zustandes auf Kosten des Betroffenen anzuordnen.

(7) Nach Ablauf von fünf Jahren nach Erlassung des Trassengenehmigungsbescheides haben die betroffenen Liegenschaftseigentümer Anspruch auf Einlösung der bezüglich der Grundstücksteile durch das Eisenbahnunternehmen, sofern eine Ausnahmegewilligung (Abs. 4) verweigert wurde und sofern der Trassengenehmigungsbescheid für den Grundstücksteil noch gilt.

(8) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat auf Antrag des Eisenbahnunternehmens oder von Amts wegen die Rechtswirkungen (Abs. 1) eines Trassengenehmigungsbescheides für unwirksam zu erklären, wenn oder insoweit sie zur Sicherstellung des geplanten Trassenverlaufes nicht mehr notwendig sind.

**V.2.2** Die zitierten Bestimmungen des HIG sehen zusammengefasst vor, dass die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie über Antrag eines Eisenbahnunternehmens für eine 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 für die Sicherung des Trassenverlaufes die Genehmigung (Trassengenehmigung) mit Bescheid zu erteilen hat. Der Trassenverlauf ist insoweit sicher zu stellen, als hierfür ein Geländestreifen festzulegen und in Planunterlagen darzustellen ist. Im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung für den Bau oder eine Änderung einer Hochleistungsstrecke ist jedenfalls ein Trassengenehmigungsverfahren durchzuführen.

Gemäß § 3 Abs. 1 HIG hat die Behörde bei ihrer Entscheidung nach den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn sowie unter Bedachtnahme auf die sonstigen öffentlichen Interessen die Ergebnisse der Anhörung (§ 4 leg. cit.) zu entscheiden.

**V.2.3** Seitens des Sachverständigen für Eisenbahnbetrieb wird wie bereits unter Punkt III.2 der Begründung ausgeführt, bestätigt, dass im Projekt die Erfordernisse einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn dargestellt sind und auf die sonstigen öffentlichen Interessen Bedacht genommen wurde.

Vom Sachverständigen für Eisenbahnbau; Infrastrukturplanung / Verkehr inklusive Straßen wird dort auch bestätigt, dass der zu sichernde Geländestreifen des Trassenverlaufs nach § 3 HIG, welcher sich beim gegenständlichen Vorhaben an den Bestand orientiert, in den Planunterlagen unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse dargestellt ist und die Breite des Geländestreifens das Ausmaß nicht überschreitet, welches für Eisenbahnanlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen, die für den Bau und den Betrieb einer Hochleistungsstrecke erforderlich sind, notwendig ist.

Den gesetzlichen Interessensvertretungen, dem Land sowie der Standortgemeinde Wien wurde mit Schreiben vom 5. Mai 2021, GZ. 2020-0.764.025, die Möglichkeit zur Stellungnahme eingeräumt. Wie schon unter Punkt I.6.1 der Begründung angeführt, haben der Standortanwalt Wien und die Stadt Wien, Magistratsdirektion, Geschäftsbereich Bauten und Technik, Projektleitung Wien Bahnareale davon Gebrauch gemacht.

Die UVP-Behörde kommt daher – auch unter Berücksichtigung, dass es im Anhörungsverfahren zu keinen Einwendungen gekommen ist – zu dem Schluss, dass das gegenständliche Hochleistungsstreckenbauvorhaben die Voraussetzungen des § 3 Abs. 1 HIG erfüllt.

#### **Rechtswirkungen der Trassengenehmigung:**

Nach Erlassung des Trassengenehmigungsbescheides dürfen auf den vom künftigen Trassenverlauf betroffenen Grundstücksteilen (Hochleistungsstrecken-Baugebiet) Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen werden, keine Anlagen sonst errichtet oder geändert werden, keine Gewinnung mineralischer Rohstoffe aufgenommen werden sowie keine Deponien eingerichtet oder erweitert werden; ein Entschädigungsanspruch kann hieraus nicht abgeleitet werden. Bauführungen, Anlagenerrichtungen oder -erweiterungen, die Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe sowie die Einrichtung oder Erweiterung von Deponien, die in rechtlich zulässiger Weise vor Erlassung des Trassengenehmigungsbescheides begonnen wurden, werden hiervon nicht berührt.

Als betroffene Grundstücksteile gemäß § 5 Abs. 2 HIG gelten all jene, die nach den Planunterlagen im Bereich des durch den Trassengenehmigungsbescheid festgelegten Geländestreifens liegen.

Auf die in § 5 Abs. 3 HIG unter bestimmten Voraussetzungen vorgesehene Möglichkeit von Ausnahmen von diesen Rechtswirkungen wird hingewiesen.

### **V.3. Mitbewendung des EisbG 1957**

**V.3.1** Die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung ist gemäß § 31f Abs. 1 EisbG zu erteilen, wenn:

- 1. das Bauvorhaben dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Einbringung des verfahrenseinleitenden Antrages bei der Behörde unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn entspricht,*

2. vom Bund, von den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmende Interessen durch das Bauvorhaben nicht verletzt werden oder im Falle des Vorliegens einer Verletzung solcher Interessen der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der aus der Verletzung dieser Interessen für die Öffentlichkeit durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht und

3. eingewendete subjektiv öffentliche Rechte einer Partei nicht verletzt werden oder im Falle einer Verletzung eingewendeter subjektiv öffentlicher Rechte einer Partei dann, wenn der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der der Partei durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht.

(2) Eine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für ein Bauvorhaben im Gefährdungsbereich (§ 4 Abs. 6 Z 3 des Bundesstraßengesetzes 1971-BStG 1971, BGBl. Nr. 286/1971) eines Betriebes, in dem die in Anlage 5 GewO 1994 genannten gefährlichen Stoffe mindestens in einer in dieser Anlage gegebenen Menge vorhanden sind (Seveso-Betrieb), darf überdies nur dann erteilt werden, wenn dieser Gefährdungsbereich im Bauentwurf ausgewiesen ist und Vorkehrungen vorgesehen sind, die bewirken, dass bei Realisierung des Bauvorhabens und dessen künftigen Betriebes weder schwere Unfälle (§ 84b Z 12 GewO 1994) beim Seveso-Betrieb bewirkt noch das Risiko oder die Folgen solcher Unfälle vergrößert oder verschlimmert werden können.

(3) Vom Stand der Technik sind beantragte Abweichungen in Ausnahmefällen zulässig, wenn mit Vorkehrungen die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn auf andere Weise gewährleistet werden kann.

Die Vorgangsweise und Kriterien zur Prüfung der Einhaltung der Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes wird in der ArbeitnehmerInnenschutzverordnung Verkehr 2017 - AVO Verkehr 2017, BGBl. II Nr. 17/2012, idGF festgelegt. Insbesondere in den §§ 11 und 12 der zitierten Norm ist die Prüfung der Einhaltung der Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes im Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren festgelegt.

Das vorliegende Bauvorhaben liegt nicht im Gefährdungsbereich eines Betriebes, in dem die in Anlage 5 GewO 1994 genannten gefährlichen Stoffe mindestens in einer in dieser Anlage gegebenen Menge vorhanden sind (Seveso-Betrieb).

### **1. Stand der Technik - Gutachten gemäß § 31a EISBG**

Gemäß § 9b EISBG stellt den „Stand der Technik“ im Sinne des Eisenbahngesetzes der auf den einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnissen beruhende Entwicklungsstand fortschrittlicher technologischer Verfahren, Einrichtungen, Bau- und Betriebsweisen, deren Funktionstüchtigkeit erwiesen und erprobt ist, dar. Bei der Bestimmung des Standes der Technik sind insbesondere vergleichbare Verfahren, Einrichtungen, Bau- oder Betriebsweisen heranzuziehen und ist die Verhältnismäßigkeit zwischen dem Aufwand für die nach der vorgesehenen Betriebsform erforderlichen technischen Maßnahmen und dem dadurch bewirkten Nutzen für die jeweils zu schützenden Interessen zu berücksichtigen.

Bei der Bewilligung von Einrichtungen, Arbeitsmitteln usw. nach dem Eisenbahngesetz 1957 sind nach § 94 Abs. 1 Z 4 ASchG die mit dem Genehmigungsgegenstand zusammenhängenden Belange des Arbeitnehmerschutzes zu berücksichtigen, sofern nicht § 93 leg. cit. anzuwenden ist. Gemäß § 93 Abs. 2 ASchG sind u. a. im eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren die Belange des Arbeitnehmerschutzes zu berücksichtigen. Dem jeweiligen Genehmigungsantrag

sind die in § 92 Abs. 3 ASchG genannten Unterlagen anzuschließen. Die genannten Anlagen dürfen nur genehmigt werden, wenn sie den Arbeitnehmerschutzvorschriften entsprechen und zu erwarten ist, dass überhaupt oder bei Einhaltung der erforderlichenfalls vorzuschreibenden geeigneten Bedingungen und Auflagen die nach den Umständen des Einzelfalles voraussehbaren Gefährdungen für die Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer vermieden werden.

Gemäß § 12 Arbeitsinspektionsgesetz 1993, BGBl. Nr. 27/1993, idgF ist in Verwaltungsverfahren in Angelegenheiten, die den Arbeitnehmerschutz berühren, das zuständige Arbeitsinspektorat, somit das Verkehrs-Arbeitsinspektorat, Partei.

Wie schon unter Punkt III.3. der Begründung weiter oben ausgeführt, wurde seitens der Projektwerberin ein Gemeinschaftsgutachten gemäß § 31a EISbG vom 20. Juli 2020 sowie in neuerlich in der Fassung vom 12. Februar 2021 einschließlich einer Ergänzung des Gutachtens vorgelegt. Da das betreffende Vorhaben eine Hauptbahn betrifft, enthält das Gutachten auch eine allgemein verständliche Zusammenfassung.

Die Eisenbahnbehörde bewertet dieses Gutachten gemäß § 31a EISbG der der Arsenal Railway Certification GmbH in der Fassung vom 12. Februar 2021 als schlüssig, vollständig, nachvollziehbar und daher als inhaltlich richtig. Im Verfahren sind keine Umstände hervorgekommen, aufgrund deren das Gutachten gemäß § 31a EISbG in Zweifel zu ziehen gewesen wäre.

Der Vertreter des Verkehrs-Arbeitsinspektorates hat in seiner schriftlichen Stellungnahme vom 22. März 2021, GZ. 2021 0.202.509, unter Hinweis auf die Rechtsvorschriften zum Schutz der Arbeitnehmer festgehalten, dass die Überprüfung der Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes von der Genehmigungsbehörde durch Prüfung und Auswertung der Gutachten und Prüfbescheinigungen im Sinne der von ihm zitierten rechtlichen Rahmenbedingungen vorzunehmen ist.

Das Gutachten gemäß § 31a EISbG wurde somit auch hinsichtlich der Belange des Arbeitnehmerschutzes im Verfahren nicht angezweifelt.

Aus dem vorliegenden Gutachten gemäß § 31a EISbG in der Fassung vom 12. Februar 2021 und unter Berücksichtigung der vorliegenden Ermittlungsergebnisse ergibt sich somit, dass das gegenständliche Vorhaben unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebs der Eisenbahn, des Betriebs von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn unter Einhaltung der Bestimmungen des ArbeitnehmerInnenschutzes dem Stand der Technik entspricht und als zur Ausführung geeignet ist.

## **2. Berührte Interessen von Gebietskörperschaften**

Seitens der Stadt Wien als Standortgemeinde wurde im Zuge der Verfahrenseinleitung eine Stellungnahme vom 15. Oktober 2020 mit diversen Forderungen und während der Einwendungsfrist mit Schreiben vom 21. April 2021 eine Stellungnahme zu den aufgelegten Unterlagen abgegeben.

Eine Verletzung der von den Gebietskörperschaften wahrzunehmenden Interessen durch das gegenständliche Bauvorhaben wurde hierdurch jedoch nicht vorgebracht.

Betreffend die Rücksichtnahme auf die Länderinteressen wird auf die Stellungnahme der Stadt Wien, Magistratsdirektion, Geschäftsbereich Bauten und Technik, Projektleitung Wien Bahnareale vom 25. Mai 2021 im Rahmen der Anhörung gemäß § 4 HIG verwiesen.

Auf sämtliche Anbringen wurde von den UVP-Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen sowie in der öffentlichen mündlichen Verhandlung entsprechend eingegangen.

Im Zuge des Verfahrens sind seitens der betroffenen Gebietskörperschaften keine weiteren Stellungnahmen eingegangen. Auf Grund des Verfahrensergebnisses steht fest, dass das weiter unten dargestellte überwiegende öffentliche Interesse an der Errichtung des Vorhabens allfällig berührten Interesse der Gebietskörperschaften überwiegt.

In diesem Zusammenhang wird auf den Abspruch über die eingelangten Stellungnahmen und erhobenen Einwendungen unter Spruchpunkt V. des Bescheides verwiesen. Die inhaltliche Auseinandersetzung damit erfolgt unter Punkt VI. der Begründung weiter unten.

Ebenso wird hinsichtlich des Überwiegens des Öffentlichen Interesses auf die Ausführungen hierzu VI.2.1.8 der Begründung verwiesen.

### **3. Eingewendete subjektiv öffentliche Rechte**

Stellungnahmen und Einwendungen von Parteien erfolgten im Zuge des gesamten UVP-Verfahrens insbesondere zusammenhängend mit der öffentlichen Auflage des Antrags und der Projektunterlagen. Auf die fachliche Auseinandersetzung damit im Zuge der Erstellung der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen wird hingewiesen.

Auf diese sowie auf die Parteien- und Beteiligtenvorbringen im weiteren Verfahren wird unter Punkt VI. der Begründung „Auseinandersetzung mit den eingebrachten Stellungnahmen und Einwendungen“ weiter unten im Einzelnen näher eingegangen.

Wie dem Spruchpunkt V. zu entnehmen ist, waren sämtliche Einwendungen, soweit es sich überhaupt um Einwendungen im Rechtssinne gehandelt hat oder den Einwendungen durch die Aufnahme von entsprechenden Nebenbestimmungen bzw. durch bereits im Bauentwurf oder der Umweltverträglichkeitserklärung selbst vorgesehene Maßnahmen entsprochen wird, ab- bzw. zurückzuweisen.

Zum Überwiegen des Öffentlichen Interesses siehe Punkt VI.2.1.8 „Öffentliches Interesse“ weiter unten.

### **4. Einhaltung der Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes**

Genehmigungen gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 dürfen, wenn dabei eisenbahnrechtliche Verwaltungsvorschriften berührt sind, nur erteilt werden, wenn Arbeitnehmerschutzvorschriften der Genehmigung nicht entgegenstehen und zu erwarten ist, dass Gefährdungen für die Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer vermieden werden.

Gemäß § 11 Abs. 2 der Arbeitnehmerschutzverordnung Verkehr (AVO Verkehr 2017), BGBl. II Nr. 17/2012 idgF iVm § 5 Abs. 2 Z 1 bis Z 6 leg. cit., ist im Rahmen von Gutachten gemäß § 31a Abs. 1 EibG jeweils auch die Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes zu überprüfen und nachzuweisen und haben die Gutachten hierzu insbesondere die in Abs. 2 der zitierten Bestimmung angeführten Prüfungen zu enthalten.

Seitens der Gutachter gemäß § 31a EibG wurde festgehalten, dass Arbeitnehmerschutzbestimmungen gemäß der AVO-Verkehr unter Berücksichtigung der relevanten Punkte der Richtlinie R10 des Verkehrs-Arbeitsinspektorates (Schwerpunkt-konzept aus Sicht des Arbeitnehmerschutzes) herausgegeben von der Versicherungsanstalt für Eisenbahnen und Bergbau, eingehalten wurden.

Dem Gutachten gemäß § 31 a EisbG ist somit zu entnehmen, dass die Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entsprechend der AVO Verkehr 2017 unter Berücksichtigung des Schwerpunktkonzeptes aus Sicht des Arbeitnehmerschutzes R 10 für Eisenbahnanlagen begutachtet und die Erfüllung aller Erfordernisse festgestellt wurde.

Wie schon weiter oben zum „Stand der Technik - Gutachten gemäß § 31a EisbG“ festgehalten, hat das Ermittlungsverfahren keine Anhaltspunkte ergeben, dass durch das Vorhaben gegen zwingende Bestimmungen des Arbeitnehmerschutzes verstoßen würde. Unter Berücksichtigung des Bauentwurfs und des vorliegenden Gutachtens ergeben sich somit keine Zweifel, dass das Vorhaben den Bestimmungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht und die Genehmigungsvoraussetzungen des ArbeitnehmerInnenschutzgesetzes eingehalten werden.

### **V.3.2 Unterbrochene Verkehrsanlagen und Wasserläufe**

Verkehrsanlagen und Wasserläufe, die durch den Bau und Betrieb der Eisenbahn gestört oder unbenutzbar werden, sind gemäß § 20 EisbG vorhabensgemäß von der Projektwerberin wiederherzustellen.

Hinsichtlich der unterbrochenen Verkehrsanlagen wird in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom Sachverständigen für Eisenbahnbau, Infrastrukturplanung / Verkehr inklusive Straßen ausgeführt, dass *es sich beim vorliegenden Bauvorhaben „Attraktivierung der Verbindungsbahn“ um den Ausbau einer Bestandsstrecke handelt. Die die Bahntrasse querenden Straßenverbindungen werden alle wiederhergestellt wobei für den MIV als Querungsmöglichkeiten die Veitingergasse und die Jagdschloßgasse entfallen. Hier ist zukünftig die Querung der Bahntrasse nur mehr für Fußgänger und Radfahrer (im Schiebebetrieb) möglich. Als Ersatz für die aufzulassenden Eisenbahnkreuzungen Auhofstraße, Hietzinger Hauptstraße und Versorgungsheimstraße werden niveaufreie Straßenunterführungen hergestellt, die eine verbesserte Durchlässigkeit für den Straßenverkehr gegenüber den bestehenden Eisenbahnkreuzungen gewährleisten. Für die entfallende Querungsmöglichkeit für den MIV bei der Jagdschloßgasse wird die Waldvogelstraße im Abschnitt Jagdschloßgasse bis zur neuen Straßenunterführung der Versorgungsheimstraße bei Bahn-km 3,480 zweistreifig ausgebaut. Für den Geh- und Radwegverkehr werden alle bestehenden Querungsmöglichkeiten aufrechterhalten und eine zusätzliche Querungsmöglichkeit auf Höhe Klimtgasse – Kerngasse bei Bahn-km 4,836 geschaffen.*

*Aus Sicht der Fachbereiche Eisenbahnbau, Infrastrukturplanung / Verkehr inklusive Straßen kann daher festgestellt werden, dass alle unterbrochenen Verkehrsverbindungen wiederhergestellt werden bzw. bei den entfallenden Querungsmöglichkeiten für den MIV entsprechende Ersatzmaßnahmen vorgesehen sind (Band 1, S. 196).*

*Auch aus fachlicher Sicht des Sachverständigen für Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter (RP) werden die Verkehrsverbindungen im Zuge des Projekts mehrheitlich wiederhergestellt. Die Auflassung zweier Eisenbahnkreuzungen für den MIV ist im Zuge der Taktverdichtung (von derzeit 30 Minuten auf 15 Minuten) der Verbindungsbahn unerlässlich. Die Querung der Bahntrasse bleibt jedoch durch geringfügige Umwege möglich und wird auch durch die Aufhebung der Schrankenschließzeiten dauerhaft benutzbar. Die Querungsmöglichkeit für den Rad- und Fußverkehr bleibt durch Unterführungen mit fahrradtauglichen Liften entlang der gesamten Verbindungsbahn gewährleistet und wird durch die Errichtung des Klimtsteiges an der Station Stranzenbergbrücke zusätzlich verbessert (Band 1, S. 197).*

Der Sachverständige für Eisenbahnbetrieb kommt zum Schluss, dass *mit Ausnahme der Querungsmöglichkeit der Jagdschlossgasse und Veitingergasse für den motorisierten Individualverkehr alle Verkehrsanlagen für den Straßenverkehr wiederhergestellt werden. Durch den Entfall der Eisenbahnkreuzungen und die damit verbundenen Schließzeiten ergibt sich für die Hietzinger Hauptstraße und die Auhofstraße eine Verbesserung. Die Leistungsfähigkeit und Zugangsmöglichkeit der Verkehrsanlagen der Eisenbahn wird durch das Projekt verbessert* (Band 1, S. 208).

Zusammenfassend wird darauf hingewiesen, dass *die Auswirkungen auf den Straßenverkehr in der Betriebsphase insgesamt als Verbesserung gegenüber der Bestandssituation beurteilt werden* (Band 1, S. 370).

Wasserläufe werden durch das gegenständliche Vorhaben nicht unterbrochen.

### **V.3.3 Bauausführungsfrist**

Gemäß § 31g EisbG ist in der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung eine angemessene Frist vorzuschreiben, innerhalb der der Bau abzuschließen und der Betrieb zu eröffnen ist.

Die Projektwerberin gibt im technischen Bericht Bauablauf (Plannummer BAL302-UV-VBBSP-13-7001 F00, ON 482-1 vom Juli 2020) an, dass *grundsätzlich der Baubeginn im Jänner 2023 angestrebt wird. Die Baudauer läuft voraussichtlich bis Dezember 2027. Der Bauablauf und die zugehörigen Zeiten sind den Bauphasenschemata und -lageplänen zu entnehmen. Die Bauphasen, die Bauabläufe und insbesondere der vorliegende Zeitplan sind nicht als definitive Festlegung zu sehen, sondern als typischer Bauablauf für die Realisierung des Projekts. Es können sich vor allem aus betrieblichen Zwängen noch Änderungen hinsichtlich der Reihenfolge oder der Detailabwicklung der einzelnen Bauabläufe ergeben.*

Im Hinblick auf Art, Größe und Umfang des gegenständlichen Bauvorhabens war die Bauausführungsfrist daher unter Berücksichtigung der von der Projektwerberin nach derzeitigem Stand dargelegten Planungen für die Bauabwicklung mit sechs Jahren ab Rechtskraft der Entscheidung festzulegen.

Bemerkt wird, dass die Eisenbahnbehörde die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für erloschen zu erklären hat, wenn diese Frist ohne zwingende Gründe nicht eingehalten wird. In diesem Zusammenhang ist jedoch auch darauf hinzuweisen, dass diese Frist auf rechtzeitig gestellten Antrag verlängert werden kann.

Um Mitverbindung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung hat die Projektwerberin nicht angesucht.

Wegen des Umfangs und der Komplexität des gesamten Vorhabens konnte die Betriebsbewilligung nicht im Sinne des § 34a EisbG mit der Baugenehmigung mitverbunden werden.

Die Erteilung der Betriebsbewilligung zur Vollinbetriebnahme bleibt somit nach Antrag innerhalb der Bauausführungsfrist unter Vorlage der entsprechenden Prüfbescheinigungen gemäß § 34b EisbG durch das Eisenbahnunternehmen einem gesonderten Verfahren vorbehalten.

In diesem Zusammenhang ist ergänzend auch auf die Bestimmungen des § 104 ff. EisbG idF der Novelle BGBl. I Nr. 143/2020 im 4. Abschnitt betreffend Inbetriebnahme ortsfester technischer Einrichtungen des 2. Hauptstücks des EisbG betreffend Interoperabilität des Eisenbahnsystems hinzuweisen, die das grundsätzliche (zusätzliche) Erfordernis einer Genehmigung zur Inbetriebnahme für die Inbetriebnahme neuer Teilsysteme „streckenseitige Zugsteue-

„Zugsicherung und Signalgebung“, „Energie“ und „Infrastruktur“, erneuerter oder aufgerüsteter bestehender Teilsysteme „streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“, „Energie“ und „Infrastruktur“ vorsieht.

#### **V.3.4 Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems**

Die gegenständliche Hochleistungs- und Eisenbahn-Fernverkehrsstrecke ist Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes. Dies bedeutet, dass auch die materiellrechtlichen Bestimmungen des 8. Teils, 2. Hauptstück des EisbG (§§ 88 ff.) betreffend Interoperabilität des Eisenbahnsystems anzuwenden sind.

Zweck dieser Bestimmungen ist die Sicherstellung der Interoperabilität der vom Anwendungsbereich dieses Gesetzesteiles erfassten Eisenbahnen und Schienenfahrzeuge.

Die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen richtet sich nach § 100 EisbG.

Die Teilsysteme (§ 99 EisbG) müssen nach § 100 leg. cit. den grundlegenden Anforderungen (§ 90 EisbG) entsprechen. Sofern eine einschlägige anzuwendende Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) im Sinne des § 89 leg. cit. vorliegt, ist die Interoperabilität eines Teilsystems im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen anhand dieser festzustellen.

Zum Nachweis der Erfüllung der Anforderungen an die Interoperabilität wird die Vorhabenwerberin gemäß § 105 Abs. 1 EisbG bei der Inbetriebnahme des Vorhabens ein Dossier vorzulegen haben das insbesondere die EG-Prüferklärungen gemäß § 102 EisbG zu enthalten hat.

Hinsichtlich der Interoperabilität wurden von der Projektwerberin mit den Einreichunterlagen folgende durch die Benannten Stelle Arsenal Railway Certification GmbH, Floridsdorfer Hauptstraße 30, 1210 Wien, Notified Body Nr. 2250 erstellten EG-Zwischenberichte vorgelegt:

- EG-Zwischen-Inspektionsbericht gemäß Richtlinie 2008/57/EG für die Teilsysteme Infrastruktur und streckenseitigen Zugsteuerung / Zugsicherung und Signalgebung, Modul SG, TSI INF (EU) Nr. 1299/2014 und TSI PRM (EU) Nr. 1300/2014 und TSI CCS (EU) 2016/919, Phase „Einreichplanung“ vom 13. Juli 2020, Dokumentnummer P2017-795-02-V1.0 (Ordner 32, ON 488.1)
- EG-Zwischen-Inspektionsbericht gemäß Richtlinie 2008/57/EG für das Teilsystem Energie, Modul SG, TSI ENE (EU) Nr. 1301/2014, Phase „Einreichplanung/Entwurfsprüfung“ vom 18. Juni 2020, Dokumentnummer P2017-795-03-V1.0 (Ordner 32, ON 488.2)

#### **V.3.5 CSM – Risikobewertung**

„Gemeinsame Sicherheitsmethoden“ (CSM) sind die zu entwickelnden Methoden zur Beschreibung der Art und Weise, wie die Sicherheitsniveaus, die Erreichung der Sicherheitsziele und die Einhaltung der anderen Sicherheitsanforderungen beurteilt werden.

Mit der Verordnung Nr. 352/2009/EG der Europäischen Kommission vom 24.04.2009 wurde eine „Gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken gemäß Artikel 6 Absatz 3 Buchstabe a der Richtlinie 2004/49/EG des europäischen Parlaments und des Rates“ im ABl. Nr. L108 vom 29.04.2009 erlassen (CSM-Verordnung).

Diese Verordnung wurde durch die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 der Kommission vom 30. April 2013 über die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 352/2009 aufgehoben.

Zuletzt trat die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 2015/1136 der Kommission vom 13. Juli 2015 zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 über die gemeinsame

Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung in Kraft.

Die somit hier anzuwendende Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 in der Fassung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 2015/1136 beinhaltet Vorgaben für ein harmonisiertes Verfahren für die Evaluierung und Bewertung von Risiken in Bezug auf „signifikante“ Änderungen im Eisenbahnsystem, einschließlich der Bewertung der Anwendung des Verfahrens und der Ergebnisse durch eine unabhängige Bewertungsstelle.

Diese „signifikanten Änderungen“ betreffen sicherheitsrelevante Änderungen technischer, betrieblicher oder organisatorischer Art.

Gemäß Art 7 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 unterbreitet die Bewertungsstelle den Sicherheitsbewertungsbericht dem Vorschlagenden. Der Sicherheitsbewertungsbericht wird von der nationalen Sicherheitsbehörde bei ihrer Entscheidung über die Genehmigung von Teilsystemen und Fahrzeugen berücksichtigt.

Die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 ist grundsätzlich auf Haupt- und vernetzten Nebenbahnen (direkt) anzuwenden.

Aus den dem gegenständlichen Bauvorhaben zugrunde liegenden Unterlagen ist zu entnehmen, dass im Rahmen des betrieblichen Risikomanagements der ÖBB für das gegenständliche Projekt ein Risikobewertungsverfahren für Infrastrukturanlagen gemacht und ein Risikoanalyse-Bericht erstellt wurde. Als Bearbeitungsstand wurde der Stand „Planung (Einreichprojekt)“ herangezogen.

Im ersten Schritt wurde eine Signifikanzprüfung der geplanten Änderungen gemäß Artikel 4 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 402/2013 vorgenommen. Diese hat ergeben, dass die gegenständlichen Änderungen als „nicht signifikant“ eingestuft werden können.

Der vollständige „Nachweis der Erfüllung der Sicherheitsanforderungen“ gemäß Anhang I Kapitel 3 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 wird erst im Zuge der Inbetriebnahme (Betriebsbewilligung) möglich sein.

Die bei der Betriebsbewilligung vorzulegende letztgültige „unabhängige Bewertung“ gemäß Artikel 6 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 wird daher insgesamt den Zeitraum vom Projektbeginn über die Baugenehmigung bis hin zur Betriebsbewilligung zu umfassen haben.

Es wird darauf hingewiesen, dass in Österreich gemäß Artikel 6 Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 die Bewertungsstellen durch die nationale Akkreditierungsstelle anhand der im Anhang II der Verordnung festgelegten Kriterien akkreditiert sein müssen.

Der Erklärung des verantwortlichen Betriebsleiters gemäß § 6 Abs. 4 EisbVO 2003 ist zu entnehmen, dass *die Unterlage für spätere Arbeiten und die SiGe Dokument geringfügig angepasst werden. Alle Brückenlager werden in Abstimmung mit dem zuständigen Brückenmeister mit Korbleitern (unterer Bereich abgedeckt und versperrbar) versehen. Der Standort ZLCP wird mit dem Betrieb noch einmal geprüft (Untersuchungsbahnhof bzw. Ablademöglichkeit). Ansonsten hat dieser gegen das Projekt keine Einwände.*

### **V.3.6 Zusammenfassung**

Da das das Vorhaben unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebs der Eisenbahn, des Betriebs von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn unter Einhaltung der Bestimmungen des Arbeitnehmerschutzes dem Stand der

Technik entspricht, offensichtlich keine öffentlichen Interessen von Gebietskörperschaften verletzt werden und bei den eingewendete subjektiv-öffentliche Interessen von Parteien davon ausgegangen wird, dass der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Vorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist, als der Nachteil der den Parteien durch die Ausführung und Inbetriebnahme entsteht, sind auch die Genehmigungsvoraussetzungen des § 31f EisbG erfüllt.

Verkehrsanlagen und Wasserläufe, die durch den Bau der Eisenbahn gestört werden oder unbenutzbar werden, sind vom Eisenbahnunternehmen nach dem Ergebnis dieses UVP-Verfahrens in geeigneter Weise gemäß § 20 EisbG wiederherzustellen.

#### **V.4. Mitbewandung des WRG 1959**

**V.4.1** Nachfolgend werden die für das Vorhaben maßgeblichen Bestimmungen des Wasserrechts (auszugsweise) zitiert:

Zur besonderen Wasserbenutzung an öffentlichen Gewässern und privaten Tagwässern führt § 9 Abs. 1 WRG aus, dass *jede über den Gemeingebrauch (§ 8) hinausgehende Benutzung der öffentlichen Gewässer sowie die Errichtung oder Änderung der zur Benutzung der Gewässer dienenden Anlagen einer Bewilligung der Wasserrechtsbehörde bedarf*. Gemäß § 9 Abs. 2 WRG bedarf *die Benutzung der privaten Tagwässer sowie die Errichtung oder Änderung der hiezu dienenden Anlagen dann einer Bewilligung der Wasserrechtsbehörde, wenn hiedurch auf fremde Rechte oder infolge eines Zusammenhanges mit öffentlichen Gewässern oder fremden Privatgewässern auf das Gefälle, auf den Lauf oder die Beschaffenheit des Wassers, namentlich in gesundheitsschädlicher Weise, oder auf die Höhe des Wasserstandes in diesen Gewässern Einfluss geübt oder eine Gefährdung der Ufer, eine Überschwemmung oder Versumpfung fremder Grundstücke herbeigeführt werden kann*.

Gemäß § 10 Abs. 1 WRG bedarf *der Grundeigentümer zur Benutzung des Grundwassers für den notwendigen Haus- und Wirtschaftsbedarf keiner Bewilligung der Wasserrechtsbehörde, wenn die Förderung nur durch handbetriebene Pump- oder Schöpfwerke erfolgt oder wenn die Entnahme in einem angemessenen Verhältnis zum eigenen Grunde steht*. In allen anderen Fällen ist gemäß § 10 Abs. 2 WRG zur Erschließung oder Benutzung des Grundwassers und zu den damit im Zusammenhang stehenden Eingriffen in den Grundwasserhaushalt sowie zur Errichtung oder Änderung der hiefür dienenden Anlagen die Bewilligung der Wasserrechtsbehörde erforderlich.

Gemäß § 21 Abs. 1 WRG ist die *Bewilligung zur Benutzung eines Gewässers nach Abwägung des Bedarfes des Bewerbers und des wasserwirtschaftlichen Interesses sowie der wasserwirtschaftlichen und technischen Entwicklung gegebenenfalls unter Bedachtnahme auf eine abgestufte Projektverwirklichung, auf die nach dem Ergebnis der Abwägung jeweils längste vertretbare Zeitdauer zu befristen*. Die Frist darf bei Wasserentnahmen für Bewässerungszwecke zehn Jahre sonst 90 Jahre nicht überschreiten.

Gemäß § 32 Abs. 1 WRG sind *Einwirkungen auf Gewässer, die unmittelbar oder mittelbar deren Beschaffenheit (§ 30 Abs. 3) beeinträchtigen, nur nach wasserrechtlicher Bewilligung zulässig*. *Bloß geringfügige Einwirkungen, insbesondere der Gemeingebrauch (§ 8) sowie die ordnungsgemäße land- und forstwirtschaftliche Bodennutzung (Abs. 8), gelten bis zum Beweis des Gegenteils nicht als Beeinträchtigung*.

§ 32 Abs. 2 WRG legt die Maßnahmen fest, die *nach Maßgabe des Abs. 1 insbesondere einer Bewilligung bedürfen*: a) *die Einbringung von Stoffen in festem, flüssigem oder gasförmigem*

*Zustand in Gewässer (Einbringungen) mit den dafür erforderlichen Anlagen, ... c) Maßnahmen, die zur Folge haben, dass durch Eindringen (Versickern) von Stoffen in den Boden das Grundwasser verunreinigt wird. ... .*

*§ 32 Abs. 5 WRG normiert, dass auf Einwirkungen, Maßnahmen und Anlagen, die nach § 32 Abs. 1 bis 4 bewilligt werden, die für Wasserbenutzungen (Wasserbenutzungsanlagen) geltenden Bestimmungen des WRG sinngemäß Anwendung finden.*

*Gemäß § 38 Abs. 1 WRG ist zur Errichtung und Abänderung von Brücken, Stegen und von Bauten an Ufern, dann von anderen Anlagen innerhalb der Grenzen des Hochwasserabflusses fließender Gewässer ... nebst der sonst etwa erforderlichen Genehmigung auch die wasserrechtliche Bewilligung einzuholen, wenn eine solche nicht schon nach den Bestimmungen des § 9 oder § 41 dieses Bundesgesetzes erforderlich ist. Die Bewilligung kann auch zeitlich befristet erteilt werden.*

*Gemäß § 105 Abs. 1 WRG kann im öffentlichen Interesse ein Antrag auf Bewilligung eines Vorhabens insbesondere dann als unzulässig angesehen werden oder nur unter entsprechenden Auflagen und Nebenbestimmungen bewilligt werden, wenn:*

- a) eine Beeinträchtigung der Landesverteidigung oder eine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit oder gesundheitsschädliche Folgen zu befürchten wären;*
- b) eine erhebliche Beeinträchtigung des Ablaufes der Hochwässer und des Eises oder der Schiff- oder Floßfahrt zu besorgen ist;*
- c) das beabsichtigte Unternehmen mit bestehenden oder in Aussicht genommenen Regulierungen von Gewässern nicht im Einklang steht;*
- d) ein schädlicher Einfluss auf den Lauf, die Höhe, das Gefälle oder die Ufer der natürlichen Gewässer herbeigeführt würde;*
- e) die Beschaffenheit des Wassers nachteilig beeinflusst würde;*
- f) eine wesentliche Behinderung des Gemeingebrauches, eine Gefährdung der notwendigen Wasserversorgung, der Landeskultur oder eine wesentliche Beeinträchtigung oder Gefährdung eines Denkmals von geschichtlicher, künstlerischer oder kultureller Bedeutung oder eines Naturdenkmals, der ästhetischen Wirkung eines Ortsbildes oder der Naturschönheit oder des Tier- und Pflanzenbestandes entstehen kann;*
- g) die beabsichtigte Wasseranlage, falls sie für ein industrielles Unternehmen bestimmt ist, einer landwirtschaftlichen Benutzung des Gewässers unüberwindliche Hindernisse bereiten würde und dieser Widerstreit der Interessen sich ohne Nachteil für das industrielle Unternehmen durch Bestimmung eines anderen Standortes an dem betreffenden Gewässer beheben ließe;*
- h) durch die Art der beabsichtigten Anlage eine Verschwendung des Wassers eintreten würde;*
- i) sich ergibt, dass ein Unternehmen zur Ausnutzung der motorischen Kraft eines öffentlichen Gewässers einer möglichst vollständigen wirtschaftlichen Ausnutzung der in Anspruch genommenen Wasserkraft nicht entspricht;*
- k) zum Nachteile des Inlandes Wasser ins Ausland abgeleitet werden soll;*
- l) das Vorhaben den Interessen der wasserwirtschaftlichen Planung an der Sicherung der Trink- und Nutzwasserversorgung widerspricht.*

*m) eine wesentliche Beeinträchtigung des ökologischen Zustandes der Gewässer zu besorgen ist; n) sich eine wesentliche Beeinträchtigung der sich aus anderen gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften resultierenden Zielsetzungen ergibt.*

*(2) Die nach Abs. 1 vorzuschreibenden Auflagen haben gemäß § 105 Abs. 2 WRG erforderlichenfalls auch Maßnahmen betreffend die Lagerung und sonstige Behandlung von Abfällen, die beim Betrieb der Wasseranlage zu erwarten sind, sowie Maßnahmen für den Fall der Unterbrechung des Betriebes und für Störfälle zu umfassen, soweit nicht die §§ 80 oder 82a der Gewerbeordnung Anwendung finden. Die Wasserrechtsbehörde kann weiters zulassen, dass bestimmte Auflagen erst ab einem dem Zeitaufwand der hierfür erforderlichen Maßnahmen entsprechend festzulegendem Zeitpunkt nach Inbetriebnahme der Anlage oder von Teilen der Anlage eingehalten werden müssen, wenn dagegen vom Standpunkt des Schutzes fremder Rechte oder der in Abs. 1 genannten öffentlichen Interessen keine Bedenken bestehen.*

Gemäß § 127 Abs. 1 lit. b WRG 1959 hat die Eisenbahnbehörde *im eisenbahnrechtlichen Bauverfahren*, sofern die Bauten nicht mit einer Wasserentnahme aus oder einer Einleitung in ein öffentliches Gewässer oder obertägige Privatgewässer oder dadurch die Ausnutzung der motorischen Kraft des Wassers vorgesehen ist, *die materiellrechtlichen Bestimmungen des WRG anzuwenden* (Konzentration der mit anzuwendenden wasserrechtlichen Bestimmungen im eisenbahnrechtlichen Verfahren).

Jedoch bedürfen Eisenbahnbauten und Bauten auf Bahngrund gemäß § 127 Abs. 1 lit. a WRG 1959, die nach den eisenbahnrechtlichen Vorschriften einer eisenbahnbaubehördlichen Bewilligung bedürfen und durch die öffentlichen Gewässer oder obertägige Privatgewässer berührt werden, unter der Voraussetzung, dass diese Bauten mit einer Wasserentnahme aus einem derartigen Gewässer oder mit einer Einleitung in ein solches verbunden oder sie die Ausnutzung der motorischen Kraft des Wassers bezwecke, neben der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung auch einer gesonderten wasserrechtlichen Bewilligung. Dem Verfahren ist ein Vertreter der Wasserrechtsbehörde als Kommissionsmitglied beizuziehen.

Anders formuliert gilt sohin für Eisenbahnbauten, die nach den eisenbahnrechtlichen Vorschriften einer eisenbahnbaubehördlichen Bewilligung bedürfen und durch die öffentlichen Gewässer oder obertägige Privatgewässer berührt werden, in Ansehung des Verfahrens und der Zuständigkeit der Grundsatz, dass sofern nicht die Voraussetzungen nach lit. a vorliegen, im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren auch die materiellrechtlichen Bestimmungen des WRG anzuwenden sind. Die Eisenbahnbehörde ist somit nicht zur Durchführung eines wasserrechtlichen Baugenehmigungsverfahrens zuständig und sind – abgesehen von der grundsätzlichen Beiziehung eines Vertreters der Wasserrechtsbehörde im eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren – die verfahrensrechtlichen Regelungen des Eisenbahngesetzes anzuwenden.

**V.4.2** Im gegenständlichen teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren waren neben der Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 auch die sonst im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren durch die Eisenbahnbehörde anzuwendenden und für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellrechtlichen Genehmigungsbestimmungen des Wasserrechts mitanzuwenden.

Die im Vorhaben vorgesehenen wasserrechtlich relevanten Maßnahmen sind dem „Technischen Bericht zur wasserrechtlichen Einreichung“ ON 489.1, Plannummer BAL302-UV-VBBWB-00-8701 F01 vom Jänner 2021 und dem „Technischen Bericht Wasserrecht Grundwasser, ON 489.2, Plannummer BAL302-UV-VBBWB-00-8702 F00 vom Juli 2020 zu entnehmen.

Nach Aussage der Sachverständigen für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer, in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen (Band 1, S. 278 ff.) erfolgt eine unmittelbare Einleitung in Oberflächengewässer nicht, die Einleitung in die Kanalisation verschärft zu Folge der optimierten Einleitungspunkte und Retentionsmaßnahmen (Staukanäle) quantitativ die Belastung nicht und qualitativ ist zu Folge der geringen Belastung der Niederschlagswässer keine merkliche Beeinträchtigung der Oberflächengewässer zu besorgen. Indirekte negative Einwirkungen in qualitativer Hinsicht durch die Versickerung von Bahnniederschlagswässer in der Versickerungsmulde sind auszuschließen da die ohnedies nur ganz gering qualitativ belasteten Niederschlagswässer vor der Einleitung des Grundwassers über einen Bodenfilter geführt werden.

Zu den öffentlichen Interessen im Sinne des § 105 WRG ist im Einzelnen folgendes festzustellen. Im Hinblick auf eine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit ist festzustellen, dass es projektgemäß zu keiner Verschärfung der Hochwassersituation kommt; der Retentionsraum wird nicht eingeschränkt. Gesundheitsschädliche Folgen zufolge der Bahnentwässerung sind auszuschließen, da eine Reinigung nach Stand der Technik, der von vorneherein gering belasteten Niederschlagswässer erfolgt so weit nicht eine Einleitung in die städtische Kanalisation erfolgt. Für den Störfall wird vorgesorgt.

Entsprechend den Ausführungen zu W2.4 [Beeinflussung durch Retentionsraumverlust und Verlust von Abflussquerschnitten (Oberflächenwässer), (Band 1 Seite 268)] verbessern sich die Abflussverhältnisse zufolge des Projektes im Betrieb tendenziell; in der kritischen Bauphase wird durch einen geeigneten Hochwasseralarmplan vorgesorgt, dass keine Beeinträchtigung des Ablaufes der Hochwässer auftritt. Die Bahntrasse ist beim Bemessungshochwasser HQ100 hochwassersicher. Die Eisabfuhr wird durch das Projekt nicht berührt. Bestehende Regulierungen werden nicht negativ berührt und auch für allfällige künftige Regulierungen stellt das Projekt keine Einschränkung dar.

Die Fließgeschwindigkeiten und Schubspannungen im Bereich der Brücken werden im Vergleich zum Bestand nicht vergrößert, der Entfall von Pfeilern im Abflussquerschnitt wirkt sich positiv aus. Es ergab sich auch bisher keine störende Eintiefung der Sohle im Bereich der Brückenquerschnitte. Es kommt zu keinen Änderungen der Abflusssituation im Bereich der Gerinnequerungen und zu keinem schädlichen Einfluss auf Lauf, Höhe, Gefälle oder Ufer der Oberflächengewässer.

Da es zu keinen Eingriffen in die Oberflächengewässer kommt, ist eine Behinderung des Gemeindegebrauchs oder der Wasserversorgung auszuschließen. Es wird kein Wasser benützt, so dass eine Verschwendung von Wasser auszuschließen ist.

Durch die Einleitung der Bahnniederschlagswässer in die städtische Kanalisation bzw. untergeordnet die Reinigung über Bodenfilter in einer Versickerungsmulde nach Stand der Technik, die Vorsorge für den Störfall und die Ableitung - erforderlichen Falls nach Vorreinigung- der Baustellenwässer in die Kanalisation wird sichergestellt, dass die Ableitung der Niederschlagswässer den Gemeindegebrauch bzw. die Wasserversorgung in qualitativer Hinsicht nicht beeinträchtigt.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die öffentlichen Interessen im Sinne des § 105 WRG bezüglich des Fachgebietes Wasserbautechnik und Oberflächengewässer nicht negativ berührt werden.

Der Sachverständige für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer hält zu den Tatbeständen des § 105 Abs. 1 lit. a bis m WRG fest, dass

- für die Bauphase - Querung des Wienflusses- ein schlüssiges Hochwassersicherheitskonzept vorgesehen wurde, um Hochwasserverschärfungen zu vermeiden, in der Betriebsphase wird die Hochwassersicherheit tendenziell verbessert. Eine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit im Bau oder Betrieb ist auszuschließen. Im Wesentlichen werden die Niederschlagswässer der Bahntrasse mit optimierten Einleitpunkten und soweit erforderlich retendiert in die öffentliche Kanalisation eingeleitet, untergeordnet erfolgt eine Einleitung ins Grundwasser über eine Versickerungsmulde mit Bodenfilter, sodass weder qualitative noch quantitative Verschlechterungen auftreten und gesundheitsschädliche Folgen auszuschließen sind.
- das Gefälle und der Abflussquerschnitt, die Ufermauern und die Sohle des Wienflusses unverändert bleiben, daher ist eine Änderung der Eisabfuhr auszuschließen. Die Schiff- und Floßfahrt spielt am Wienfluss keine Rolle und es werden die Abflussverhältnisse auch nicht nachteilig verändert, sodass eine Beeinträchtigung auszuschließen ist.
- bei der Querung des Wienflusses derzeit im Flussbett stehende Pfeiler eingespart werden, sodass die Abflusssituation im Betrieb tendenziell verbessert wird. Eine Erschwernis für all-fällige künftige Regulierungen, die derzeit nicht absehbar sind, wird jedenfalls nicht verursacht.
- im Bereich der Wienflussquerung unter Beibehaltung des Gerinnequerschnitts und zum Teil Vergrößerung des Abflussquerschnittes durch Entfall von Brückenpfeilern die Überlastungs-sicherheit des Gerinnes bei Hochwasser tendenziell gesteigert wird. An der Gerinnesohle wird der bestehende Erosionsschutz gleichwertig wiederhergestellt und für den erforderli-chen Erosionsschutz gesorgt. Die Einleitungen in die natürlichen Vorflutgerinne Wienfluss und Liesing sind von geringer Größe im Vergleich zum natürlichen Abfluss und durch die Rückhaltebecken kommt es zu einer Drosselung des Spitzenabflusses und zu einer tenden-ziellen Verbesserung. Ein schädlicher Einfluss auf Lauf, Höhe oder Gefälle der natürlichen Gewässer erfolgt nicht.
- die Beschaffenheit des Wassers nicht nachteilig beeinflusst wird, da eine Reinigung der von vornherein gering belasteten Niederschlagswässer der Bahntrasse und der Straßenverle-gungen nach Stand der Technik unter Berücksichtigung des Störfalles erfolgt.
- durch die Reinigung der Bahnniederschlagswässer und Straßenwässer nach Stand der Tech-nik und die Vorsorge für den Störfall sichergestellt wird, dass die Ableitung der Nieder-schlagswässer den Gemeingebrauch bzw. die Wasserversorgung in qualitativer Hinsicht nicht beeinträchtigen. Die Ableitung der Niederschlagswässer in Oberflächengewässer ist quantitativ vernachlässigbar und beeinflusst die natürlichen Abflussverhältnisse nicht merklich. Die Ableitung ins Grundwasser erfolgt untergeordnet mit einer Versickerungs-mulde, sodass für die bestehende Nutzung mit nachteiligen Änderungen des Grundwasser-standes zufolge der Versickerung nicht zu rechnen ist.
- kein Wasser benutzt wird, sodass eine Verschwendung von Wasser von vornherein auszu-schließen ist.
- durch die überwiegende Ableitung der Bahnniederschlagswässer in die Kanalisation unter-geordnet über eine Versickerungsmulde ins Grundwasser mit Reinigung nach Stand der Technik, die Vorsorge für den Störfall sichergestellt wird, dass die Ableitung der Nieder-schlagswässer den Gemeingebrauch bzw. die Wasserversorgung in quantitativer und qua-litativer Hinsicht nicht beeinträchtigt.

Nach Aussage des Sachverständigen für Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume incl. Biologische Vielfalt und Baumschutz) erfolgte - *da auch der Wienfluss vom Vorhaben tangiert wird - dort eine Untersuchung des Phytobenthos, Makrozoobenthos, eine Untersuchung der chemischen und physikalisch-chemischen Qualitätskomponenten und eine Gesamtbewertung des Gewässerzustandes / ökologischen Potentials. Es dominieren verschmutzungstolerante Taxa und Ubiquisten, da der Wienfluss neben einer geringen Habitatausstattung eine hohe saprobiologische Belastung aufweist. Von theoretisch 29 Fischarten wurden nur 2 nachgewiesen, die Bachschmerle und die (eher seltene) Bachforelle. Beim Abtrag des im Flussquerschnitt stehenden Pfeilers wird darauf geachtet, dass eine zeitnahe Entfernung des Abbruchmaterials erfolgt, sollte der Wasserstand im Wienfluss ansteigen. Für die aquatischen Zoozönosen sind bei projektgemäßer Ausführung des Bauvorhabens keine negativen Auswirkungen zu erwarten, da die Niederwasserrinne des Wienflusses nicht tangiert wird.*

Auch aus Sicht des Sachverständigen für Humanmedizin *ist von keiner Beeinträchtigung oder Gefährdung der öffentlichen Sicherheit oder von gesundheitsschädlichen Folgen auszugehen. In jeder Phase des Projekts (Bau und Betrieb) ist von einer ausreichenden und hygienisch sicheren Wasserversorgung der Wohnanrainer auszugehen.*

Der Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 45, Wiener Gewässer wurde im Zuge der Verfahrenseinleitung mit Schreiben vom 17. September 2020, GZ. 2020-0.591.043, um Stellungnahme als wasserwirtschaftliches Planungsorgan ersucht. Den Stellungnahmen der Stadt Wien sind keine wasserwirtschaftlichen Aussagen zu entnehmen Eine gesonderte Stellungnahme der Magistratsabteilung 45 hierzu ist nicht eingelangt.

**V.4.3 Zusammenfassend ist daher festzustellen, dass aus Sicht der Behörde das öffentliche Interesse nicht beeinträchtigt und bestehende Rechte im Sinne des § 12 Abs. 2 WRG nicht verletzt werden. Auch werden öffentliche Interessen im Sinne des § 105 WRG durch das Vorhaben nicht berührt.**

Die Versickerungen erfolgen nach dem Stand der Technik (§ 12a WRG). Es wird dabei nicht in bestehende Rechte eingegriffen und sie bedingen keine unzulässigen Auswirkungen auf öffentliche Interessen im Sinne des § 105 WRG.

Der Antrag war somit aufgrund von § 104 WRG 1959 nicht abzuweisen, da dieser den öffentlichen Interessen unzweifelhaft entspricht. Die in den §§ 104a und 105 WRG 1994 (demonstrativ) normierten öffentlichen Interessen werden nicht beeinträchtigt und es werden bestehende Rechte nicht verletzt, wobei als bestehende Rechte die nach § 12 Abs. 2 WRG 1959 rechtmäßig geübte Wassernutzungen mit Ausnahme des Gemeingebrauches, der Nutzungsbefugnisse nach § 5 Abs. 2 WRG 1959 und das Grundeigentum gelten.

Zu den bezughabenden Trassenentwässerungsanlagen wird darauf hingewiesen, dass diese entweder Eisenbahnanlagen oder Teile von Eisenbahnanlagen bzw. Zugehör zu Eisenbahnanlagen darstellen und somit auch unter Berücksichtigung der mitanzuwendenden materiellen Genehmigungsbestimmungen des EisbG zu genehmigt sind. Hinsichtlich allenfalls durch die im Vorhaben enthaltenen wasserbautechnischen Maßnahmen verletzter subjektiv-öffentliche Rechte wird auf das Überwiegen des öffentlichen Interesses gemäß § 31f EisbG verwiesen.

Die Genehmigung nach den mitzubehandelnden Bestimmungen des Wasserrechts war somit zu erteilen.

Um schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf das Wasser zu verhindern oder zu verringern oder günstige Auswirkungen zu vergrößern wurden von den

Sachverständigen Maßnahmen zur Beweissicherung und zur begleitenden Kontrolle vorgeschlagen. Sämtliche als zwingend notwendig erachteten Auflagen wurden als Nebenbestimmungen in die Spruchpunkte IV.1.4, IV.2.1 und IV.3.2 des Bescheides übernommen.

## **V.5. Mitanwendung des Denkmalschutzgesetzes**

**V.5.1** Nachfolgend werden die für das Vorhaben maßgeblichen Bestimmungen des Denkmalschutzgesetzes (auszugsweise) zitiert:

### ***Bewilligung der Zerstörung oder Veränderung von Denkmalen Denkmalschutzaufhebungsverfahren***

*§ 5. (1) Die Zerstörung sowie jede Veränderung eines Denkmals gemäß § 4 Abs. 1 bedarf der Bewilligung des Bundesdenkmalamtes, es sei denn, es handelt sich um eine Maßnahme bei Gefahr im Verzug (§ 4 Abs. 2). Der Nachweis des Zutreffens der für eine Zerstörung oder Veränderung geltend gemachten Gründe obliegt dem Antragsteller. Er hat auch - ausgenommen bei Anträgen gemäß Abs. 2 - mit einem Antrag auf Bewilligung einer Veränderung entsprechende Pläne in ausreichendem Umfang beizubringen. Das Bundesdenkmalamt hat alle vom Antragsteller geltend gemachten oder von Amts wegen wahrgenommenen Gründe, die für eine Zerstörung oder Veränderung sprechen, gegenüber jenen Gründen abzuwägen, die für eine unveränderte Erhaltung des Denkmals sprechen. Hierbei kann das Bundesdenkmalamt den Anträgen auch nur teilweise stattgeben. Werden Bewilligungen für Veränderungen beantragt, die zugleich eine dauernde wirtschaftlich gesicherte Erhaltung des Objektes bewirken, so ist dieser Umstand besonders zu beachten. Soweit die künftige wirtschaftliche Erhaltung und Nutzung von Park- und Gartenanlagen gefährdet oder spürbar geschmälert sein könnte, ist den Anträgen auf jeden Fall stattzugeben, es sei denn, es handelt sich um eine Veränderung, die die Zerstörung dieser Anlagen als solche oder in wesentlichen Teilen bedeuten würde.*

*(2) Sollen an unbeweglichen Denkmalen Instandhaltungs- und Reparaturmaßnahmen im üblichen notwendigen Umfang durchgeführt werden, können die Anträge gemäß Abs. 1 auch mündlich oder schriftlich wenigstens zwei Monate vor Beginn der Arbeiten in Form einer Anzeige an das Bundesdenkmalamt gestellt werden. Diese Mitteilung hat den Hinweis zu enthalten, dass es sich nur um im vorhergehenden Satz beschriebene Maßnahmen handelt. Eine Entscheidung des Bundesdenkmalamtes hat binnen sechs Wochen zu ergehen. Eine nicht rechtzeitige Entscheidung kann nicht als Genehmigung gewertet werden.*

*(3) In Verfahren gemäß Abs. 1 wegen beantragter Veränderungen eines Denkmals kann das Bundesdenkmalamt in einem bewilligenden Bescheid bestimmen, welche Detailmaßnahmen, über die erst im Zuge der Durchführung der Arbeiten endgültig entschieden werden kann, noch ergänzend der Festlegungen des Bundesdenkmalamtes bedürfen.*

...

*(6) Eine Bewilligung zur Zerstörung oder Veränderung erlischt, wenn von ihr nicht innerhalb von drei Jahren tatsächlich Gebrauch gemacht wird. Verlängerungen bis zu insgesamt weiteren drei Jahren sind möglich und jedenfalls dann zu erteilen, wenn die Verzögerung durch andere behördliche Verfahren verursacht wird oder wurde.*

...

*(8) Werden durch Verfahren, die auf Grund bundesgesetzlicher Vorschriften in Form von Verfahrenskonzentrationen durchgeführt werden, Objekte, die unter Denkmalschutz stehen, in einer Weise betroffen, dass Genehmigungen nach diesem Bundesgesetz erforderlich wären, so*

*sind den Verfahren Sachverständige beizuziehen, die vom Bundesdenkmalamt nominiert werden, es sei denn, das Bundesdenkmalamt verzichtet auf eine Nominierung oder gibt innerhalb einer zu setzenden, eine Woche nicht unterschreitenden Frist keine Nominierung ab. Dem Bundesdenkmalamt kommt in diesen Verfahren Parteistellung sowie das Recht, wegen Rechtswidrigkeit Beschwerde gemäß Art. 132 Abs. 5 B-VG und Revision gemäß Art. 133 Abs. 8 B-VG zu erheben, zu.*

**V.5.2** Mit Schreiben vom 17. September 2020, GZ. 2020-0.591.043, wurde dem Bundesdenkmalamt die Verfahrenseinleitung mitgeteilt und gemäß § 24a Abs. 3 UVP-G 2000 die Möglichkeit zur Stellungnahme gegeben. Unter einem wurde um Mitteilung ersucht, ob die Heranziehung eines (Amts-)Sachverständigen für Denkmalschutz erforderlich erscheint. Wie schon unter Punkt I.6.3 der Begründung ausgeführt, teilte das Bundesdenkmalamt mit Schreiben vom 6. Mai 2021 mit, *dass der Fachbereich Kulturgüter gutachterlich zutreffend beschrieben wurde und die diesbezüglichen in der UVE angeführten Maßnahmen ausreichend erscheinen.*

In den Einreichunterlagen wurde seitens der Projektwerberin darauf hingewiesen, dass *die Maßnahmen in Vorgesprächen mit dem Bundesdenkmalamt abgestimmt wurden. Die erforderlichen Arbeiten werden in Abstimmung mit dem Bundesdenkmalamt durchgeführt.* Zusätzlich wurde die Verpflichtung zur Abstimmung der Maßnahmen mit dem Bundesdenkmalamt in Spruchpunkt I.5.2 hervorgehoben. Aus Sicht der UVP-Behörde ist damit denkmalpflegerisch adäquate Durchführung im Detail gewährleistet.

Da zudem seitens des Bundesdenkmalamtes kein Sachverständiger nominiert wurde, war die Genehmigung nach den mitzubehandelnden Bestimmungen des Denkmalschutzgesetzes somit zu erteilen.

Hinzuweisen ist auch darauf, dass sich der Sachverständige für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer mit den vorhabensbedingten Bauarbeiten im Bereich des Wienflusses (wie schon unter Punkt V.4.2 beschrieben) in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen aus Sicht seines Fachgebietes auseinandergesetzt und zwingende Maßnahmen definiert hat, die in den Spruchpunkten IV.1.4.6 und IV.1.4.7 ihren Niederschlag gefunden haben.

## **VI. Auseinandersetzung mit den eingebrachten Stellungnahmen und Einwendungen**

### **VI.1. Generelles**

Nachstehend wird auf die Einwendungen und Stellungnahmen, die im Zuge des Ermittlungsverfahrens, insbesondere während der öffentlichen Auflage gemäß § 24 Abs. 8 iVm §§ 9 und 9a UVP-G 2000, der Anhörung gemäß § 4 HIG, im Zuge der öffentlichen Auflage der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen sowie während der öffentlichen mündlichen Verhandlung eingebracht wurden, eingegangen.

Zur Frage der Parteistellung im UVP-Verfahren ist allgemein auf die bereits unter Punkt II.2. der Begründung getätigten Aussagen betreffend die Bestimmung des § 44b Abs. 1 AVG zum Großverfahren zu verweisen, wonach Personen ihre Stellung als Partei verlieren, soweit sie nicht rechtzeitig bei der Behörde schriftlich Einwendungen erheben.

Aus § 24f Abs. 13 UVP-2000 ergibt sich zudem für das UVP-Verfahren ausdrücklich, dass Personen, die sich am UVP-Verfahren nicht oder nicht rechtzeitig (§§ 42, 44a iVm 44b AVG) beteiligt haben, keine Parteistellung zukommt. Anzumerken ist, dass laut dieser Bestimmung mit Ablauf von zwei Wochen nach Kundmachung von Genehmigungsbescheiden nach Abs. 6 leg. cit. der Bescheid auch gegenüber diesen Personen als zugestellt gilt.

Jede im Zuge der Verfahrenseinleitung sowie während der öffentlichen Auflage, nämlich vom 9. März 2021 bis einschließlich 23. April 2021 beim Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie als UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 eingebrachte Stellungnahme und Einwendung wurde in den Stellungnahmebänden der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 31. Mai 2021 (Fragenbereich 4, Bände 2 -3) von den Sachverständigen – mit Ausnahme der Rechtsfragen – ausführlich und individuell sowie bezogen auf die örtlichen Gegebenheiten der jeweiligen Einwenderin / des jeweiligen Einwenders beantwortet.

Die während der Auflage der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen bei der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 eingelangten Stellungnahmen und jene Vorbringen der Verfahrensbeteiligten während der mündlichen Verhandlung sowie die Auseinandersetzung der Sachverständigen damit, wurden in der Niederschrift über die mündliche Verhandlung vom 12. Juli 2021 festgehalten und sind dieser zu entnehmen.

Die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen sowie die Niederschrift über die mündliche Verhandlung, welche auch die gutachterlichen Auseinandersetzungen mit den (ergänzenden) Einwendungen enthält, wurden unter Spruchpunkt III. zu einem integrierenden Bestandteil dieses Bescheids erklärt.

## **VI.2. Erwägungen zu den Rechtsfragen in den eingelangten Stellungnahmen und Einwendungen sowie zu den in der mündlichen Verhandlung erfolgten Vorbringen**

Wie bereits weiter oben ausgeführt, ist zusammenfassend zu sagen, dass sämtliche im Zuge des Ermittlungsverfahrens zum gegenständlichen Vorhaben eingelangten Stellungnahmen bzw. Einwendungen aufgrund der oben dargestellten, damit erfolgten fachlichen Auseinandersetzung durch die UVP-Sachverständigen nicht geeignet waren, die festgestellte Umweltverträglichkeit des Vorhabens in Zweifel zu ziehen.

### **VI.2.1 Allgemeine Themenbereiche**

#### **VI.2.1.1 Einwendung**

Im Allgemeinen ist darauf hinzuweisen, dass durch die Erledigung des verfahrenseinleitenden Antrages Einwendungen gemäß § 59 Abs. 1 AVG als mit erledigt gelten. Diese Bestimmung trägt dem Umstand Rechnung, dass sich aus der Erteilung einer Bewilligung mittelbar die Abweisung der gegen diese Bewilligungserteilung gerichteten Einwendungen ergibt. Es ist daher rechtlich bedeutungslos, wenn im Spruch des Bewilligungsbescheides nicht förmlich über alle Einwendungen abgesprochen wird. Die im Zuge des Verfahrens vorgebrachten Einwendungen sind somit im Rahmen der gegenständlichen Genehmigung abschließend behandelt.

Dem Begriff Einwendung ist die Behauptung einer Rechtsverletzung mit Bezug auf ein bestimmtes Recht immanent. Eine Einwendung ist sohin, allgemein formuliert, ihrer begrifflichen Bestimmung nach ein Vorbringen einer Partei des Verfahrens, welches seinem Inhalt nach behauptet, das Vorhaben des Bauwerbers entspricht entweder zur Gänze oder hinsichtlich eines Teiles nicht den Bestimmungen der Rechtsordnung (zB VwGH v. 09.12.1986; Zl. 86/05/0126 oder VwGH 04.03.1999, Zl. 98/06/0235 mwN). Das verletzte Recht ist durch die Partei hinreichend zu konkretisieren, eine Begründung ist hingegen nicht erforderlich.

Eine Einwendung im Rechtssinne liegt nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes nur dann vor, wenn das Vorbringen der Behauptung der Verletzung eines subjektiven Rechtes durch das den Gegenstand des Verfahrens bildende Vorhaben zum Inhalt hat. Ist eine Rechtsverletzung aus dem Vorbringen nicht erkennbar, liegt keine Einwendung im Rechtssinne vor (vgl. Hauer-Leukauf, Handbuch des österreichischen Verwaltungsverfahrens 4, 1990, S 277 f).

Nicht als die Parteistellung wahrende Einwendungen sind daher jene Vorbringen anzusehen, mit denen gegen den Antrag unspezifisch „Einspruch“ erhoben wird oder mit denen lediglich erklärt wird, mit dem Vorhaben nicht oder nur unter bestimmten Bedingungen (z.B. Vorliegen einer rechtsgültigen Vereinbarung) einverstanden zu sein. Bloß allgemeines, nicht auf die konkreten Verhältnisse abgestelltes Vorbringen stellt ebenso wenig taugliche Einwendungen dar, wie eine allgemein gehaltene Aufzählung von Beeinträchtigungsmöglichkeiten, welche sich aus dem Bauvorhaben ergeben könnten. Auch die Aufforderung an die Behörde bestimmte bzw. alle notwendigen Maßnahmen festzusetzen oder die bloße Aufzählung von gesetzlichen Bestimmungen vermag die Präklusionswirkung nicht zu verhindern.

### **VI.2.1.2 Privatrechtliche Einwendungen**

Keine Einwendungen im Sinne des Verwaltungsverfahrensrechts sind grundsätzlich Einwendungen, mit denen bloß die Geltendmachung privatrechtlicher oder zivilrechtlicher Ansprüche erfolgt (Hengstschläger/Leeb, AVG § 42 Rz 32).

Beachtlich wäre für die Behörde im Genehmigungsverfahren insbesondere auch, wenn von Einwendern darauf hingewiesen wird, dass das beantragte Vorhaben auch auf andere Weise, vor allem ohne die vorgesehene oder mit weniger umfangreichen Eingriff in die Rechte der Einwender verwirklicht werden hätte können.

Hierbei wäre aber zu beachten, dass sich dieser Einwand auf eine Abweichung des eingereichten Projektes und nicht auf ein anderes Projekt beziehen müsste. Die Forderung, eines Gesamtkonzepts für den Güterverkehr in und rund um Wien bis 2050, die Trasse tiefer zu legen, einen Standort von notwendigen Anlagen zu verlegen, statt des gegenständlichen Vorhabens die Schließung des so genannten S-Bahn Rings vorzunehmen, betrifft in der Regel ein anderes Vorhaben und damit einen anderen Genehmigungsgegenstand. Hinzuweisen ist auch darauf, dass sämtliche projektändernde Planungs- und Verbesserungsvorschläge nicht Teil des gegenständlichen Verfahrens sind und allenfalls von der Projektwerberin als Anregung aufgegriffen und im Rahmen eines Änderungsverfahrens gemäß § 24g UVP-G 2000 umgesetzt werden können. Forderungen zur Änderung des Verkehrskonzepts im Bezirk Hietzing betreffen ebenfalls nicht das gegenständliche Verfahren.

Schadenersatzforderungen von Beteiligten für Schäden und Beeinträchtigungen, deren Eintritt vom Genehmigungsantrag nicht umfasst werden, die aber trotzdem nicht gänzlich ausgeschlossen werden können, sind im Rahmen des Genehmigungsverfahrens nicht zu behandeln. Sollte der befürchtete Schaden entgegen der Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens später doch eintreten, so wären zur Entscheidung über die Schadenersatzforderungen grundsätzlich die ordentlichen Gerichte berufen. Dies umfasst z.B. auch die Entscheidung über allfällige gerichtliche Verfahrenskosten.

### **VI.2.1.3 Grundeinlöse**

Generell ist zur Grundeinlöse folgendes festzuhalten:

Gemäß § 5 Abs. 1 HIG dürfen nach Erlassung des Trassengenehmigungsbescheides auf den vom künftigen Trassenverlauf betroffenen Grundstücksteilen (Hochleistungsstrecken-Baugebiet) Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen werden, keine Anlagen sonst errichtet oder geändert werden, keine Gewinnung mineralischer Rohstoffe aufgenommen werden sowie keine Deponien eingerichtet oder erweitert werden; ein Entschädigungsanspruch kann hieraus nicht abgeleitet werden.

Die Erteilung der Genehmigung durch die Behörde unter Mitwirkung der materiellrechtlichen Bestimmungen des Eisenbahngesetzes erfolgt unter der Voraussetzung des Erwerbes der erforderlichen Grundstücke und Rechte.

Im gegenständlichen Genehmigungsbescheid liegt jedenfalls gemäß § 24f Abs. 1a UVP-G 2000 iVm § 2 HIG auch die Feststellung, dass das öffentliche Interesse an der dem Bescheid entsprechenden Durchführung des Bauvorhabens die entgegenstehenden Interessen überwiegt. Darin eingeschlossen ist die Feststellung, dass die Inanspruchnahme der für die Realisierung des Bauvorhabens erforderlichen Grundstücke im überwiegenden öffentlichen Interesse liegt.

#### **VI.2.1.4 Enteignung**

Fragen der Grundeinlöse, der Einräumung von Servituten, etc. sind grundsätzlich nicht Gegenstand des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens nach dem UVP-G 2000 und hier somit nicht relevant.

Anzumerken ist noch, dass für die Verwirklichung des Bauvorhabens neben der noch erforderlichen Genehmigung im teilkonzentrierten Verfahren bei der Landesregierung gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 auch noch die Erlangung der Verfügungsberechtigung über die vom gegenständlichen Bauvorhaben betroffenen Grundstücke erforderlich ist.

Sofern keine einvernehmliche Lösung erzielt werden kann, hat die Konsenswerberin als Eisenbahnunternehmen die Möglichkeit, die Enteignung auf Grund der Bestimmungen des Eisenbahnteilnehmungsentschädigungsgesetzes (EisbEG) zu beantragen.

#### **VI.2.1.5 Immissionen**

Emissionen von Schadstoffen sind gemäß § 24f Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 nach dem Stand der Technik zu begrenzen. Dies bedeutet, dass dort, wo die Projektwerberin keinen Einfluss auf den Fuhrpark der BenutzerInnen des jeweiligen Vorhabens hat, die baulichen Anlagen so gestaltet sein müssen, dass Emissionen aus der Anlage selbst und in der Bauphase (Staub, Abgase) nach dem Stand der Technik zu beschränken sind.

Die Immissionsbelastung zu schützender Güter ist möglichst gering zu halten (§ 24f Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000-Immissionsminimierungsgebot). Die Tatbestände des § 24f Abs. 1 Z 2 lit. a bis c legen einen absoluten Mindeststandard fest.

Zu Einwendungen die Wertminderung von Liegenschaften betreffend ist insbesondere festzuhalten, dass unter den Genehmigungsvoraussetzungen des § 24f Abs. 1 Z 2 lit. a UVP-G 2000 auch angeführt wird, dass Immissionen zu vermeiden sind, die das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden. § 75 Abs. 1 GewO, dem das UVP-G 2000 diesbezüglich nachgebildet ist, stellt klar, dass darunter nicht die Möglichkeit einer bloßen Minderung des Verkehrswertes des Eigentums zu verstehen ist. Das Eigentum eines Nachbarn wird vielmehr nur bei Bedrohung seiner Substanz geschützt oder wenn eine sinnvolle Nutzung der Sache wesentlich beeinträchtigt oder überhaupt unmöglich ist (vgl. VwGH

24.06.2009, 2007/05/0171, VwGH 27.01 2006, 2003/04/0130, VwGH 18.05.2005, 2004/04/0099 etc., Nachweise siehe Altenburger/Berger UVP-G2; § 17 Rz 45, ebenso Schmelz/Schwarzer UVP-G (2011) § 17 Rz 129)

### VI.2.1.6 Schienenlärm

Bei Eisenbahnvorhaben ist gemäß § 24f Abs. 2 letzter Satz die Zumutbarkeit einer Belästigung nach den bestehenden, besonderen Immissionschutzvorschriften zu beurteilen. Für die Begrenzung der Schallimmissionen auf Grund des Schienenverkehrs („Streckenlärm“) ist für den Neubau und den wesentlichen Umbau von Strecken(teilen) die Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr über Lärmschutzmaßnahmen bei Haupt-, Neben- und Straßenbahnen (Schienenverkehrslärm-Immissionschutzverordnung - SchIV) idF BGBl. II Nr. 362/2013 anzuwenden. Diese Verordnung enthält einen aus Sicht des Nachbarnschutzes tragfähigen Kompromiss zwischen dem Schutz der Nachbarn vor Belästigungen durch Bahnlärm und den Interessen der Öffentlichkeit an der Verwirklichung des Bahnvorhabens. Diese Verordnung wurde vom (damaligen) Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr auf Grund eingehender medizinischer und lärmtechnischer Studien erlassen. Deren Anwendung ist daher für den Bereich des Lärmschutzes vor dem Schienenlärm an Eisenbahnstrecken auch im Verfahren gemäß UVP-G 2000 geboten. Der Verwaltungsgerichtshof hat mit Erkenntnis vom 28.11.2013, 2012/03/0045 ausgesprochen, dass es sich bei den Grenzwerten der SchIV 1993 um Mindeststandards handelt, deren Unterschreitung im Einzelfall geboten sein kann (Hinweis Erkenntnis vom 22. Oktober 2010/03/0014 und Erkenntnis des VfGH vom 13. Dezember 2007, V 87/06 (Koralm)).

Weiters hat der Verwaltungsgerichtshof festgehalten, dass der Hinweis der Behörde, die Grenzwerte der SchIV 1993 würden eingehalten, eine Auseinandersetzung mit dem aufgeworfenen Thema des Einflusses von Schallpegelspitzen auf die menschliche Gesundheit und der Notwendigkeit ihrer Begrenzung nicht entbehrlich macht.

In der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen (Band 1, S. 108 - 127) wurde die Frage (M3), *wie die vorgelegten Unterlagen im Hinblick auf den Stand der Technik und der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften bewertet werden*, seitens des humanmedizinischen Sachverständigen wie folgt beantwortet: *Die WHO Richtlinien geben Richtwerte vor, aber anders als in Österreich betrachtet die WHO Belästigungen und gesundheitliche Endpunkte gleich, was einen Vergleich erschwert, auch kennt die WHO keine Bezugnahme auf die Umgebungslärmsituation, wie das in Österreich Standard und gesetzlich vorgegeben ist. Im gegenständlichen Projekt erfolgt eine differenzierte Betrachtung, es wird die Umgebungslärm-situation ermittelt und es werden Beurteilungspegel und Maximalpegel bei der Begutachtung berücksichtigt. Aus fachlicher Sicht ist daher das im Projekt angesprochene Schutzgut-niveau auch ohne Berücksichtigung der WHO Richtlinie(n) als ausreichend anzusehen.*

Hinsichtlich einer allfällig erforderlichen Unterschreitung der Grenzwerte der SchIV sind in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen keine Anhaltspunkte zu finden.

Im Zuge der Verhandlung bekräftigte der Sachverständige auf Befragen des Vertreters der Bürgerinitiative „Lebenswertes Unter St. Veit“, Herr Matthias Schönauer, seine Aussagen: *Eingewendet wird, dass sich das Projekt an alten Grenzwerten orientieren. Als Alternative hierzu werden die aktuellen WHO Grenzwerte angeführt. Es werden gesundheitliche Auswirkungen befürchtet, dies auch im Zusammenhang mit schützenswerten Gebieten, wie z.B. Schu-*

*len. Auch wird gefordert, dass Anrainer über Bauarbeiten in den Abend- und Nachtstunden informiert werden. Weiters wird ausgeführt, dass ein großer Teil des beantragten Projekts durch ein bereits „belastetes Gebiet“ was Luftschadstoffe betrifft führt.*

*Hierzu ist aus fachlicher Sicht festzuhalten, dass den Grenzwerten der WHO gemäß Entscheidung des Verfassungsgerichtshofs vom 13.12.2007, Geschäftszahl, V87/06, Sammlungsnummer 18322 lediglich empfehlender Charakter zukommt und diese Werte aus fachlicher Sicht als nicht unmittelbar anwendbar anzusehen sind. Ich habe mich im Detail mit den neuen Richtwerten der WHO auseinandergesetzt und darf in diesem Zusammenhang auf meine Ausführungen ab Seite 108 im Band 1 „Zusammenfassende Bewertung zur Umweltverträglichkeitsprüfung“ hinweisen.*

*Besonders sensible Objekte wie Schulen wurden betrachtet, es zeigt sich, dass keine erheblichen Belästigungen und keine Gefährdung der Gesundheit im Betrieb zu erwarten sind. In der Bauphase kommt es zu Einwirkungen, die als störend wahrgenommen werden können. Da diese aber nur temporär einwirken und durch einfache Maßnahmen, wie das Schließen bzw. Geschlossen halten der Fenster während des Unterrichts minimiert werden können, sind sie nicht in der Lage erheblich zu belästigen.*

*Betreffen der Einrichtung einer Ansprechperson während der Bauphase verweise ich auf die Ausführungen des Sachverständigen für Schall. Eine Ansprechperson für die Anrainer ist auch aus Sicht der Medizin erforderlich und daher sollte der Auflagenvorschlag des Sachverständigen für Schall jedenfalls in einen allfälligen Bescheid aufgenommen werden. Dieser Forderung wurde in den Spruchpunkten IV.1.3.1 und IV.1.3.2 Rechnung getragen.*

Zur Problematik erforderlicher Bestandslärmmessungen hat der Verwaltungsgerichtshof zum Baulärm bei Hochleistungsstreckenbauvorhaben ausgeführt, dass für den Fall, dass eine Messung am entscheidenden Immissionspunkt möglich ist, es - von Ausnahmefällen abgesehen - unzulässig ist, die dort zu erwartenden Immissionen aus den Ergebnissen einer Messung an einem anderen Ort zu prognostizieren (VwGH vom 19.12.2013, ZI 2011/03/0160).

In einem weiteren Erkenntnis hat der Verwaltungsgerichtshof festgehalten, dass die bestehende Immissionsbelastung auch im Anwendungsbereich der SchIV grundsätzlich auf Basis von lärmtechnischen Messungen zu bestimmen ist, zumal in weiterer Folge aus der bestehenden Immissionsbelastung die in § 4 SchIV normierten Grenzwerte abgeleitet werden. (VwGH vom 09.09.2015, ZI. 2013/03/0120). In diesem Erkenntnis hat der Verwaltungsgerichtshof aber ergänzend ausgeführt, dass er nicht verkennt, dass bei einem sich über etliche Kilometer ziehenden lärmemittierenden Linienvorhaben die Durchführung von Messungen an einer Vielzahl von Immissionspunkten die Verwirklichung eines derartigen Vorhabens unangemessen erschweren würde. Derart ist es bei einem solchen Vorhaben nicht von vornherein erforderlich, an jedem möglichen Immissionspunkt eine entsprechende Messung durchzuführen. Dies setzt aber voraus, dass nach dem maßgeblichen Stand der Technik für die Lärmbeurteilung und den Immissionsschutz die relevanten repräsentativen Immissionspunkte identifiziert werden, dort gemessen und dann auf der Grundlage dieser Messungen mittels geeigneter Berechnungen die Lärmbeurteilung durchgeführt werden kann. Ergibt sich dann in diesem Zusammenhang bei einem Vorhaben für einen Immissionspunkt, dass der dabei durch bloße Berechnung erzielte Wert in unmittelbarer Nähe zu dem Wert liegt, der nach (medizinischer) sachverständiger Beurteilung nach Verwirklichung des Vorhabens zusätzliche Schallschutzmaßnahmen auf der Liegenschaft einer betroffenen Partei notwendig machen würde, kann auf Basis eines substantiierten Parteivorbringens auch dieser Punkt einen entscheidenden Immissionspunkt darstellen, an dem eine entsprechende Messung zu erfolgen hat.

Zuletzt hat der Verwaltungsgerichtshof mit Erkenntnis vom 20.12.2016, Zl. Ro 2014/03/0035 (Linz Hbf. Westseite) wiederholt ausgesprochen, dass die Grenzwerte der SchIV nur Mindeststandards darstellen, deren Unterschreitung im Einzelfall geboten sein kann. Daher hat sich der humanmedizinische Sachverständige mit der Frage, ob eine Unterschreitung der Grenzwerte im Einzelfall vorliegt auseinander zu setzen.

Im zitierten Erkenntnis verweist der Verwaltungsgerichtshof weiters darauf, dass gemäß § 2 Z 5 der SchIV, Freiflächen, wie insbesondere Erholungs-, Park- oder Gartenanlagen vor Lärm zu schützen sind. Weiters sei im und im Nahebereich von Objekten mit besonderem Schutzbedürfnis wie Kindergärten Schulen, Kinderspielplätzen, Krankenhäuser und Altersheime zu prüfen, ob ein erhöhtes Schutzbedürfnis bestehe. Der Verwaltungsgerichtshof hat auch bemängelt, dass die Behörde nicht ermittelt hat, ob es sich bei einem Messpunkt um einen maßgeblichen Immissionspunkt nach SchIV handelt.

§ 2 Abs. 5 SchIV legt fest, dass sich der maßgebende Immissionspunkt bei Gebäuden 0,50 m außerhalb und in der Mitte des betrachteten Fensters befindet. Bei Freiflächen (Erholungs-, Park- und Gartenanlagen), die vor Lärm zu schützen sind, ist der Immissionspunkt 1,50 m über Boden an der maßgebenden Stelle anzunehmen.

Anzumerken ist, dass im „Anhang Schalltechnik Details“, (ON 303.9, Plannummer BAL302-UV-VBBLT-00-3028-F01 vom Juli 2020) sämtliche Fassaden dargestellt wurden, welche gemäß SchIV Anspruch auf Objektschutz erhalten und in mindestens einem Stockwerk eine Überschreitung von  $L_{r,Nacht} = 50$  dB aufweisen.

Hier ist auf die Aussage des Sachverständigen für Lärm und Erschütterungen in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen zu verweisen, wonach *zur Sicherstellung der Einhaltung der Schutzziele aus dem Schienenverkehrsbetrieb aktive (bahnseitige) und passive (objektseitige) Maßnahmen erforderlich sind. Aus schalltechnischer Sicht sind die Ergebnisse und Schutzmaßnahmen nachvollziehbar und entsprechend dem Stand der Technik* (Band 1, S. 79). Auch für den Erschütterungsschutz hält der Sachverständige fest, dass *für die Ermittlung der Immissionen am Bestand die erhobenen Objektdaten, sowie die Methodik zur Instrumentierung und messtechnischen Erhebung nachvollziehbar aufbereitet wurden. Aus erschütterungsschutztechnischer Sicht sind die Ergebnisse und die Schutz- bzw. Kontrollmaßnahmen in der Bauphase nachvollziehbar und entsprechend dem Stand der Technik* (Band 1, S. 80).

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

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

Zum gemäß § 31b Abs. 1 Z. 2 EisbG vorzulegenden und mit den Projektunterlagen vorgelegten Betriebsprogramm (Umweltverträglichkeitserklärung ON 201, Plannummer BAL302-UV-VBBAL-00-2010-F01 vom Juli 2020) ist anzumerken, dass dieses den Betrieb als „Programm“ bzw. „Prognose“ insoweit beschreibt, als dies insbesondere für die Verkehrseinschätzung erforderlich ist. So erfolgt die Dimensionierung der erforderlichen Maßnahmen zur Einhaltung

der Immissionsschutzkriterien für Lärm, Erschütterungen und Sekundärschall auf Basis der dem Projekt zugrundeliegenden Ausgangsdaten zum Verkehrsaufkommen.

Das vorgelegte Bau- und Betriebsprogramm und die darin enthaltenen Zugzahlen selbst sind somit kein Bestandteil der Genehmigung, wogegen die im Projekt festgelegten (bzw. allenfalls im Bescheid vorgeschriebenen) konkreten Immissionsschutzgrenzwerte einen Bestandteil der Genehmigung gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 darstellen.

Somit hat die Projektwerberin unbeschadet des tatsächlichen gefahrenen Betriebsprogramms die im Projekt und im Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren festgelegten Immissionsschutzgrenzwerte jedenfalls einzuhalten. Mögliche künftige Kapazitätsausweitungen nach Inbetriebnahme des gegenständlichen Vorhabens, mit denen die der gegenständlichen Genehmigung zugrundeliegenden Emissions- und Immissionsgrenzwerte überschritten werden, lösen im künftigen Betrieb gemäß § 19 EISB-G eine rechtliche Verpflichtung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens aus, entsprechende zusätzliche Maßnahmen zu ergreifen.

### **VI.2.1.7 Sonstige vorhabensbedingte Lärmimmissionen**

Die im konkreten Zusammenhang zu beurteilende, aus den Bauarbeiten zur Verwirklichung des Vorhabens resultierenden Lärmimmissionen unterliegen nicht dem Anwendungsbereich der SchIV 1993, weil, wie sich aus § 1 Abs. 1 SchIV 1993 idGF ergibt, dass die Verordnung nur hinsichtlich der Schallimmissionen aufgrund des Schienenverkehrs (Zugverkehrs) gilt (VwGH vom 19. Dezember 2013, 2011/03/0160). Die Zumutbarkeit der aus dem Baulärm resultierenden Immissionen ist vielmehr anhand des Maßstabs des § 77 Abs. 2 iVm § 74 Abs. 2 Z 2 GewO 1994 zu beurteilen. (VwGH vom 18.01.2017, Zl. 2014/03/0035).

Hinsichtlich des Baulärms erfolgt die Beurteilung der Schallimmissionen aus der Bauphase grundsätzlich nach der BStLärmIV. Nach Aussage des Sachverständigen für Lärm- und Erschütterungen in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen (Band 1, S. 77 f.) wurden *für die Beurteilung der Schallimmissionen in der Bauphase die beurteilungsrelevanten Schallemissionen durch Bauarbeiten berücksichtigt und an den exponierten Anrainern beurteilt. ... Aus den Beurteilungen der Lärmimmissionen durch die Bauphase resultieren Maßnahmenpläne für die Bautätigkeiten im Regelfall von Montag bis Freitag von 06:00 Uhr bis 19:00 Uhr bzw. für Tätigkeiten außerhalb des Regelfalls. In Anlehnung an die BStLärmIV werden daraus jene Objekte ermittelt, an denen unter den angegebenen Randbedingungen (Sicherheitszuschlag, Nicht-Berücksichtigung von bahnbedingten Schutzmaßnahmen) an einzelnen Tagen mit einer Überschreitung der Grenzwerte zu rechnen ist. ... Die Beurteilung im Fachgebiet Lärmschutz umfasst die Immissionen aus der Bauphase, sowie während des Betriebs aus Schienenverkehr (Weststrecke und Vorortelinie, U-Bahn und Straßenbahn), Straßenverkehr und haustechnischen Anlagen. Zur Sicherstellung der Einhaltung der Schutzziele aus dem Schienenverkehrsbetrieb sind aktive (bahnseitige) und passive (objektseitige) Maßnahmen erforderlich. Aus schalltechnischer Sicht sind die Ergebnisse und Schutzmaßnahmen nachvollziehbar und entsprechend dem Stand der Technik.*

Aus humanmedizinischer Sicht waren *die im Projekt vorgesehenen Maßnahmen, um folgende jedenfalls erforderliche Maßnahme zu erweitern: Passive Schallschutzmaßnahmen sind dort erforderlich, wo Baulärm im Sinne der Vorgaben des § 10 Ziffer 4 der BStLärmIV von  $\geq 67,0$  dB an mehr als 3 Monaten während der gesamten Bauzeit einwirkt. Passive Schallschutzmaßnahmen sind auch dort erforderlich, wo ein  $L_{r,mittel} > 67,0$  dB, entsprechend den Angaben im Anhang Schalltechnik – Bau, ON 303.8, (Plannummer BAL302-UV-VBBLT-00-3027-F00 vom Juli 2020)*

*einwirkt (Band 1, S. 132 f.), was in der Nebenbestimmung des Spruchpunktes IV.1.2.1 ihren Niederschlag gefunden hat.*

*Aus Sicht des Fachbereichs Lärmschutz wurde seitens des Sachverständigen für Lärm und Erschütterungen zusammenfassend festgestellt, dass im Rahmen der durchgeführten schalltechnischen Beurteilung alle dem Stand der Technik entsprechenden relevanten Gesetze, Verordnungen und Richtlinien (SchIV, BstLärmIV, ÖAL 3-1) berücksichtigt und angewendet wurden. Die Auswirkungen der Schallimmissionen aus der Bauphase, dem Schienenverkehrsbetrieb, sowie technischen Anlagen und des durch das Projekt entstehenden Änderungen im Straßenverkehr, sowie die Wahl von geeigneten Schutzmaßnahmen sind in einer nachvollziehbaren und umfassenden Art und Weise dargestellt. Die Beurteilung der Schienenverkehrslärmimmissionen erfolgt in der gegenständlichen Untersuchung anhand der geltenden Grenzwerte gemäß SchIV und darüber hinaus durch Vorgaben betreffend mittleren Spitzenpegel der lautesten Zuggattung. Aus Sicht des Fachbereichs Lärmschutz sind die in Abschnitt M5 definierten Maßnahmen zwingend erforderlich um schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf das Leben und die Gesundheit von Menschen und deren Lebensräume zu verhindern oder zu verringern (Band 1, S. 344).*

*Für den Bereich Wirkungen des Lärms auf den Menschen kommt der Humanmediziner in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen zum Urteil, dass unter Berücksichtigung der aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen die verbleibenden Lärmimmissionen während der Betriebsphase als nicht gesundheitsgefährdend zu beurteilen sind, auch erhebliche bzw. unzumutbare Belästigungen sind nicht zu erwarten. Was den Anlagenlärm der Technikgebäude betrifft so werden die Geräusche der haustechnischen Anlagen in der Nacht bei den nächstgelegenen Anrainern keine Werte erreichen die als erheblich belästigend zu beurteilen sind. Betreffend den veränderten Straßenverkehrslärm sind aufgrund der teilweise zu setzenden Maßnahmen (passiver Lärmschutz) keine erheblich belästigenden Einwirkungen zu erwarten. Eine Gefahr für die Gesundheit besteht nicht. Öffentliche Spielplätze, Park- oder Gartenanlage bzw. Spielplätze, Park- oder Gartenanlagen im Sinne der Vorgaben der SchIV weisen keine Bahnlärmpegel auf die als gesundheitsgefährdend oder erheblich belästigend zu beurteilen sind (Band 1, S. 363 f.).*

Die UVP-Behörde folgt den schlüssigen, nachvollziehbaren und plausiblen Ausführungen der UVP-Sachverständigen. Aus Sicht der Behörde ist durch die Aufnahme der zwingenden Auflagenvorschläge des humanmedizinischen Sachverständigen sowie des Sachverständigen für Lärm und Erschütterungen in den Spruch dieses Bescheides, bei deren Einhaltung, jedenfalls davon auszugehen, dass es durch die vorhabensbedingten Lärmimmissionen zu keiner Gesundheitsgefährdung und keiner unzumutbaren Belästigung der Anrainer kommt.

#### **VI.2.1.8 Öffentliches Interesse**

Dieses findet seine Begründung ausdrücklich darin, dass die Strecke „Raum Wien – St. Pölten“ - wie schon unter Punkt II.1. der Begründung weiter oben angeführt – mit der 2. Hochleistungsstreckenverordnung gemäß § 1 Abs. 1 HIG zur Hochleistungsstrecke erklärt wurde, womit davon auszugehen ist, dass der Einrichtung dieser Eisenbahnstrecke gemäß § 1 Abs. 1 HIG eine besondere Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr mit internationalen Verbindungen oder für den Nahverkehr zukommt.

Die gegenständlichen Hochleistungsstreckenabschnitte sind zudem Teil des europäischen Eisenbahnnetzes und somit auch Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN).

Der Stadtentwicklungsplan 2025+ der Gemeinde Wien sieht im Sinne des Klimaschutzes und der Verbesserung der Mobilitätsmöglichkeiten eine Steigerung des öffentlichen Verkehranteils (ÖV) zulasten des motorisierten Individualverkehrs (MIV) vor. Das Verhältnis der Wege, die mit dem ÖV und dem MIV zurückgelegt wurden, betrug, 1999 64:36 und 2013 73:27. Das Ziel beträgt ein Verhältnis von 80:20 zugunsten des öffentlichen Verkehrs.

Gegenstand des vorliegenden Projektes ist es, durch verkehrliche und infrastrukturelle Angebotsverbesserung auf der Linie der S80 in Form eines 15-Minuten Takts und neuer Haltestellen werden entsprechende Reisendenpotentiale, sowohl in den Querschnitten als auch in Form zusätzlicher und verbesserter Erschließungen, für das System Eisenbahn zu heben. Strategisches Ziel ist die Stärkung des S-Bahn-Netzes durch Schaffung der infrastrukturellen Voraussetzungen für eine attraktive West – Ost-Verbindung durch Wien, welche die großen Knoten und U-Bahnverknüpfungen Wien Hütteldorf, Wien Meidling, Wien Matzleinsdorfer Platz (zukünftig), Wien Hauptbahnhof, Wien Simmering, Wien Stadlau und Wien Aspern Nord verbindet.

Im Stadtentwicklungsplan 2025+ wird dem Vorhaben „S-Bahn-Verbindung S 80 Stadlau – Hütteldorf (West-Ost-Tangente in Kombination mit dem Ausbau Marchegger Asts der Ostbahn und Attraktivierung der Verbindungsbahn“ daher folgerichtig erste Priorität zuerkannt.

Durch Verkehrsverlagerungseffekte von der Straße auf die Schiene, die mit der Umsetzung des gegenständlichen Vorhabens neu erzielt werden können, und dem daraus resultierenden Entlastungseffekt auf die Straße resultieren auch positive Sekundärwirkungen in Hinblick auf Klima und Luftschadstoffe. Festzuhalten ist, dass gemäß Angaben der ÖBB-Infrastruktur AG 100 % des Bahnstromes aus erneuerbarer Energie stammt.

Die ausgewiesene Zielerreichung des vorliegenden Vorhabens wird durch den Ausbau einer Bestandsstrecke erreicht und ist daher mit größtmöglicher Ressourcenschonung und minimalen (wenn auch zwingenden) Eingriffen in den Naturhaushalt und geschützte Arten verbunden.

Hervorzuheben ist auch die Stellungnahme des Standortanwalts von Wien, wonach *durch das gegenständliche Projekt die bestehende Verbindung zwischen den Bahnhöfen Wien Hütteldorf bzw. Wien Penzing sowie Wien Meidling bzw. Wien Matzleinsdorf Altmannsdorf auf die beabsichtigte Verdichtung des Nahverkehrsangebotes vorbereitet werden soll. ... Die Verbindungsbahn wurde ursprünglich zur Verbindung der beiden wichtigsten Wiener Kopfbahnhöfe, dem Wiener Westbahnhof und dem Südbahnhof, errichtet. Mit Eröffnung des Lainzer Tunnels und des neuen Wiener Hauptbahnhofes wurde die Verbindungsbahn vom überregionalen Personen- und vom Güterverkehr weitgehend entlastet und es besteht nun die Möglichkeit, sie für den Personennahverkehr zu ertüchtigen. Geplant ist eine Verdichtung des Schnellbahntaktes auf ein 15 Minuten-Intervall und damit die Schaffung einer vollwertigen innerstädtischen West-Ost-Verbindung. Damit soll der Umstieg vom privaten KFZ auf die öffentlichen Verkehrsmittel gefördert werden. Erfahrungsgemäß sind hier Verkehrsmittel mit eigener Trasse, die unabhängig von etwaigen Staus ihre Ziele erreichen können, besonders gefragt. Die S-Bahn ist hier ein etabliertes System des Öffentlichen Verkehrs mit noch großem Potenzial als Nahverkehrsmittel (neben U-Bahn-, Straßenbahn- und Buslinien). Durch den Ausbau der Verbindungsbahn wird nicht nur das S-Bahn-System als überaus rasches Mobilitätsangebot attraktiver, sondern genauso auch das Nahverkehrsnetz als solches, da Synergieeffekte nutzbar sind - insgesamt somit eine Attraktivitätssteigerung des Öffentlichen Personennahverkehrs gegenüber dem Motorisierten Individualverkehr erfolgt. Die bestehende Infrastruktur ist aufgrund der teilweise bloß eingleisigen Ausführung und aufgrund der fehlenden Haltestellen derzeit nicht geeignet, den Anforderungen an ein attraktives Schnellbahnangebot zu entsprechen.*

*Soll Bahnfahren attraktiver werden, muss die Bahn die Chance haben, ihre Kunden schnell, pünktlich und selbstverständlich auch sicher zu befördern. Die entsprechenden Kapazitätsengpässe müssen daher unbedingt schleunigst beseitigt werden. Neben ihrer neuen intensiveren Nahverkehrsfunktion wird die Verbindungsbahn aber natürlich auch weiterhin für etwaige erforderliche Umgehungsverkehre bei Sperren des Lainzer Tunnels zur Verfügung stehen müssen.*

*Ergänzend zu den deutlichen gesamtstädtischen Effekten auf die Mobilität in der Stadt lässt sich im Rahmen des Projektes außerdem eine Verbesserung der Erreichbarkeit der städtischen Gebiete entlang der Trasse insbesondere im 13. Wiener Gemeindebezirk erzielen. Zwei neue Haltestellen erweitern die Erreichbarkeit eines leistungsstarken öffentlichen Verkehrsmittels, wie es andernfalls aufgrund der gegebenen Siedlungsstrukturen kaum machbar wäre. Diese lokalen Effekte sind als Qualitätsmerkmal des Projekts nicht zu vergessen.*

*Für Wien bedeutet eine leistungsfähige Schnellbahnverbindung vom Westen über den Süden in den Osten der Stadt auch einen starken Standortfaktor (Stichwort: Infrastruktur als Grundlage von Standortentscheidungen), der dazu beiträgt, die Attraktivität Wiens als Wirtschaftsstandort zu fördern.*

*Bei den Einpendlern aus dem Westen Niederösterreichs zeigt sich, dass nicht nur der Westbahnhof als Ziel relevant ist, sondern auch viele ihre Ziele an der Stammstrecke und am Hauptbahnhof haben. Allein im Einzugsbereich der Bahnhöfe Wien Praterstern, Wien Mitte-Landstraße und Wien Hauptbahnhof haben fast 2.000 Einpendler an der Westachse ihre Arbeitsplätze. Alle diese Pendler profitieren von einer Linienführung der Westbahn über Meidling und Hauptbahnhof. Aber auch Pendler aus dem Westen mit Zieldestinationen an der Südachse werden mit den Haltestellen Wien Meidling und Wien Liesing von der Verbindungsbahn profitieren knapp 150.000 unselbständig beschäftigte Personen pendeln täglich aus Niederösterreich nach Wien und ca. 55.000 aus Wien nach Niederösterreich' Davon stammen etwa 19.600 Personen aus dem niederösterreichischen Zentralraum (Bezirke Krems, Lilienfeld, St. Pölten und Tulln) und wären damit potenzielle Nutzer der Verbindungsbahn.*

*Hauptzielgruppen sind ca. 4.400 Personen, die ihren Arbeitsplatz im westlichen Wien (Bezirke 5, 13, 14, 15, 16, 17, 18 und 19) und ca. 7.000 Personen, die ihren Arbeitsplatz im südlichen Wien (Bezirke 2, 3, 10, 11, 12 und 23) haben. Verbesserungen des Bahnangebotes über die Verbindungsbahn sind aber auch für 5.500 Personen mit Ziel im Wiener Zentrum (Bezirke 1, 4, 6, 7, 8 und 9; Nähe Hauptbahnhof und Wien Mitte) und für ca. 2.700 Personen im Bereich Donau (Bezirke 20, 21 und 22; Verbindung über die Stammstrecke) sinnvoll. 4 Zusätzliches Potenzial bieten die 11.600 Einpendler aus dem niederösterreichischen Industrieviertel ins westliche Wien. In der Gegenrichtung pendeln täglich etwa 5.000 Personen aus Wien in den niederösterreichischen Zentralraum.*

*Das Gesamtpotenzial an Nutzern der Verbindungsbahn beträgt daher etwa 36.200 täglich. Davon nutzen etwa die Hälfte der Pendler derzeit die Bahn. Gänzlich unberücksichtigt sind hier aber noch in Ausbildung befindliche Personen, die im Regelfall ebenfalls auf die öffentlichen Verkehrsmittel angewiesen sind.*

*Ausgehend von den durchschnittlichen Pendeldistanzen für niederösterreichische Pendler von 30,6 km und der Pendeldistanzen für Wiener Pendler in der Höhe von 16,7 km ergeben sich daher bei Multiplikation mit den oben genannten Pendlerzahlen 954.720 km und 83.500 km, in Summe daher 2.076.440 km für den Hin- und Rückweg zum Arbeitsplatz.*

*Da etwa die Hälfte dieser Wege mit privaten Kraftfahrzeugen zurückgelegt werden, ergeben sich dadurch etwa 135 t CO<sub>2</sub>-Emissionen, die täglich durch einen Umstieg auf die Bahn eingespart werden könnten. Ausgehend von 250 Arbeitstagen jährlich würde das maximale CO<sub>2</sub>-Einsparungspotenzial somit bei ca. 33.840 t p.a. liegen.*

*Zusätzlich sind folgende volkswirtschaftliche Auswirkungen des geplanten Projektes zu berücksichtigen: Durch den Bau der Wiener Verbindungsbahn mit einer Gesamtinvestitionssumme in Höhe von 307,3 Mio. Euro wird eine Bruttowertschöpfung von 245 Mio. Euro in Wien generiert.*

*Dies bedeutet einen Beitrag zum Wiener Bruttoregionalprodukt von 265 Mio. Euro. Insgesamt werden durch den Bau rund 2.650 Arbeitsplätze in Wien gesichert bzw. geschaffen, das sind rund 2.380 fiktive Jahresvollzeitäquivalente.*

*Österreichweit zeigen sich die ökonomischen Effekte des Baus mit einem BIP-Beitrag von rund 500 Mio. Euro und rund 4.670 gesicherten bzw. geschaffenen Arbeitsplätzen in Jahresvollzeitäquivalenten. Die öffentliche Hand profitiert von Rückflüssen aus Steuern und Abgaben in Höhe von 200 Mio. Euro.*

*Jede in den Bau der Verbindungsbahn eingesetzte 1 Mio. Euro schafft damit österreichweit über 1,6 Mio. Euro an zusätzlicher Wertschöpfung, 15 Jobs und staatliche Rückflüsse aus Steuern und Abgaben von über einer halben Mio. Euro.*

*Neben der Baubranche profitieren von dem Projekt am meisten der Produktionssektor, der Handel, freiberufliche, wissenschaftliche technische und sonstige wirtschaftliche Dienstleistungen, Beherbergung und Gastronomie, Grundstücks- und Wohnungswesen sowie Verkehr und Lagerei.*

Es wird auch auf § 19 Abs. 1 EisbG verwiesen, wonach das Eisenbahninfrastrukturunternehmen verpflichtet ist die Eisenbahn unter Berücksichtigung der Sicherheit, der Ordnung und der Erfordernisse des Betriebs der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn zu bauen, erhalten und zu ergänzen.

Im Hinblick auf die angestrebte Mobilitätswende und auch zur Erreichung der Klima- und Energieziele Österreichs ist eine moderne und den Bedürfnissen entsprechend ausgebaute Bahninfrastruktur unumgänglich.

Das öffentliche Interesse an der Schaffung einer zukunftsorientierten und leistungsfähigen Eisenbahn durch die Errichtung des gegenständlichen Vorhabens ist gegenüber allfälligen öffentlichen Interessen der Gebietskörperschaften somit als überwiegend anzusehen. Auch ist der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer als der Nachteil, der den Parteien durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht.

Im Baugenehmigungsbescheid liegt somit die Feststellung, dass das öffentliche Interesse an der dem Bescheid entsprechenden Durchführung des Bauvorhabens die entgegenstehenden Interessen überwiegt.

Darin eingeschlossen ist die Feststellung, dass die Inanspruchnahme der für die Realisierung des gegenständlichen Bauprojektes erforderlichen Liegenschaften im überwiegenden öffentlichen Interesse liegt.

Hierzu ist noch anzumerken, dass neben der Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung für eine Verwirklichung des Bauvorhabens auch noch die Erlangung der Verfügungsberechtigung über die von dem gegenständlichen Bauvorhaben betroffenen Grundstücke erforderlich ist, wie dies auch im Spruch des Bescheides entsprechend zum Ausdruck kommt.

## VI.2.2 Zu den Vorbringen im Verfahren (nach Themenbereichen)

### VI.2.2.1 Zum Thema Befangenheit

Eingangs ist festzuhalten, dass die ÖBB-Infrastruktur AG die Projektwerberin im gegenständliche Bauvorhaben ist.

Gemäß § 7 Abs. 1 AVG *haben sich Verwaltungsorgane der Ausübung ihres Amtes zu enthalten und ihre Vertretung zu veranlassen:*

- 1. in Sachen, an denen sie selbst, einer ihrer Angehörigen (§ 36a) oder eine von ihnen vertretene schutzberechtigte Person beteiligt sind;*
- 2. in Sachen, in denen sie als Bevollmächtigte einer Partei bestellt waren oder noch bestellt sind;*
- 3. wenn sonstige wichtige Gründe vorliegen, die geeignet sind, ihre volle Unbefangenheit in Zweifel zu ziehen;*
- 4. im Berufungsverfahren, wenn sie an der Erlassung des angefochtenen Bescheides oder der Berufungsvorentscheidung (§ 64a) mitgewirkt haben.*

Weiters ist gemäß § 53 Abs. 1 AVG *auf Amtssachverständige § 7 anzuwenden. Andere Sachverständige sind ausgeschlossen, wenn einer der Gründe des § 7 Abs. 1 Z 1 bis 3 und 5 zutrifft; außerdem können sie von einer Partei abgelehnt werden, wenn diese Umstände glaubhaft macht, die die Unbefangenheit oder Fachkunde des Sachverständigen in Zweifel stellen. Die Ablehnung kann vor der Vernehmung des Sachverständigen, später aber nur dann erfolgen, wenn die Partei glaubhaft macht, dass sie den Ablehnungsgrund vorher nicht erfahren oder wegen eines für sie unüberwindbaren Hindernisses nicht rechtzeitig geltend machen konnte.*

Nach Abs. 2 *leg. cit. entscheidet die Behörde über den Ablehnungsantrag endgültig.*

#### **Zur Behauptung der Befangenheit der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie und der Verfahrensleiterin der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G-2000 (Mag. Gabriele Fiedler)**

Zunächst ist anzumerken, dass der verfahrenseinleitende Antrag vom 7. August 2020 der ÖBB-Infrastruktur AG durch den Vorstandsdirektor Dipl.-Ing. Franz Bauer und den Geschäftsereichsleiter Dipl.-Ing. Dr. Hubert Hager unterfertigt wurde. Der UVP-Behörde wurde der Antrag und die Einreichunterlagen von der Projektleitung Wien Süd vorgelegt.

Seitens der Bürgerinitiative „Attraktivierung der Verbindungsbahn - Ohne Hochtrasse und Querungsverlust (MTV)“ (kurz: Gegen VB-Neu) (E002), vertreten durch RA Dr. Stephan Messner, wurde zu diesem Thema im Wesentlichen vorgebracht, dass sämtliche *Entscheidungen im gegenständlichen UVP- Verfahren im Auftrag der Bundesministerin getroffen („für die Bundesministerin“)* werden. *Die Frau Bundesminister ist die Letztverantwortliche, jede Entscheidung wird in ihrem Namen getroffen.* Ausdrücklich verwiesen wurde in diesem Zusammenhang auf den Artikel in der Tageszeitung Kurier vom 4.12.2020 (Seite 11), in welchem die Frau Bundesminister Leonore Gewessler BA und der Chef des Projektbetreibers ÖBB ihre Ziele vorstellen. *Wortwörtlich wird in diesem Artikel gleich zu Beginn ausgeführt: „Die grüne Verkehrs- und Klimaministerin Leonore Gewessler und der SPÖ-nahe ÖBB Chef Andreas Matthä wirken wie ein bereits gut eingespieltes Duo.“ Die Frau Bundesminister erklärt in diesem Doppelinterview auch: „Wir zwei (gemeint ÖBB-Chef Matthä und die Frau Bundesminister Leonore Gewessler*

*BA) arbeiten wirklich gut zusammen und das freut mich sehr.“ Im weiteren Verlauf dieses Doppelinterviews wird das Budget für Bahn-Projekte vorgestellt, zu welchem auch die „Attraktivierung der Verbindungsbahn“ gehört. Als Beweis wurde der bezugshabende Artikel vorgelegt.*

Weiters wurde auch das, dem UVP-Verfahren vorangegangene, *eisenbahnrechtliche Verfahren gemäß §§ 48 und 49 EISbG 1957 betreffend bauliche Maßnahmen und die Festlegung der Art der Sicherung von vier Eisenbahnkreuzungen entlang der Verbindungsbahn* sowie die aus Sicht der Bürgerinitiative *zu kurz gehaltene Einwendungsfrist* thematisiert. Hierzu wird auf die Ausführungen unter Punkt II.2.4 der Begründung bzw. unter Punkt VI.2.2.5 der Begründung verwiesen.

Behauptet wurde letztendlich, dass aus diesem Grund die Frau Bundesministerin *nicht unvoreingenommen über Einwendungen der Anrainer und Anrainerinnen sowie unserer Bürgerinitiative entscheiden* könne. Die *gleichen Argumente* wurden für die Verfahrensleiterin, Frau Mag. Gabriele Fiedler, mit der Begründung, dass diese *immer für die Frau Bundesminister firmiert hat*, geltend gemacht.

Gleiches wurde von der anerkannten Umweltorganisation gemäß § 19 Abs. 1 Z 7 UVP-G 2000 „Alliance for Nature“ (F001), vertreten durch Dipl.-Ing. Christian Schuhböck, vorgebracht und der Antrag gestellt, *dem zur UVP eingereichten Vorhaben keine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung und keine sonstigen mit dem Vorhaben zusammenhängenden Bewilligungen zu erteilen.*

Auch der Verein Gedenkstätte Gustav Klimt, vertreten durch Dr. Felizitas Schreier und Dr. Georg Becker (D011), sah es als strukturelle Befangenheit und als unrichtige Anwendung des auf einer EU-Richtlinie basierenden Gesetzes an, dass der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie eine Doppelrolle als „Oberste Eisenbahnbehörde“ und als „UVP-verfahrensleitende Behörde“ zu kommt. Es wurde daher *um die Herstellung des verfassungsrechtlich gebotenen Zustandes ersucht, um die Unparteilichkeit der Vollziehung der gesetzlichen Grundlagen zu garantieren.*

Sämtliche Vorbringen wurde von diversen Einwendern ebenfalls aufgegriffen und sind den Bänden 2 und 3 der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen zu entnehmen.

*Schon aus dem Begriff der Befangenheit folgt, dass Adressat des § 7 AVG niemals ein Organ als bloße Summe von Zuständigkeiten sein kann, sondern nur der Mensch (= Organwalter), der zur Ausübung der Kompetenzen eines bestimmten Organs berufen ist. Ein Befangenheitsgrund gemäß § 7 AVG kann sich daher weder auf eine Behörde (= Organ, dem durch Gesetz die Kompetenz übertragen wurde, einseitig verbindliche Normen zu erlassen) als solche noch auf eine juristische Person noch auf eine Dienststelle beziehen. § 7 AVG kennt auch keine Regelung, wonach dann, wenn der Leiter einer Behörde sich wegen Befangenheit seines Amtes zu erhalten hat, auch sämtliche Beamten dieser Behörde „ausgeschlossen“ wären. Für die Frage der Einhaltung des § 7 AVG ist also maßgeblich, ob die natürliche Person, die tatsächlich eine Amtshandlung vorgenommen hat, befangen ist. Ohne Belang ist hingegen die Beziehung anderer bei der betreffenden Dienststelle tätiger Menschen zur Sache, einschließlich jener Personen, welche die Organfunktion bekleiden, welcher der Akt zuzurechnen ist. (vgl. Hengstschläger/Leeb, AVG § 7 Rz 3, und die dort angeführte Judikatur des VwGH)*

Der in dem oben genannten Zeitungsartikel vermittelte Eindruck eines *bereits gut eingespielten Duos* der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie mit dem Vorstandsvorsitzenden der ÖBB-Holding AG vermag aus Sicht der UVP-

Behörde nicht darzulegen, dass die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie befangen wäre und sich der Ausübung ihres Amtes zu enthalten hätte. Der genannte Zeitungsartikel spiegelt aus Sicht der UVP-Behörde lediglich den berufsgemäß gebotenen und professionellen Umgang der Bundesministerin mit den Stakeholdern im Zusammenhang mit dem Ausbau des Schienenverkehrs in Österreich wider. Dieser ist für die Erreichung der beschlossenen österreichischen Klimaziele von essentieller Bedeutung.

Zudem hat der Verwaltungsgerichtshof zur Befangenheit von Behörden in seinem Erkenntnis vom 26. April 1990, Zl. 90/06/0011, ausgeführt, dass *gemäß § 7 Abs. 1 AVG 1950 sich Verwaltungsorgane der Ausübung ihres Amtes zu enthalten haben, wenn wichtige Gründe vorliegen, die geeignet sind, ihre volle Unbefangenheit in Zweifel zu ziehen. Die Befangenheit einer Behörde, deren Rechtsträger im Rahmen der Privatwirtschaftsverwaltung am Verfahren beteiligt sind, kennt das Gesetz nicht, erst recht nicht dann, wenn diese Rechtsträger an der Verfahrenspartei als einer selbständigen juristischen Person nur beteiligt sind. Aber selbst dann, wenn an der Entscheidung tatsächlich ein befangenes Verwaltungsorgan mitgewirkt hätte, könnte dies allenfalls einen Verfahrensmangel darstellen, der vom Verwaltungsgerichtshof nur im Falle seiner Wesentlichkeit im Sinne des § 42 Abs. 2 Z. 3 lit. c VwGG aufgegriffen werden könnte* (Vgl dazu auch VwGH Zl. 2001/07/0161 vom 25.04.2002).

Zu den Kritikpunkten der *Doppelrolle als „Oberste Eisenbahnbehörde“ und als „UVP-verfahrensleitende Behörde“* bzw. der *Befangenheit der Bundesministerin als zuständige Behördenleiterin und Eigentümervertreterin des Projektwerbers* ist festzuhalten, dass die Verwaltung des 100%-Anteils des Bundes an den ÖBB-Holding AG nach der Geschäfts- und Personaleinteilung des BMK vom 26. Oktober 2021, GZ. 2021-0.735.164, der Sektion II, Abteilung „II/2 – Infrastrukturfinanzierung – ökonomische Angelegenheiten der Eisenbahn“ vorbehalten ist. Die Abhandlung von Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren nach dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000 kommt wiederum der Sektion IV, Abteilung „IV/IVVS4 - UVP-Verfahren Landverkehr“ zu, welcher die Verfahrensleiterin angehört. Es ist daher eindeutig eine sachliche, fachliche und personelle Trennung bezüglich der Verwaltung der Anteile des Bundes an den ÖBB-Holding AG auf der einen Seite und der Abhaltung von Genehmigungsverfahren hinsichtlich von Vorhaben der ÖBB-Tochter, ÖBB-Infrastruktur AG, auf der anderen Seite, gegeben. Allein aus dem Umstand, dass die Anteile am Unternehmen der ÖBB-Infrastruktur AG zu 100 % von der Republik Österreich gehalten und die Anteilsrechte vom Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie verwaltet werden, kann noch keine Befangenheit im Sinne des § 7 Abs. 1 AVG abgeleitet werden.

Auch die Feststellung, dass die *Verfahrensleiterin immer für die Frau Bundesminister firmiert hat*, ist jedenfalls nicht geeignet, eine Befangenheit nach § 7 Abs. 1 AVG zu begründen.

Soweit in den Vorbringen auf die Richtlinie 2014/52/EU Bezug genommen wird, ist darauf hinzuweisen, dass mit der Richtlinie 2014/52/EU der Art. 9a in die Richtlinie 2011/92/EU eingefügt wurde, welcher wie folgt lautet:

*Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die zuständige Behörde oder die zuständigen Behörden den ihr bzw. ihnen aus dieser Richtlinie erwachsenden Pflichten auf objektive Weise nachkommt bzw. nachkommen und sich nicht in einer Situation befindet bzw. befinden, die Anlass zu einem Interessenkonflikt geben könnte. Ist die zuständige Behörde auch Projektträger, so sorgen die Mitgliedstaaten im Rahmen der Organisation der Verwaltungszuständigkeiten zumindest für eine angemessene Trennung solcher Funktionen, die bei der Durchführung der sich aus dieser Richtlinie ergebenden Aufgaben nicht miteinander vereinbar sind.*

Im Hinblick auf die bei UVP-Verfahren für Eisenbahnbauvorhaben bestehende klare Trennung zwischen Projektträger (ÖBB-Infrastruktur AG) und UVP-Behörde (BMK) ist davon auszugehen, dass die Vorgaben des Art. 9a der Richtlinie 2011/92/EU idF der Richtlinie 2014/52/EU eingehalten werden.

Aus all diesen Gründen war das gegenständliche UVP-Verfahren weiter unter der Ägide der Frau Bundesminister und von Frau Mag. Fiedler als Verfahrensleiterin fortzusetzen.

### **Zur Ablehnung von Sachverständigen wegen behaupteter Befangenheit**

*Gemäß § 53 Abs. 1 AVG ist auf Amtssachverständige § 7 anzuwenden. Andere Sachverständige sind ausgeschlossen, wenn einer der Gründe des § 7 Abs. 1 Z 1, 2 und 4 zutrifft; außerdem können sie von einer Partei abgelehnt werden, wenn diese Umstände glaubhaft macht, die die Unbefangenheit oder Fachkunde des Sachverständigen in Zweifel stellen. Die Ablehnung kann vor der Vernehmung des Sachverständigen, später aber nur dann erfolgen, wenn die Partei glaubhaft macht, daß sie den Ablehnungsgrund vorher nicht erfahren oder wegen eines für sie unüberwindbaren Hindernisses nicht rechtzeitig geltend machen konnte.*

Wie schon unter Punkt I.2.4 der Begründung ausgeführt, wurde seitens der Behörde bereits vor der Bestellung jedes einzelnen Sachverständigen bzw. der Koordination gemäß § 53 iVm § 7 AVG geprüft, ob Befangenheitsgründe bzw. Ausschließungsgründe vorliegen, wobei insbesondere der Schwerpunkt auf sonstige Gründe, die die Unbefangenheit in Zweifel ziehen, gelegt wurde. Im Zuge dessen wurde festgestellt, dass bei keinem der genannten Sachverständigen bzw. der externen UVP-Koordination Befangenheitsgründe vorlagen.

Ein absoluter Ausschließungsgrund wäre beispielsweise die Mitarbeit in der Planung des zu begutachtenden Vorhabens Projekt bzw. bei Projekten, die in einem räumlichen Zusammenhang zum Vorhaben stehen.

Im Zuge des Ermittlungsverfahrens, insbesondere im Laufe der mündlichen Verhandlung wurde die Befangenheit der Mehrzahl der behördlich bestellten Sachverständigen behauptet und diese *gemäß Bestimmungen des AVG abgelehnt*. Als Begründung wurde angeführt, die beanstandeten Sachverständigen (Dr. Hans Wehr, Dipl.-Ing. Thomas Setznagel, Dr. Ingo Korner, Bettina Riedmann MAS ETH RP, MAS und Dipl.-Ing. Hans Kordina) seien im Zuge ihrer beruflichen Laufbahn *für die ÖBB beruflich tätig gewesen* bzw. seien es immer noch. Bei Dr. Michael Jungwirth wurde zusätzlich vorgebracht, er sei *kein allgemein beeideter und gerichtlich zertifizierter Sachverständiger*.

Ein Ausschluss dieser Sachverständigen ist weder aus objektiver Sicht geboten noch sachlich angemessen und würde der Projektwerberin zudem die Möglichkeit eröffnen, hoch qualifizierte Sachverständige durch einmalige Beauftragung für immer zu sperren und damit den in bestimmten Fachgebieten bestehenden begrenzten Pool an geeigneten Sachverständigen schnell zu erschöpfen. Auch für das Bundesverwaltungsgericht war bislang eine wirtschaftliche Abhängigkeit der beigezogenen Sachverständigen von der Projektwerberin, insbesondere wenn die Sachverständigen entweder nur in einem geringfügigen Ausmaß oder überhaupt nicht für die Projektwerberin entgeltlich bei anderen Projekten tätig waren, nicht erkennbar (vgl. Erkenntnis zur A 26 Linzer Autobahn vom 21.8.2017, W 143 2017269-2/297E).

Nach geltender Rechtsprechung *ist über die Ablehnung von nichtamtlichen Sachverständigen durch Verfahrensanordnung abzusprechen ist (VwGH 11. 9. 1997, 97/07/0074; Attlmayr, Recht 161; Mannlicher/Quell AVG § 53 Anm 5; Thienel 3 189)*. Im Ergebnis kann die (auch die Unterlassung der) Abweisung eines Ablehnungsantrags – wie auch die Beziehung befangener Amts-

*(Rz 13) oder ausgeschlossener nichtamtlicher – Sachverständiger daher nur mit den Rechtsmitteln angefochten werden, die gegen den das Verfahren abschließenden Bescheid zur Verfügung stehen (Attlmayr, Recht 152, 161; vgl aber auch Hellbling 310f). Hengstschläger/Leeb, AVG § 53 Rz 19 (Stand 1.7.2005, rdb.at)*

Seitens der Verhandlungsleiterin wurde im Zuge der Verhandlung festgehalten, dass nach Ansicht der UVP-Behörde kein Befangenheitsgrund vorliege, weshalb die Verfahrensordnung erging, der Ablehnungsantrag sei abgewiesen. Die Begründung dazu ergehe schriftlich in dem das Verfahren abschließenden Bescheid.

### **Zur Ablehnung des Sachverständigen für das Fachgebiet Eisenbahnbau; Infrastrukturplanung / Verkehr inclusive Straßen (Dipl.-Ing. Thomas Setznagel)**

Die Stella & Setznagel GmbH ist ein Technisches Büro – Ingenieurbüro für das Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrswirtschaft. Gemäß § 3b Abs. 1 UVP-G 2000 können in UVP-Verfahren *auch fachlich einschlägige Anstalten, Institute oder Unternehmen als Sachverständige bestellt werden*. Die Stella & Setznagel GmbH wurde von der UVP- Behörde neben den unter Punkt I.2.2 der Begründung angeführten Kriterien insbesondere aufgrund der aus zahlreichen eisenbahnrechtlichen und UVP-Verfahren amtsbekannten umfangreichen Erfahrung und Expertise als nichtamtlicher Sachverständiger im beauftragten Fachgebiet bestellt.

Die Bürgerinitiative „Gegen VB-Neu“, vertreten durch RA Dr. Stephan Messner lehnte die Stella & Setznagel GmbH mit Schreiben vom 20. Juni 2021 als befangen ab und begründete dies im Wesentlichen damit, dass die *Stella & Setznagel GmbH seit Jahren für den Projektwerber im gegenständlichen UVP- Verfahren, die ÖBB-Infrastruktur AG, entgeltlich tätig ist*. Insbesondere wurde in diesem Zusammenhang eine aktuelle Beteiligung an der *Planung Mattigtal - Gutachten nach § 31a* behauptet. Im Zuge der Verhandlung wurden diese Vorhaltungen auch durch den Vertreter der Umweltorganisation „Alliance For Nature“, Dipl.-Ing. Christian Schuhböck, aufgegriffen.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass gemäß § 31a Abs. 2 EISBG mit der Erstattung von Gutachten im Zusammenhang mit der Erteilung einer eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung ausschließlich Sachverständige beauftragt werden dürfen, die nicht mit der Planung (des jeweiligen zu genehmigenden Bauvorhabens) betraut waren. Dass eine derartige Konstellation nicht gegeben ist wurde seitens der UVP-Behörde vor der Bestellung des Sachverständigen überprüft.

Im Zuge der Verhandlung bestätigte Dipl.-Ing. Thomas Setznagel als Vertreter der Stella & Setznagel GmbH, dass die im Rahmen der Befugnis abgegebenen Gutachten *unabhängig und weisungsfrei erfolgen*. ... *Die Stella & Setznagel GmbH erstellt ausschließlich Expertisen im Verkehrswesen und führt keinerlei Planungstätigkeiten aus* (S. 161 der Verhandlungsschrift).

Nach ständiger Judikatur der Verwaltungsgerichte sind *konkrete Umstände aufzuzeigen, welche die Objektivität des Entscheidungsträgers in Frage stellen oder zumindest den Anschein erwecken könnten, dass eine parteiische Entscheidung möglich sei*. Der Ablehnungsantrag lässt ein Vorbringen derartiger konkreter Hinweise missen. Übrig bleibe die Behauptung, der Sachverständige sei von der ÖBB-Infrastruktur AG, als Projektwerberin im gegenständlichen UVP-Verfahren, finanziell abhängig. Ebenso fehlte ein konkretes Vorbringen hinsichtlich einer allfälligen mangelnden Fachkunde bzw. sachliche Bedenken gegen das Gutachten.

Soweit sich die „Befangenheitsanträge“ auf den in § 53 Abs. 1 AVG geregelten Ablehnungsgrund des Zweifels an der Unbefangenheit des Sachverständigen aufgrund wirtschaftlicher Verflechtungen stützt, ist an die Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes zu erinnern,

wonach das Einschreiten eines befangenen Amtsgorganes oder Sachverständigen nicht schlechthin die Rechtsungültigkeit oder Nichtigkeit der Amtshandlung begründet, sondern eine Verletzung von Verfahrensvorschriften darstellt, die nach der Bestimmung des § 43 Abs. 2 Z. 3 lit. c VwGG nur dann zur Aufhebung des angefochtenen Erkenntnisses durch den Verwaltungsgerichtshof führt, wenn nicht auszuschließen ist, dass im Einzelfall bei Vermeidung dieses Verfahrensmangels das Verwaltungsgericht zu einem anderen Bescheid hätte kommen können, wenn sich also sachliche Bedenken gegen den Bescheid ergeben (vgl. VwGH 27.4.2015, Ra 2015/11/0011; VwGH 18.2.2015, 2013/10/0113; VwGH 20.10.1994, 93/06/0115). Der Revisionswerber hat daher die Relevanz des Mangels durch ein konkretes tatsächliches Vorbringen aufzuzeigen (vgl. beispielsweise VwGH 21.6.2019, Ra 2019/02/0119, mwN und zuletzt konkret zum nichtamtlichen Sachverständigen für Eisenbahnbetrieb Dipl.-Ing. Werner Stella: VwGH 6.5.2021, Zl. Ra 2019/03/0040-17).

Mit den vorgebrachten Behauptungen gelingt es den Einschreitern nicht, eine Relevanz im Sinne der ständigen Rechtsprechung der Verwaltungsgerichte darzulegen. Es konnten keine Umstände glaubhaft gemacht werden, die die Fachkunde bzw. die Unbefangenheit des Sachverständigen in Zweifel stellen, zumal von den Einwendern nicht in Abrede gestellt wird, dass der Sachverständige über die erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten verfügt. Darüber hinaus haben die Einwender nicht darlegen können, dass die Behörde durch Hinzuziehung eines anderen Sachverständigen zu einem anderen Ergebnis hätte kommen können. Im Übrigen wird auf die Ausführungen zum Sachverständigen für das Fachgebiet Eisenbahnbau; Infrastrukturplanung / Verkehr inclusive Straßen verwiesen.

Der diesbezügliche Vorwurf geht somit ins Leere und war den Ablehnungsanträgen wegen Befangenheit daher nicht stattzugeben.

#### **Zur Ablehnung des Sachverständigen für das Fachgebiet Eisenbahnbetrieb (Dr. Hans Wehr)**

Dr. Hans Wehr war Mitarbeiter der Österreichischen Bundesbahnen bzw. der ÖBB Infrastruktur AG, davon die letzten 20 Jahre in leitender Stellung und befindet sich seit Ende 2012 im Ruhestand. Seit 2014 ist er in die Liste der allgemein beeideten und gerichtlich zertifizierten Sachverständigen gemäß § 4 Abs. 1 SDG eingetragen.

Dr. Wehr wurde von der UVP- Behörde neben den unter Punkt I.2.2 der Begründung angeführten Kriterien insbesondere aufgrund der aus zahlreichen eisenbahnrechtlichen und UVP-Verfahren amtsbekannten umfangreichen Erfahrung und Expertise als nichtamtlicher Sachverständiger im beauftragten Fachgebiet bestellt.

Im Zuge der Verhandlung lehnte der Vertreter der Umweltorganisation „Alliance For Nature“, Dipl.-Ing. Christian Schuhböck, den Sachverständigen als befangen ab und begründete dies ausschließlich damit, dass *Dr. Wehr über Jahre hindurch für die ÖBB beruflich tätig war*.

Im Zuge der Verhandlung bestätigte Dr. Wehr, dass er seit 2013 *in keiner Geschäftsbeziehung mit Gesellschaften des ÖBB Konzerns steht* (S. 125 der Verhandlungsschrift).

Mit der vorgebrachten Kritik gelingt es dem Einschreiter nicht, eine Relevanz im Sinne der ständigen Rechtsprechung der Verwaltungsgerichte darzulegen. Es konnten keine Umstände glaubhaft gemacht werden, die die Fachkunde bzw. die Unbefangenheit des Sachverständigen in Zweifel stellen, zumal seitens des Einwenders nicht in Abrede gestellt wird, dass der Sachverständige über die erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten verfügt. Darüber hinaus hat der Einwender nicht darlegen können, dass die Behörde durch Hinzuziehung eines anderen Sachverständigen zu einem anderen Ergebnis hätte kommen können.

Der diesbezügliche Vorwurf geht somit ins Leere und war dem Ablehnungsantrag wegen Befangenheit daher nicht stattzugeben.

**Zur Ablehnung der UVP-Koordinatorin (Bettina Riedmann MAS ETH RP, MAS) und des Sachverständigen für das Fachgebiet Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter (Dipl.-Ing. Hans Kordina)**

Die UVP-Koordinatorin ist Geschäftsführerin der Kordina und Riedmann ZT GesmbH und unter anderem staatlich befugte und beeidete als Zivilingenieurin für Raumplanung. Dipl.-Ing. Arch. Hans Kordina ist Ingenieurkonsulent für Raumplanung und Raumordnung. Von der UVP-Behörde wurden Frau Riedmann MAS ETH RP, MAS (Mediation) und Dipl.-Ing. Kordina neben den unter Punkt I.2.2 der Begründung angeführten Kriterien insbesondere aufgrund der aus zahlreichen UVP-Verfahren amtsbekannten umfangreichen Erfahrung und Expertise als Koordinatorin bzw. als nichtamtlicher Sachverständiger im beauftragten Fachgebiet bestellt.

Anlässlich der Auflage der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen erhob Herr Paul Primosch (D014) mit Schreiben vom 25. Juni 2021 ergänzende Einwendungen und Stellungnahme bzw. Anträge im Hinblick auf die seines Erachtens mangelnde Unabhängigkeit der Kordina und Riedmann ZT GesmbH (Verhandlungsschrift, S. 28 ff).

Seitens der Bürgerinitiative "Initiative Lebenswertes Unter St. Veit", vertreten durch Matthias Schönauer wurden diese Vorbringen aufgegriffen und durch einen Hinweis auf einen Standardartikel vom 21. Februar 2011, in welchen die Unbefangenheit der „Semmering-Gutachter“ bezweifelt wurde, ergänzt.

Im Zuge der Verhandlung lehnte auch der Vertreter der Umweltorganisation „Alliance For Nature“, Dipl.-Ing. Christian Schuhböck, den Sachverständigen Dipl.-Ing. Kordina als befangen ab und begründete dies mit der *immer noch währenden Tätigkeit* [des Sachverständigen] *für die ÖBB im Zusammenhang mit dem Semmering-Basistunnel und dem Weltkulturerbe* (Verhandlungsschrift, S. 115).

Im Zuge der Verhandlung bestätigte Dipl.-Ing. Kordina, dass *es in den letzten 5 Jahren lediglich Aufträge von der ÖBB an die Kordina ZT GesmbH und deren Rechtsnachfolgerin Kordina und Riedmann ZT GesmbH, die in Zusammenhang mit der Tätigkeit von Hans Kordina als Vorsitzender des Gestaltungsbeirates des Projektes Semmering Tunnel stehen, gegeben habe. ... Der Gestaltungsbeirat agiert unabhängig und ist ein beratendes Gremium auf gutachterlicher Basis* (Verhandlungsschrift, S. 115).

Im Hinblick auf den Standardartikel vom 21. Februar 2011 bestätigte Frau Riedmann, dass *dieser Artikel über 10 Jahre alt ist und auf Aussagen einer Bürgerinitiative, die im Verfahren überprüft wurden und denen nicht gefolgt wurde, beruht. Eine behauptete Befangenheit ist damals nicht nachgewiesen worden und auch heute nicht vorhanden. Dies insbesondere nicht, weil die Kordina ZT GmbH bzw Hans Kordina als Ziviltechniker in den angeführten Aufträgen als Gutachter/in für die ÖBB tätig war. Jedes Gutachten muss unabhängig von den Auftraggebern nur auf der Basis von Tatsachen und Sachverhalten erstellt werden. Die Gleichsetzung von Aufträgen und Gutachten ist nicht korrekt. ... Der Hinweis auf einen Standardartikel aus dem Jahre 2011 ist schwer nachvollziehbar und die Aussagen im Artikel waren schon damals unvollständig und unrichtig. Zum Fachartikel für CORP 2018 stellte Frau Riedmann klar, dass alle Informationen, die für diesen Artikel verwendet wurden, zum Zeitpunkt der Erstellung korrekt und öffentlich zugänglich waren. Mit Verweis auf die einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen des ZTG 2019 hob Frau Riedmann hervor, dass die Ziviltechniker gemäß ZTG einer besonderen Sorgfaltspflicht unterliegen. ... Diese Sorgfaltspflicht liegt den Gutachten von Kordina ZT zu-*

*grunde. Die Unabhängigkeit definiert sich auch heute noch durch die verschiedensten Auftraggeber. ... Es besteht keine Abhängigkeit gegenüber einem Auftraggeber ÖBB (Verhandlungsschrift, S. 121 f., 193 f.).*

Mit den vorgebrachten Behauptungen gelingt es den Einschreitern nicht, eine Relevanz im Sinne der ständigen Rechtsprechung der Verwaltungsgerichte darzulegen. Es konnten keine Umstände glaubhaft gemacht werden, die die Fachkunde bzw. die Unbefangenheit des Sachverständigen in Zweifel stellen, zumal von den Einwendern nicht in Abrede gestellt wird, dass die Kordina und Riedmann ZT GesmbH über die erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten verfügt.

Darüber hinaus haben die Einwender nicht glaubhaft darlegen können, dass die Behörde durch Hinzuziehung einer anderen Koordination bzw. eines anderen Sachverständigen zu einem anderen Ergebnis hätte kommen können. Im Übrigen wird auf die Ausführungen zum Sachverständigen für das Fachgebiet Eisenbahnbau; Infrastrukturplanung / Verkehr inclusive Straßen verwiesen.

Der diesbezügliche Vorwurf geht somit ins Leere und war den Ablehnungsanträgen wegen Befangenheit daher nicht stattzugeben.

#### **Zur Ablehnung des Sachverständigen für das Fachgebiet Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume incl. Biologische Vielfalt und Baumschutz) (Dr. Ingo Korner)**

Dr. Ingo Korner ist Geschäftsführer der AVL – ARGE Vegetationsökologie und Landschaftsplanung GmbH und wurde von der UVP- Behörde neben den unter Punkt I.2.2 der Begründung angeführten Kriterien insbesondere aufgrund der aus zahlreichen UVP-Verfahren amtsbekannten umfangreichen Erfahrung und Expertise als nichtamtlicher Sachverständiger im beauftragten Fachgebiet bestellt.

Im Zuge der Verhandlung lehnte der Vertreter der Umweltorganisation „Alliance For Nature“, Dipl.-Ing. Christian Schuhböck, den Sachverständigen als befangen ab und begründete dies ausschließlich damit, dass *Dr. Korner im Zusammenhang mit dem Lainzertunnel für die ÖBB tätig war* (Verhandlungsschrift, S. 95).

*Im Zuge der Verhandlung bestätigte Dr. Korner, dass die „AVL – ARGE Vegetationsökologie und Landschaftsplanung GmbH“ im Zusammenhang mit dem ÖBB – Vorhaben „Lainzer Tunnel“ die ökologische Bauaufsicht zum Lainzer Tunnel (Auflage der MA22 im naturschutzrechtlichen Genehmigungsbescheid) durchführte. Der Lainzer Tunnel wurde im Dezember 2012 in den regulären Betrieb übernommen. Ungeachtet dieser Tätigkeiten wird jedes Gutachten eines Sachverständigen unabhängig vom Auftraggeber, objektiv auf Basis der Unterlagen und Sachverhalten und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Die Standesregeln für Gutachter legen eine Unparteilichkeit bei der Ausführung eindeutig fest* (Verhandlungsschrift, S. 148).

Mit der vorgebrachten Kritik gelingt es dem Einschreiter nicht, eine Relevanz im Sinne der ständigen Rechtsprechung der Verwaltungsgerichte darzulegen. Es konnten keine Umstände glaubhaft gemacht werden, die die Fachkunde bzw. die Unbefangenheit des Sachverständigen in Zweifel stellen, zumal seitens des Einwenders nicht in Abrede gestellt wird, dass der Sachverständige über die erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten verfügt. Darüber hinaus hat der Einwender nicht darlegen können, dass die Behörde durch Hinzuziehung eines anderen Sachverständigen zu einem anderen Ergebnis hätte kommen können.

Der diesbezügliche Vorwurf geht somit ins Leere und war dem Ablehnungsantrag wegen Befangenheit daher nicht stattzugeben.

### **Zur Ablehnung des Sachverständigen für das Fachgebiet Humanmedizin (Dr. Michael Jungwirth)**

Dr. Michael Jungwirth wurde von der UVP- Behörde neben den unter Punkt I.2.2 der Begründung angeführten Kriterien insbesondere aufgrund der aus zahlreichen UVP-Verfahren amtsbekannten umfangreichen Erfahrung und Expertise als nichtamtlicher Sachverständiger im beauftragten Fachgebiet bestellt.

Im Zuge der Verhandlung lehnte der Vertreter der Umweltorganisation „Alliance For Nature“, Dipl.-Ing. Christian Schuhböck, den Sachverständigen als befangen ab und begründete dies ausschließlich damit, dass *Dr. Jungwirth kein allgemein beeideter und gerichtlich zertifizierter Sachverständiger ist; außerdem ist er befangen, da er im Auftrag der ÖBB tätig war und Privatgutachten im Auftrag der ÖBB erstellt* (Verhandlungsschrift, S. 149).

Ebendort bestätigte Dr. Jungwirth, dass er bei *Eintragung in die Gerichtssachverständigen- und Gerichtsdolmetscherliste ..., auch verpflichtet bin Aufträge der Gerichte anzunehmen. Da ich vollberuflich als Amtsarzt für die Niederösterreichische Landesregierung tätig bin, ist es mir nicht möglich dem Gericht zu garantieren alle gewünschten Aufträge annehmen zu können, da ich diese ja nur außerhalb meiner Dienstzeit und damit im Urlaub erledigen kann (Teilnahme an Verhandlungen, Lokalaugenscheine)*. Unter Auflistung von *Gutachten im Auftrag und auf Kosten der ÖBB-Infrastruktur AG* gab der Sachverständige *bekannt, dass daraus keine wirtschaftliche Abhängigkeit resultiert* (Verhandlungsschrift, S. 167 f.).

Mit den vorgebrachten Behauptungen gelingt es dem Einschreiter nicht, eine Relevanz im Sinne der ständigen Rechtsprechung der Verwaltungsgerichte darzulegen. Es konnten keine Umstände glaubhaft gemacht werden, die die Fachkunde bzw. die Unbefangenheit des Sachverständigen in Zweifel stellen, zumal seitens des Einwenders nicht in Abrede gestellt wird, dass der Sachverständige über die erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten verfügt. Darüber hinaus hat der Einwender nicht darlegen können, dass die Behörde durch Hinzuziehung eines anderen Sachverständigen zu einem anderen Ergebnis hätte kommen können.

Der diesbezügliche Vorwurf geht somit ins Leere und war dem Ablehnungsantrag wegen Befangenheit daher nicht stattzugeben.

### **VI.2.2.2 Zum Thema strategische Prüfung Verkehr und SUP-Pflicht**

Zu der Forderung, dass auch *im vorliegenden Fall vor Durchführung des gegenständlichen UVP-Verfahrens eine strategische Umweltprüfung hätte durchgeführt werden müssen* ist Folgendes festzuhalten: Nach § 1 Abs. 1 des Bundesgesetzes über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V-Gesetz), BGBl. I Nr. 96/2005 idGF BGBl. I Nr. 25/2014, ist Zweck dieses Bundesgesetzes *vorgeschlagene Netzveränderungen bereits vor Erstellung von Gesetzes- und Verordnungsentwürfen, die der Bundesminister/die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie der Bundesregierung zur Beschlussfassung vorzulegen beabsichtigt und deren Gegenstand diese vorgeschlagenen Netzveränderungen sind, einer strategischen Prüfung zu unterziehen*. Gemäß § 2 bedeutet Netzveränderung *jede Änderung des bundesweiten hochrangigen Verkehrswegenetzes*. Zu diesem gehören gemäß Abs. 2 Z. 1 Hochleistungsstrecken.

Weiter sind laut § 3 Abs. 1 *einer strategischen Prüfung gemäß § 4 vorgeschlagene Netzveränderungen zu unterziehen*. Dabei ist für Verordnungsentwürfe, welche *die Erklärung von weiteren geplanten oder bestehenden Eisenbahnen zu Hochleistungsstrecken gemäß § 1 Hochleis-*

*tungsstreckengesetz - HIG, BGBl. Nr. 135/1989 (§ 3 Abs. 1 Z 1 lit. a) bzw. die Änderung von Verordnungen gemäß § 1 HIG (§ 3 Abs. 1 Z 1 lit. b) zum Gegenstand haben, vor deren Erstellung eine strategische Prüfung durchzuführen.*

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

Der Antrag auf Erteilung einer Genehmigung gemäß § 3 Abs. 2 HIG resultiert aus der in dieser Bestimmung vorgeschriebenen Verpflichtung, wonach - *sofern für den Bau oder die Änderung einer Hochleistungsstrecke oder für eine Begleitmaßnahme eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 durchzuführen ist - die Sicherstellung des Trassenverlaufes einer solchen Hochleistungsstrecke ebenfalls einer Trassengenehmigung bedarf, die durch Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie (aktuell Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie) zu erteilen ist.*

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

Zu bemerken ist an dieser Stelle noch, dass die Planungsphase des Ausbaus „Wien Hütteldorf - Wien Meidling; Verbindungsbahn“ erstmals in den Rahmenplan 2011 – 2016 und die Bauphase in den Rahmenplan 2016 – 2021 aufgenommen wurden. Das gegenständliche Vorhaben ist auch im aktuellen Rahmenplan 2022 – 2027 enthalten.

Der Rahmenplan der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) ist das bundesseitige Planungs- und Finanzierungsinstrument für Investitionen in das Netz der ÖBB-Infrastruktur AG auf Basis des § 42 Bundesbahngesetz. Die jeweiligen Rahmenpläne werden durch die Bundesregierung im Ministerrat beschlossen und nach Beschluss als Bericht dem Nationalrat übermittelt. Ist ein Projekt im Rahmenplan enthalten, stellt dies eine Willensbekundung der Bundesregierung dar, das Projekt umzusetzen (vgl. [https://www.bmk.gv.at/themen/verkehrsplanung/ausbau-plan/plan\\_oebb.html](https://www.bmk.gv.at/themen/verkehrsplanung/ausbau-plan/plan_oebb.html)).

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

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

### VI.2.2.3 Zu den Vertagungsanträgen

Die Bürgerinitiative „Gegen VB-Neu“, vertreten durch RA Dr. Stephan Messner, stellte bereits im Zusammenhang mit der Auflage der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen den Antrag, die Verhandlung wegen *Befangenheit der Stella & Setznagel GmbH* zu vertagen. Des Weiteren wurde beantragt, die *Auflagefrist bezüglich der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen bis zum 30.9.2021 zu verlängern und die Verhandlung von 29.6.2.2021 bis zum 2.7.2021 auf einen Termin im Oktober 2021 zu verlegen.*

Hinsichtlich der behaupteten Befangenheit wird auf die Ausführungen unter Punkt VI.2.2.1 der Begründung zum Thema Befangenheit verwiesen. Was die Auflagefrist wird auf die Ausführungen unter II.2.4 der Begründung zur Dauer der Auflage- und Einwendungsfrist verwiesen.

Im Zuge der Verhandlung wurde vom Vertreter der Umweltorganisation „Alliance For Nature“, Dipl.-Ing. Christian Schuhböck, der Antrag gestellt, dass *die Verhandlung nicht fortgesetzt und stattdessen zu einem anderen Zeitpunkt anberaumt wird, weil die Verhandlung nicht gemäß Bestimmungen des § 3 Abs. 3 Verwaltungsrechtliches COVID-19-Begleitgesetz durchgeführt werde.*

Die Bezug habenden Bestimmungen des § 3 Verwaltungsrechtliches COVID-19-Begleitgesetz - COVID-19-VwBG lauten:

*§ 3. (1) Das Verwaltungsorgan, das eine mündliche Verhandlung (§§ 40 bis 44 AVG; §§ 43 und 44 des Verwaltungsstrafgesetzes 1991 – VStG, BGBl. Nr. 52/1991), eine Vernehmung (§§ 48 bis 51 AVG; § 24 VStG iVm. §§ 48 bis 51 AVG, § 33 VStG), einen Augenschein, eine Beweisaufnahme oder dergleichen leitet, kann im Rahmen der Aufrechterhaltung der Ordnung (§ 34 Abs. 1 AVG) auch die zur Verhütung und Bekämpfung der Verbreitung von COVID-19 erforderlich oder zweckmäßig erscheinenden Anordnungen treffen*

*(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.*

Eingangs ist festzuhalten, dass zum Zeitpunkt der Anberaumung der mündlichen Verhandlung das Verwaltungsrechtliche COVID-19-Begleitgesetz idF des BGBl. I Nr. 2/2021 anzuwenden war. Mit BGBl. I Nr. 107/2021, ausgegeben am 30. Juni 2021 erfuhren die zitierten Bestimmungen keine Änderung.

Zum Zeitpunkt der Planung der öffentlichen mündlichen Verhandlung erschien es der UVP-Behörde am zweckmäßigsten, zur Gewährleistung der ordnungsgemäßen Abhaltung und auch zur Verhütung und Bekämpfung der Verbreitung von COVID-19, gemäß § 3 Abs. 1 COVID-19-VwBG die Verhandlung in den Räumlichkeiten der Messe Wien als „Präsenzverhandlung“ durchzuführen. Unter sinngemäßer Anwendung der COVID-19-Öffnungsverordnung wurde unter Hinzuziehung der Vorgaben der „COVID-19-Beauftragten“ des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Frau Susanne Fazekas, und der Messe Wien ein entsprechendes Präventionskonzept erarbeitet. Als „COVID-19-Beauftragte“ vor Ort fungierte die Verhandlungsleiterin.

Von den Kann-Bestimmungen des § 3 Abs. 2 leg. cit. machte die UVP-Behörde im Rahmen des ihr nach dem Willen des Gesetzgebers eingeräumten Ermessens keinen Gebrauch. Daraus erschließt sich aber auch, dass seitens der Behörde keine Verpflichtung bestand, nach Abs. 3 leg. cit. *den Parteien und sonst Beteiligten, den erforderlichen Zeugen und Sachverständigen, den Dolmetschern und den sonst der Amtshandlung beizuziehenden Personen Gelegenheit zu geben, unter Verwendung der technischen Einrichtungen zur Wort- und Bildübertragung an der betreffenden Amtshandlung teilzunehmen.*

Die Räumlichkeiten der Messe Wien verfügen über eine leistungsfähige Belüftungsanlage, welche den zur Covid-Prävention notwendigen Erfordernissen für Luftbewegung entspricht und entsprechend zertifiziert ist. Der zur Verfügung gestellte Verhandlungsraum umfasste unter Berücksichtigung der damals geltenden Abstandsregeln 142 Sitzplätze, 30 Einzeltische für die verhandlungsführenden Personen sowie 3 Einzeltische für Schreibkräfte und 4 Technik-Plätze. Weiters konnten Zuhörer:innen in einem gesonderten Saal mit 138 Sitzplätzen per Videoschaltung passiv an der Verhandlung teilnehmen. Zudem wurde mittels Wegeleitung und Ordner sichergestellt, dass es zu keinen Staus kommt. Zwischen den Sitzen und auf allen Verkehrsflächen war sichergestellt, dass stets zwei Meter Abstand zu anderen Personen gehalten werden konnte.

Anzumerken ist an dieser Stelle, dass während der Auflage- Und Einwendungsfrist neben den Einwendungen von drei Bürgerinitiativen noch 134 Einzeleinwendungen bei der UVP-Behörde eingelangt sind.

Um den ordnungsgemäßen Ablauf der Amtshandlungen gewährleisten zu können, wurde bereits im Edikt vom 1. Juni 2021 darauf hingewiesen, *dass zum Zweck der Teilnahme an der mündlichen Verhandlung eine Voranmeldung bis spätestens 16:00 Uhr des jeweiligen Vorabends des jeweils gewählten Tages bzw. der jeweils gewählten Tage unter Angabe von Name und Anschrift unter der E-Mail-Adresse „UVP-Verbindungsbahn@bmk.gv.at“ erforderlich ist. Bürgerinitiativen werden auf die Vertretungsregel des § 19 Abs. 5 UVP-G 2000 hingewiesen. Nach Maßgabe allfälliger freibleibender Sitzplatzkapazitäten ist ergänzend auch eine Anmeldung zur Teilnahme vor Beginn am jeweiligen Tag vor Ort möglich.*

An den jeweiligen Verhandlungstagen waren neben den Vertreter:innen der Behörde und der Projektwerberin sowie den Sachverständige und Planern des jeweils abzuhandelnden Fachgebiets jeweils zwischen drei und 24 am Verfahren beteiligte Personen am Ort der mündlichen Verhandlung anwesend. Diesen stand im Verhandlungssaal an allen Verhandlungstagen mehr

als ausreichenden Platz sowie Desinfektionsmittel zur Verfügung. Zudem wurde während der gesamten Verhandlung sowohl die geltenden Abstandsregeln zwischen den anwesenden Personen eingehalten und sämtliche an der Amtshandlung teilnehmenden Personenaufgefordert, einen Mund-Nasen-Schutz zu tragen.

Der Vertreter der Umweltorganisation „Alliance for Nature“ hat in der Verhandlung wiederholt unter Verweis auf das Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichts zum „Windpark Paasdorf“ vom W104 2234617-1 vom 5. Jänner 2021 den *Antrag gestellt, dass diese Verhandlung nicht fortgesetzt und stattdessen zu einem anderen Zeitpunkt wieder anberaumt werden solle.*

Seitens des Bundesverwaltungsgerichts wird in dem zitierten Erkenntnis Folgendes ausgeführt: *§ 3 Abs. 3 COVID-19-VwBG idF BGBl I. Nr. 42/2020 ist daher [Anm.: gemäß den im Erkenntnis zitierten Gesetzesmaterialien] dahingehend auszulegen, dass den Parteien – sofern ihnen nicht die Möglichkeit gegeben wird, bei der betreffenden Amtshandlung physisch anwesend zu sein – das subjektive Recht zukommt, unter Verwendung audiovisueller Mittel an der Amtshandlung teilzunehmen. § 3 Abs. 3 COVID-19-VwBG idF BGBl I. Nr. 42/2020 sieht hingegen nicht – wie von der Beschwerdeführerin angenommen – vor, dass den Parteien jedenfalls, also auch dann, wenn die Möglichkeit der physischen Teilnahme an der Amtshandlung besteht, Gelegenheit zu geben ist, unter Verwendung der technischen Einrichtungen zur Wort- und Bildübertragung an der betreffenden Amtshandlung teilzunehmen. Ein subjektives Recht besteht vielmehr nur insoweit, als die Parteien in geeigneter Weise ihre Rechte ausüben und an der Sachverhaltsfeststellung mitwirken können müssen (so auch Cudlik/Lopatka, Amtshandlungen in der COVID-19-Lockerungsphase, eolex 2020, 587 [589]). Dabei steht es im Ermessen der Behörde, ob sie es den Parteien ermöglicht, physisch an der Amtshandlung – etwa an einer mündlichen Verhandlung – teilzunehmen oder ob sie ihnen Gelegenheit gibt, unter Verwendung technischer Einrichtungen zur Wort- und Bildübertragung an der Amtshandlung teilzunehmen. Es handelt sich nach dem Willen des Gesetzgebers um zwei gleichwertige Alternativen, zwischen denen die Behörde zu wählen hat (vgl. Greifeneder in Resch, Corona-HB1.02 Kap 15 Rz 19/1 und 19/4 [Stand 30.9.2020, rdb.at]).*

Den Parteien stand es offen, bis zum Beginn der mündlichen Verhandlung schriftlich bzw. während der Verhandlung (allenfalls durch Vertreter:innen) weitere Stellungnahmen mündlich zu Protokoll zu geben bzw. bereits erhobene Einwendungen zu präzisieren oder die Sachverständigen zu befragen. Somit wurde ihnen in geeigneter Weise die Gelegenheit geboten, ihre Rechte ausüben und an der Sachverhaltsfeststellung mitzuwirken. Der Einwand der Einschreiter, *das gegenständliche UVP-Verfahren sei mit einem erheblichen Verfahrensfehler behaftet, weil das Parteigehör gemäß §§ 37 ff AVG nicht gewahrt sei*, ist im Ergebnis nicht berechtigt und es war daher dem Vertagungsantrag nicht stattzugeben.

Auch die Tatsache, dass der Vertreter der Bürgerinitiative Attraktivierung der Verbindungsbahn - Ohne Hochtrasse und Querungsverlust, RA Dr. Stephan Messner, nach Verlesung der Rechtsbelehrungen durch die Verhandlungsleiterin, der darauffolgenden Projektdarstellung durch Vertreter der ÖBB-Infrastruktur und der anschließenden Präsentation der Ergebnisse der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen durch die Koordinatorin von sich aus *den Verhandlungssaal aus Protest verlassen hat*, lässt keine Verletzung des Parteigehörs erkennen. Schließlich ist eine Partei nicht verpflichtet, ihre Parteirechte auszuüben.

Zuletzt ist darauf hinzuweisen, dass es sich *bei den in der mündlichen Verhandlung getroffenen Entscheidungen und Verfügungen um Verfahrensordnungen iSd § 63 Abs. 2 AVG handelt, die nicht selbständig bekämpfbar sind. Ein aus ihrer Rechtswidrigkeit resultierender Verfahrensmangel kann von den Parteien nur im Zuge der Anfechtung des die Angelegenheit erledigenden Bescheides geltend gemacht werden* (Hengstschläger/Leeb, AVG § 43 Rz 3 mwN)

*Da Verfahrensordnungen iSd § 63 Abs. 2 AVG keine Bescheidqualität haben, finden auf sie auch die für die Erlassung von Bescheiden speziell maßgeblichen Bestimmungen keine Anwendung. Das bedeutet, dass ihrer Erlassung kein Ermittlungsverfahren gemäß §§ 37ff AVG vorangehen muss und dass sie keiner Begründung bedürfen. Für sie gilt – wie grundsätzlich für alle „Erledigungen“ von Verwaltungsbehörden – § 18 AVG. Sie sind – da das AVG diesbezüglich keine Anordnungen trifft – nicht an eine besondere Form gebunden können daher schriftlich oder mündlich ergehen (vgl. Hengstschläger/Leeb, AVG § 63 Rz 57 mwN).*

Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter Punkt VI.2.1.1 der Begründung zum Thema Einwendungen verwiesen.

#### **VI.2.2.4 Zum Thema Hochlage und Projektvarianten**

*Von diversen Einwendern wurde vorgebracht, dass eine nachvollziehbare Darlegung der Gründe, weshalb die Tieflage (Tunnelvariante) ausgeschieden wurde, fehle. Mit dem Bau als Tieflage wäre bestmöglicher Lärmschutz gewährleistet, die Sichtachsen blieben unverändert oder würden verbessert und unzählige Gestaltungsmöglichkeiten der neuen Grundflächen über und entlang der Strecke ... würden möglich. Des Weiteren wurde behauptet, die Tieflage würde zu keiner signifikanten Flächenversiegelung führen und die oberirdische Verkehrslage nicht beeinträchtigen (keine Querungsproblematik, keine Beeinträchtigung des Fuß- und Radverkehrs). Die geplante Hochlage der Bahnstrecke im dicht besiedelten innerstädtischen Bereich entspricht daher nicht mehr dem Stand der Technik.*

Eingangs ist festzuhalten, dass die UVP-Behörde das eingereichte Projekt auf seine Umweltverträglichkeit hin zu überprüfen, d. h., die Behörde und damit auch die von ihr beigezogenen Sachverständigen haben das von der Projektwerberin vorgelegte Projekt ihrer Beurteilung zugrunde zu legen hat.

In der Umweltverträglichkeitserklärung (ON 201; BAL302-UV-VBBAL-00-2010 F01 vom Jänner 2021) wurden von der Projektwerberin die zwar aus eisenbahntechnischer und betrieblicher Sicht theoretisch machbaren und technisch untersuchten Trassenvarianten dargestellt und begründet weshalb diese ausgeschieden worden waren. Dies im Wesentlichen *aufgrund der wesentlich höheren Umweltbelastung, der deutlich höheren Kosten, der bahnbetrieblichen Einschränkungen, der Verschlechterung von Querungsmöglichkeiten und Straßenverkehrsverbindung.*

In der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen führt der Sachverständige für Eisenbahnbetrieb die aus bahnbetrieblicher Sicht für die Beurteilung von Varianten ausschlaggebenden Kriterien an:

- 1. Beibehaltung der derzeitigen Neigungsverhältnisse, zumindest aber keine bahnbetrieblich relevante Verschlechterung der bestehenden Neigungsverhältnisse (maximal ~12,5 % gemäß § 14 der Eisenbahnbau und -betriebsverordnung, Eis-BBV).*
- 2. Keine Unterbrechung der derzeit über die Verbindungsbahn erreichbaren Verkehrsrelationen, daher Einbindung der Verbindungsbahn in die Bahnhöfe Wien Hütteldorf (Umsteigeknoten, Staugleise), Wien Penzing und Maxing (Abzweigung der Donauländebahn),*
- 3. Auflassung der derzeit bestehenden schienengleichen Eisenbahnkreuzungen, da es durch die Verdichtung des Nahverkehrs und die durch die Bedienung der neuen Haltestellen ausgelöste Fahrzeitverlängerung zu einer unzumutbaren Erhöhung der Schließzeiten käme.*

4. *Sicherstellung der Verbindung zwischen Westbahn und Wien Meidling über die Verbindungsbahn auch während der Bauzeit zumindest in eingleisigem Umfang mit Ausnahme planbarer kurzdauernder Totalsperren.*

Er kommt dabei zu dem Schluss, *dass aus Bedingung 1, 2 und 4 folgt, dass die Tieflage aus bahnbetrieblicher Sicht abzulehnen ist, da sich die Neigungsverhältnisse gegenüber dem Bestand erheblich verschlechtern, die Fahrrelationen in Richtung Bahnhof Wien Hütteldorf bzw. Penzing entweder nicht mehr gegeben wären oder aber mit schwerwiegenden Eingriffen in die baulichen Anlagen der U-Bahnlinie U 4 und der angrenzenden Straßeninfrastruktur des 13. und 14. Bezirks verbunden wären und in der Bauphase ein Betrieb auf der Bestandsstrecke nicht möglich wäre. Aus Bedingung 3 folgt, dass die Bestandslage durch die Intensivierung des Nahverkehrs realistisch betrachtet, nicht beibehalten werden kann. Die Auswahl der Variante Hochlage ist daher aus bahnbetrieblicher Sicht nachvollziehbar. Die Auswahl der Variante Hochlage ist daher aus bahnbetrieblicher Sicht nachvollziehbar (Band 3, S. 9 f.).*

Auch der Sachverständige für Eisenbahnbau; Infrastrukturplanung / Verkehr inklusive Straßen hält die in der „Variantenuntersuchung Tieflage“ dargestellten Ausscheidungsgründe für die einzelnen untersuchten Varianten aus bautechnischer und straßenverkehrstechnischer Sicht für plausibel und nachvollziehbar. *Die angeführten Nachteile der einzelnen Varianten überwiegen aus bautechnischer und straßenverkehrstechnischer Sicht bei weitem etwaige Vorteile. Weiters ist bei den meisten Varianten die eisenbahnbetriebliche Vorgabe (Während der Herstellung ist der Betrieb der Strecke 12201 während der gesamten Baudauer möglichst uneingeschränkt aufrecht zu erhalten.) nicht erfüllbar (Band 3, S. 14 f.).*

Zusammenfassend wurde seitens des Sachverständigen für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer festgestellt, *dass die denkbaren Varianten in sehr großer Breite untersucht wurden und die Trassenauswahl aus Sicht des Fachgebietes Wasserbautechnik und Oberflächengewässer nachvollziehbar ist. Tief ins Gelände eingeschnittene Trassen erschweren die Entwässerung erheblich, da dann im freien Gefälle keine Vorflut erreichbar ist, sodass aufwendige, wartungsintensive und kostspielige Hebeanlagen und Retentionskammern eingesetzt werden müssen. Überdies ergeben sich im dicht verbauten Stadtgebiet Kollisionen mit der bestehenden Kanalisation und der Bau wird wesentlich erschwert bzw. treten während der Bauherstellung störende Einschränkungen auf (Band 3, S. 134).*

Im Zusammenhang mit der Stellungnahme der MA 22 als mitwirkende Naturschutzbehörde, *wonach im Hinblick auf eine allfällig durchzuführende Alternativenprüfung in den Einreichunterlagen detailliert auszuführen ist, warum die gewählte Vorhabensvariante alternativenlos ist (dass es keine andere zufriedenstellende Lösung gibt, die für den Erhaltungszustand der betroffenen Arten weniger beeinträchtigend ist)* setzte sich der Sachverständige für Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt und Baumschutz) eingehend mit dem Thema der Trassenvarianten auseinander: *Im gegenständlichen Schreiben wird von der MA22 die Problematik der laut Wiener Naturschutzverordnung geschützten Pflanzen- und Tierarten angesprochen bzw. der geplante Umgang mit Arten, die vom Vorhaben betroffen sind. Diese Thematik wurde im Gutachten zum Fachbereich „Biologische Vielfalt, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume“ in gleicher Weise angesprochen und darauf verwiesen, dass eine Detaillierung erforderlich ist. Diese Detaillierung (zu den Ausführungen im UVE-Bericht 311-2 Arten-schutzrechtliche Prüfung) betrifft zwei geschützte Pflanzenarten und eine größere Anzahl geschützter (und streng geschützter) Tierarten, bei denen es erforderlich sein könnte, sie aus dem Baufeld umzusiedeln. Dafür ist es erforderlich, im Zuge des naturschutzrechtlichen Bewilligungsverfahrens bei der MA22 um Bewilligung zum Umsiedeln der Pflanzen bzw. um Fangbewilligung für die Tiere anzusuchen. Ebenfalls im Gutachten wurde darauf hingewiesen,*

*dass der genaue Ort der Wiederaussetzung bekanntzugeben ist sowie die dortige Habitateignung.*

*Die Alternativvariante H-T1 würde einen (waldähnlichen) Gehölzbestand betreffen, der einen Lebensraum für Kulturfolger wie Rotfuchs, diverse euryöke Vogelarten und Dachs darstellt. An den betroffenen Bahnböschungen kommt zudem auch die geschützte Schneckenart Kartäuserschnecke vor, ebenso wie Erdkröten. Diese Variante würde für den Fachbereich Biodiversität, Pflanzen, Tiere und deren Lebensräume eine wesentlich ungünstigere Bewertung ergeben als für das vorliegende Projekt.*

*Hinsichtlich der Auswirkungen der Variante N-N würden sich nur geringfügige Nachteile gegenüber dem Einreichprojekt ergeben, die sich aus der Errichtung von Lärmschutzwänden begründen, durch die wandernde Säugetiere wie der Igel im Kreuzungsbereich mit der Straße auf die Gleisanlagen und von dort nur schwer wieder hinausgelangen könnten.*

*Bei der Variante N-T1 ist der problematische Punkt der Verlust der beidseits bestockten Bahnböschung, die wie bereits bei Variante H-T1 beschrieben, einen bedeutenden Lebensraum für geschützte Tier- und Pflanzenarten darstellt und diversen Kulturfolgern einen Lebensraum bieten. Diese Variante wurde ausgeschieden, da die Bahn-Querungsmöglichkeiten gegenüber dem eingereichten Projekt nicht signifikant erhöht werden würden und die Umsteigerelationen für den öffentlichen Personennahverkehr unattraktiver wären als im Projekt. Insbesondere die Querungsmöglichkeit bei der Hietzinger Hauptstraße würde deutlich verschlechtert werden.*

*Bei keiner dieser untersuchten Variante würden sich günstigere Umweltauswirkungen ergeben.*

*Zur den Vorbringen betreffend die Wirkung der Hochlage auf das Ortsbild ist noch die gutachterliche Stellungnahme des Sachverständigen für Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter hervorzuheben, wonach die beiden Siedlungsbereiche entlang der Hietzinger Hauptstraße durch die neue Bahntrasse nicht beeinflusst werden, sie bleiben unberührt und erfahren keine bauliche oder funktionelle Veränderung (Band 3, ua S. 20, 35, 94). Zur Forderung eines Architekturwettbewerbs und einer Gestaltung zum Ortsbild passend, ist auf die präzisierenden Vorschriften dieses Sachverständigen zu verweisen, welche in den Nebenbestimmungen unter Spruchpunkt IV.1.8 ihren Niederschlag gefunden haben.*

*Zu den Einwendungen, die Ausführung in Hochlage führe zu einem Wertverlust der umliegenden Grundstücke, Wohnungen und Büroflächen und stelle einen massiven Eingriff in das Ortsbild dar, ist auf Punkt VI.2.1.5 der Begründung zu verweisen. Zudem weist der Sachverständige für Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter darauf hin, dass aufgrund der räumlichen Nähe zu einer wichtigen Haltestelle im ÖPNV üblicherweise Wertzuwächse in Verbindung mit zusätzlichen Nutzungsmöglichkeiten (z.B. Erweiterung des Dienstleistungsangebots) zu erwarten sind (Band 3, S. 35).*

*Im Übrigen wird inhaltlich auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Äußerungen der Sachverständigen für Luft und Klima, Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt und Baumschutz in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen zu den Stellungnahmen von Bürgerinitiativen verwiesen. (Band 3, S. 12 ff.)*

*Die umweltrelevanten Vor- und Nachteile der von der Projektwerberin geprüften Trassenvarianten sind aus Sicht der UVP-Behörde nachvollziehbar dargestellt. Die im Variantenauswahlverfahren angewendeten Kriterien für die Ermittlung der optimalen Trasse sind ebenso nachvollziehbar und plausibel.*

Nach der Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofs lässt sich zudem *weder aus dem HIG noch aus dem UVP-G eine gesetzliche Verpflichtung zur Wahl der im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit optimalen Trassenvariante ableiten. Die Grundlage für die Trassenentscheidung besteht in einem bestimmten, vom Eisenbahnunternehmen nach Maßgabe der „Erfordernisse einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn“ geplanten Trassenprojekt, bei dessen Erstellung auf das Ergebnis einer UVP Bedacht zu nehmen ist (§ 3 Abs. 1 HIG), ohne dass daraus jedoch ein Vorrang für Projekte ableitbar wäre, bei denen unter Hintanstellung der Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit ausschließlich auf die bestmögliche Umweltverträglichkeit abgestellt würde* (VfGH 13. 12. 2007, V 87/06). (Schmelz/Schwarzer, UVP-G-ON 1.00 § 23b UVP-G (Stand 1.7.2011, rdb.at))

Zuletzt ist wie bei allen Nebenbestimmungen auch bei der Vorschreibung von Projektmodifikationen der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten. In diesem Sinne wäre die Vorschreibung der Tieferlegung der Trasse, - bei vorliegender Umweltverträglichkeit des beantragten Vorhabens, es ist ja von keiner Gesundheitsgefährdung oder unzumutbaren Belästigung auszugehen - im Hinblick auf die Erfordernisse einer wirtschaftlichen Eisenbahn im Sinne des § 3 Abs. 1 HIG jedenfalls überschießend.

Aus Sicht der Behörde werden die anzuwendenden Umweltschutzvorschriften eingehalten und somit mit den vorgebrachten Einwendungen keine Verletzung subjektiv-öffentlicher Rechte aufgezeigt. Soweit Forderungen nicht bereits in die Nebenbestimmungen des Spruches Eingang gefunden haben waren sämtliche Anträge, insbesondere die Forderungen der Einschreiter auf Tieferlegung der Trasse bzw. Ausführung als Unterflurtrasse, abzuweisen.

#### **VI.2.2.5 Zu den Themen Eisenbahnkreuzungen und Ausgestaltung von Verkehrswegen**

Zu den Vorhaltungen das eisenbahnrechtliche Verfahren gemäß §§ 48, 49 EisebG 1957 im Zusammenhang mit vier Eisenbahnkreuzungen entlang der Verbindungsbahn betreffend ist folgendes festzuhalten: Aufgrund der Übergangsbestimmungen der §§ 102 Abs. 1 und 103 Abs. 1 Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 (EisebKrV) idgF sind die jeweils zuständigen Eisenbahnbehörden zur Überprüfung der Sicherung der Eisenbahnkreuzungen, die nicht nur dem Fußgängerverkehr allein, dem Radfahrverkehr allein oder dem Fußgänger- und Radfahrverkehr dienen, gemäß § 49 Abs. 2 Eisenbahngesetz 1957 (EisebG) idgF verpflichtet.

Die maßgeblichen Bestimmungen der Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über die Sicherung von Eisenbahnkreuzungen und das Verhalten bei der Annäherung an und beim Übersetzen von Eisenbahnkreuzungen (Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 - EisebKrV), BGBl. Nr. BGBl. II Nr. 216/2012 idgF lauten (auszugsweise):

##### **Übergangsbestimmungen**

§ 102 (1) *Schrankenanlagen gemäß § 8 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 und Lichtzeichenanlagen gemäß § 9 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961, die auf der Grundlage einer behördlichen Entscheidung gemäß § 49 Abs. 2 Eisenbahngesetzes 1957 errichtet und in Betrieb genommen wurden, sind innerhalb von 12 Jahren ab Inkrafttreten dieser Verordnung von der Behörde gemäß § 49 Abs. 2 Eisenbahngesetzes 1957 zu überprüfen. Diese hat über die erforderliche Art der Sicherung gemäß dieser Verordnung unter Festsetzung einer angemessenen Ausführungsfrist, die spätestens 17 Jahre ab Inkrafttreten dieser Verordnung endet, zu entscheiden beziehungsweise darüber zu entscheiden, ob die bestehende Art der Sicherung nach Maßgabe des Abs. 3 bis 5 beibehalten werden kann.*

Gemäß § 48 Abs. 1 Z 1 EisbG hat die Behörde auf Antrag eines zum Bau und zum Betrieb von Haupt-, Neben-, Anschluss- oder Materialbahnen mit beschränkt-öffentlichem Verkehr berechtigten Eisenbahnunternehmens oder eines Trägers der Straßenbaulast, die bauliche Umgestaltung der Verkehrswege an einer bestehenden Kreuzung zwischen einer Haupt-, Neben-, Anschluss- oder Materialbahn mit beschränkt-öffentlichem Verkehr einerseits und einer Straße mit öffentlichem Verkehr andererseits anzuordnen, wenn dies zur besseren Abwicklung des sich kreuzenden Verkehrs erforderlich und den Verkehrsträgern (Eisenbahnunternehmen und Träger der Straßenbaulast) wirtschaftlich zumutbar ist.

Nach § 49 Abs. 1 EisbG hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie durch Verordnung festzusetzen, in welcher Weise schienengleiche Eisenbahnübergänge nach dem jeweiligen Stand der Technik einerseits und nach den Bedürfnissen des Verkehrs andererseits entsprechend zu sichern sind und inwieweit bestehende Sicherungseinrichtungen an schienengleichen Eisenbahnübergängen weiterbelassen werden dürfen. Die Straßenverwaltungen sind zur kostenlosen Duldung von Sicherheitseinrichtungen und Verkehrszeichen, einschließlich von Geschwindigkeitsbeschränkungstafeln, verpflichtet.

Weiter hat nach Abs. 2 leg. cit. die Behörde über die im Einzelfall zur Anwendung kommende Sicherung nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse und Verkehrserfordernisse zu entscheiden, wobei die Bestimmungen des § 48 Abs. 2 bis 4 sinngemäß anzuwenden.

In Catharin, Anm. 1 bis 3 zu § 49 EisbG, in Catharin/Gürtlich, Eisenbahngesetz (2011) wird hierzu erläutert, dass es in § 49 Abs. 1 um die Sicherung der schienengleichen Eisenbahnübergänge geht. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie „setzt“ durch Verordnung „fest“, in welcher Weise zu sichern ist. Dem Verordnungsgeber ist es nicht nur überlassen, sondern aufgetragen, die Arten der Sicherungen und die Anforderungen hiezu zu regeln. Determiniert wird das mit der Klausel über den Stand der Technik einerseits und andererseits den Bedürfnissen des Verkehrs, also des Verkehrs auf der Eisenbahn genauso wie auf der Straße. Eine solche Verordnung hat auf den Bestand Rücksicht zu nehmen, indem zu regeln ist, inwieweit bestehende Sicherungseinrichtungen weiter belassen werden dürfen.

Die Behörde hat die Sicherung eines schienengleichen Eisenbahnübergangs im Einzelfall zu entscheiden, also per Bescheid festzulegen. Die Behördenzuständigkeit richtet sich nach § 12, je nach Art der Eisenbahn. Festzulegen ist gemäß § 49 Abs. 2 die Sicherung, also nicht nur die jeweilige Art der Sicherung, sondern auch eine damit verbundene Ausgestaltung.

Für die Eisenbahnkreuzungen

- in km 1,730 mit der Auhofstraße
- in km 2,026 mit der Hietzinger Hauptstraße
- in km 2,952 mit der Veitingergasse und
- in km 3,556 mit der Versorgungsheimstraße

waren seitens der ÖBB-Infrastruktur AG Maßnahmen vorgesehen und von der Behörde in Erledigung des Antrages amtswegig zu prüfen. Diese dienten primär der Anpassung der Eisenbahnanlagen an den Stand der Technik und an die EisbKrV. Veränderungen im Bereich der Straßeninfrastruktur waren dadurch nicht in erheblichem Ausmaß gegeben.

Für die genannten, jeweils gemäß den Bestimmungen des § 8 EKVO 1961 durch Vollschränkanlagen mit Hängegitter und Lichtzeichen sowie Läutewerk gesicherten, Eisenbahnkreuzungen

zungen lagen bereits rechtskräftige Bescheide des Amtes der Wiener Landesregierung, Magistratsabteilung 64, Rechtliche Bau-, Energie-, Eisenbahn- und Luftfahrtangelegenheiten, alle vom 21. Juni 2002, vor.

Unter Berücksichtigung des nunmehr anhängigen UVP-Verfahrens waren zudem an bestimmten Eisenbahnkreuzungen entlang der gegenständlichen Strecke teilweise provisorische Änderungen zum Bestand erforderlich.

Die ÖBB-Infrastruktur AG als zum Bau und zum Betrieb berechtigten Eisenbahnunternehmen hat in diesem Zusammenhang die angestrebten Maßnahmen zur Anpassung der Eisenbahnkreuzungen so geplant und dimensioniert, dass sie möglichst im Einklang mit der (zum damaligen Antragszeitpunkt) in Planung befindlichen Attraktivierung der gesamten Verbindungsbahn umgesetzt werden können.

Mit Bescheid der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie - als für alle Angelegenheiten der Hauptbahnen zuständige Behörde gemäß § 12 Abs. 3 Z 1 EisbG 1957 - vom 14. August 2020, GZ. 2020-0.486.304, wurde die der Art der Sicherung der genannten Eisenbahnkreuzungen bzw. erforderliche baulichen Umgestaltungen angeordnet sowie eine Ausführungsfrist bis zum 31. Dezember 2029 festgelegt. Die darin enthaltenen Maßnahmen waren jedenfalls erforderlich, um die bestehenden Infrastruktur an den Stand der Technik und die Vorgaben der EisbKrV anzupassen und waren auch für den Fall zu setzen, dass das nunmehr anhängige Bauvorhaben keine Genehmigung finden sollte. Demzufolge ergingen die behördlichen Anordnungen unabhängig von einer Umsetzung des gegenständlichen Bauvorhabens und sind auch im Falle von dessen Nichtumsetzung auszuführen. Der Vorwurf, *bei dieser Ladung* (Anm.: Kundmachung der Anberaumung der Verhandlung) *und der darauffolgenden Verhandlung* sei die UVP-Behörde *bereits davon ausgegangen, dass der UVP-Bescheid erlassen werde*, geht daher ins Leere.

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

Mangels Durchführung einer öffentlichen Erörterung ließ die Verhandlungsleiterin im Zuge der Verhandlung eine Diskussion zum Thema der Trassenvarianten und alternativen Radwegführungen zwar zu, hob dort jedoch hervor, dass die angesprochenen bzw. vorgeschlagenen Änderungsmöglichkeiten Projektänderungen darstellen, die nicht Gegenstand des aktuell ver-

handelten Vorhabens seien und daher – soweit sie nicht in einem straßenrechtlichen Verfahren zu behandeln wären - allenfalls in einem von der Projektwerberin zu beantragenden Änderungsgenehmigungsverfahren abgehandelt werden können. Im Übrigen ist festzuhalten, dass Vorbringen über die Ausstattung einer öffentlichen Straße oder allfällige künftige Umwege im öffentlichen Verkehrsnetz keine den Anrainern zustehende subjektiv öffentliche Rechte im UVP-Verfahren darstellen und von der Einschreiterin daher auch nicht wirksam vorgebracht werden können.

Dem Einwand, *das gegenständliche Projekt mit der Auflassung der Querungen Veitingergasse und Jagdschlossgasse usw. widerspricht diesem Abkommen [vom 23. Mai 2016] und kann deshalb keinesfalls genehmigt werden*, ist Folgendes entgegenzuhalten:

In dem am 23. Mai 2016 zwischen der Stadt Wien und der ÖBB Infrastruktur AG abgeschlossen und von der Bürgerinitiative „Gegen VB-Neu“ als Beweis vorgelegten *Übereinkommen über den Ausbau der Verbindungsbahn Wien Hütteldorf- Wien Meidling „Hochlage“*, wurde zwischen den Vertragspartnern vereinbart, dass *das Projekt selbst im Wesentlichen den 2-gleisigen Ausbau der Verbindungsbahn zwischen Hütteldorf und Meidling einschließlich dem 2-gleisigen Neubau der Brücken über den Wienfluss, die Errichtung von zwei zusätzlichen Haltestellen (Hietzinger Hauptstraße, Stranzenbergbrücke), den Umbau der Haltestelle Speising zur Erzielung der Barrierefreiheit, den Ersatz aller 6 schienengleichen Eisenbahnkreuzungen durch Unter- bzw. Überführungen sowie die Vergrößerung der Durchfahrtshöhen im 14. Bezirk umfasst. Die dargestellten Maßnahmen stellen eine Grundvoraussetzung für die durchgängige Etablierung eines 15 - Minutentaktes zwischen Hütteldorf und Meidling dar und sind somit wesentlicher Mosaikstein der im Rahmen des Fachkonzepts Mobilität priorisierten S-Bahn Verbindung Hütteldorf - Stadlau {West - Ost-Tangente}, welche sich durch besonders attraktive Umsteigeknotenpunkte mit dem Netz der Wiener Linien auszeichnet. Durch die Auflösung der gegenwärtig schrankengesicherten Eisenbahnkreuzungen und dem entsprechenden Ersatz durch Unter- bzw. Überführungsbauwerke ist eine Optimierung des Wegenetzes in weiten Teilen des 13. Wiener Gemeindebezirks im Bereich des nichtmotorisierten Individual- bzw. des öffentlichen Verkehrs durch vorrausschauende strategische Projekt- bzw. Verkehrsplanung erzielbar (Band 4, S. 136 ff.).*

Durch den „Wiener Vertrag“ als zivilrechtliche Vereinbarung erwächst weder den Parteien des UVP-Verfahrens ein subjektiv-öffentliches Recht noch stellt dieses Abkommen eine Umweltvorschrift dar, deren Verletzung eine Bürgerinitiative berechtigt, die Einhaltung als subjektives Recht im Verfahren geltend zu machen.

Abgesehen davon impliziert ein *Ersatz von schienengleichen Eisenbahnkreuzungen durch Unter- bzw. Überführungen* auch die Auflassung derselben. Ein Widerspruch ist daher nicht erkennbar.

Zuletzt ist zum Argument der *Verkehrsberuhigung durch Bahnschranken* die gutachterliche Stellungnahme des Sachverständigen für Eisenbahnbau; Infrastrukturplanung / Verkehr inklusive Straßen besonders hervorzuheben, wonach *aus straßenverkehrstechnischer Sicht Eisenbahnkreuzungen keinesfalls geeignete Mittel zur Verkehrsberuhigung einer Straße darstellen, sondern beinhalten immer Restrisiken für – in den meisten Fällen schwere – Unfälle. Aus diesem Grund ist es aus Sicht der Verkehrssicherheit immer ein großes Anliegen niveaugleiche Eisenbahnkreuzungen aufzulassen und durch niveaufreie Unter- oder Überführungen zu ersetzen (Band 3, S. 24).*

Im Übrigen wird inhaltlich auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Äußerungen der Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen verwiesen.

### VI.2.2.6 Zum Thema (Gefahr-)Güterverkehr

Betreffend den (Gefahr-)Güterverkehr wurde unter anderem vorgebracht, dass *die Projektunterlagen auf eine Ertüchtigung der Strecke für den (Gefahren-) Güterverkehr schließen lassen bzw. versteckt eine „Attraktivierung“ als Güterstrecke durch das Wohngebiet gebaut werde.*

Beantragt wurde insbesondere, dass die Behörde ihre Entscheidung *ausschließlich auf die S-Bahn Führung begrenzt ... und nur eventualiter eine Auflage/Bedingung des Ausschlusses des Güterverkehrs bei etwaiger positiver Genehmigung erteilt, um den Erfordernissen des UVP-G gerecht zu werden und die nicht für die S-Bahn notwendigen schwerwiegenden Umweltbelastungen durch einen überschießenden Ausbau für Güterverkehr, auszuschließen.* (u.a. Verhandlungsschrift, S. 31 und 50)

Zu diesen Einwendungen und Anträgen ist Folgendes auszuführen:

Aufgabe des UVP-Verfahrens ist es unter anderem 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. Das heißt, die UVP-Behörde – und damit auch die von ihr beigezogenen Sachverständigen – haben die von der Projektwerberin eingereichte Trasse beziehungsweise das vorgelegte Projekt samt dem zugrundeliegenden Betriebsprogramm ihrer Beurteilung zugrunde zu legen.

Eine Beschränkung bzw. der Ausschluss des Güterverkehrs ist schon aus der betrieblichen Notwendigkeit, bei gewissen Betriebszuständen (Verspätungen, Wartungsarbeiten etc.) Züge über die Verbindungsbahn umzuleiten und auch aus unionsrechtlicher Sicht nicht in Betracht zu ziehen. Wie schon unter Punkt VI.2.1.6 der Begründung ausgeführt, hat die Projektwerberin jedoch unbeschadet des tatsächlichen gefahrenen Betriebsprogramms die im Projekt und im Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren festgelegten Immissionsschutzgrenzwerte jedenfalls einzuhalten. Mögliche künftige Kapazitätsausweitungen nach Inbetriebnahme des gegenständlichen Vorhabens, mit denen die der gegenständlichen Genehmigung zu- Emissions- und Immissionsgrenzwerte überschritten werden, lösen im künftigen Betrieb gemäß § 19 EISBG eine rechtliche Verpflichtung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens aus, entsprechende zusätzliche Maßnahmen zu ergreifen.

Diese Auffassung bestätigt der Sachverständige für Eisenbahnbetrieb in seiner Aussage in der Verhandlung, *wonach für die Beurteilung der jeweiligen Umweltauswirkungen aus dem projektgemäßen Verkehr in der Betriebsphase nicht direkt die tatsächliche Verkehrsbelastung oder die mengenmäßige Begrenzung einer bestimmten Verkehrsart wie beispielsweise dem Güterverkehr entscheidend ist, sondern die aus diesen Verkehrsbelastungen resultierenden Emissionen. Diese dürfen die zulässigen Grenzwerte nicht übersteigen. Aufgabe der entsprechenden Fachgutachter im UVP-Verfahren ist es, diese Sicherstellung dieser Grenzwerte zu beurteilen. Die ÖBB Infrastruktur ist nach Vorliegen eines entsprechenden behördlichen Bescheides, gehalten – unabhängig von der Größe des Verkehrsaufkommens – diese Grenzwerte einzuhalten. Somit ist eine Abschätzung von in ferner Zukunft gegebenenfalls erwartbarer Verkehrsbelastungen – sofern überhaupt möglich – nicht von Relevanz. Sollte in späterer Zukunft eine bedeutende Steigerung des Verkehrsaufkommens tatsächlich realistisch sein, würde die Abwicklung solcher gesteigerten Verkehre entsprechende Maßnahmen erfordern, die die Einhaltung der Grenzwerte sicherstellen. Diese Maßnahmen wären aber erst im Falle der Überschreitung zu setzen.*

Hervorzuheben ist auch die gutachterliche Stellungnahme dieses Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen: *Bis zur Inbetriebnahme des Lainzer*

*Tunnels war die Verbindungsbahn die einzige West-Ost-Verbindung durch Wien. Auf dieser Strecke verkehrten Fernreisezüge, Güterzüge und Dienstzüge sowie seit 1989 wieder Nahverkehrszüge in geringem Umfang. Aus den in den Einreichunterlagen enthaltenen Betriebsprogrammen (insbesondere Einlage 411-2, Streckenplanung, 8. Anhang, Betriebsdaten für das Projekt Verbindungsbahn) ergibt sich, dass der Großteil der Güterzüge seit der Inbetriebnahme des Lainzer Tunnels durch diesen geführt wird und nicht mehr über die Verbindungsbahn verkehrt.*

*Gemäß dem Betriebsprogramm Bestand 2018 wurden in diesem Jahr 102 Güter- und 7 Dienstzüge durch den Lainzer Tunnel geführt. Auf der Verbindungsbahn verkehrten in diesem Jahr 18 Güter- und 59 Dienstzüge.*

*Gemäß dem Betriebsprogramm Prognose 2025+ werden zukünftig 173 Güterzüge durch den Lainzer Tunnel geführt werden. Die Prognose 2025+ für die Verbindungsbahn beträgt 31 Güterzüge und 35 Dienstzüge. Im Regelfall nimmt somit die Anzahl der nicht dem Nahverkehr dienenden Züge ab.*

*Da über den Lainzer Tunnel gewisse Verkehrsrelationen (Bahnhöfe Hütteldorf und Penzing, Schleife Oswaldgasse) nicht erreicht werden können, ist die Führung von Güterzügen auf der Verbindungsbahn notwendig. Die Anzahl dieser Güterzüge beträgt derzeit und zukünftig etwa 15 % des gesamten Güterverkehrsaufkommens auf dem viergleisigen System Lainzer Tunnel/Verbindungsbahn.*

*Die zulässige Höchstgeschwindigkeit für alle Züge beträgt auf der Verbindungsbahn im Abschnitt Hütteldorf – Maxing derzeit 50 -100 km/h und wird nach Projektumsetzung 60 – 80 km/h betragen.*

*Ferner müssen bei gewissen Betriebszuständen (Verspätungen, Wartungsarbeiten etc.) Züge über die Verbindungsbahn umgeleitet werden. In der Bemessungsgrundlage für den Lärm- und Erschütterungsschutz ist daher eine höhere Anzahl an Güterzügen ausgewiesen als im Regelfall auf der Verbindungsbahn verkehrt, um auch für diese Betriebszustände die Einhaltung der Grenzwerte für den Lärm- und Erschütterungsschutz zu gewährleisten.*

*Aus den Zugzahlen für die Nullvariante ist ersichtlich, dass die prognostizierten Güter- und Dienstzüge auch bei Nichtrealisierung des Projektes die Verbindungsbahn benutzen werden. Da ihre Anzahl im Vergleich zum Bestand 2017 zukünftig etwas abnehmen wird, sind für diese Güter- und Dienstzugsverkehre weder Ausbaumaßnahmen auf der Verbindungsbahn notwendig noch ist ein durchgehender zweigleisiger Ausbau erforderlich.*

*In Summe werden gemäß der Prognose 2025+ auf der Verbindungsbahn unter Berücksichtigung von temporären Umleitungsverkehren maximal 277 Züge mit Geschwindigkeiten von 60 – 80 km/h verkehren. Ein solches Verkehrsaufkommen kann auf einer zweigleisigen Strecke unter den gegebenen Betriebsbedingungen bewältigt werden. Die Notwendigkeit der Umsetzung des gegenständlichen Projektes (Bau von Haltestellen, Zweigleisigkeit) ergibt sich daher ausschließlich aus der Intensivierung des Nahverkehrs. Für die Bemessung der Umweltschutzmaßnahmen wird jedoch der Güter- und Dienstzugsverkehr unter Berücksichtigung von Umleitungsverkehren berücksichtigt. ...*

*Im Eisenbahn-Güterverkehr liegt der Anteil der transportierten Gefahrgüter bei etwa 10 % des Güterverkehrsaufkommens. Diese Gefahrgüter werden – wie alle übrigen Güter – im gesamten Streckennetz der ÖBB Infrastruktur befördert. Da alle Hauptstrecken der ÖBB Infrastruktur Gebiete mit dichter Besiedlung queren, würde ein Verbot der Beförderung gefährlicher Güter*

*durch städtische Gebiete die Verlagerung dieser Güter von der Schiene auf die Straße bewirken. bewirken. Allerdings finden auch auf der Straße Gefahrguttransporte in Zonen dichter Besiedlung statt. Ansonsten wäre beispielsweise die Versorgung von Tankstellen mit Treibstoffen nicht möglich.*

*Aus der Auswertung der Sicherheitsberichte für die Schiene des Bundesministeriums für Klimaschutz (gemäß § 13a EisbG in Umsetzung von Artikel 13 der Richtlinie 2004/49/EG) für das vergangene Jahrzehnt lassen sich keine signifikanten Unfälle im Zusammenhang mit dem Gefahrguttransport auf der Schiene ableiten. Die größten Opferzahlen im Zusammenhang mit Schienenunfällen sind der Kategorie „schiengleiche Eisenbahnkreuzungen“ zuzuordnen (Band 3, S. 7 f.).*

*Zuletzt bestätigt der genannte Sachverständige seine Aussagen in der Verhandlung und stellte bezüglich der behaupteten Ertüchtigung der Strecke für den „Gefahren-Güterverkehr“ fest, dass die entsprechenden Zugzahlen der Prognose 2025+ den Zugzahlen der Nullvariante entsprechen. Diese Züge werden im Falle der Nichtrealisierung des Projektes auf der Bestandsstrecke verkehren, was von den Zugzahlen problemlos möglich ist. Das Projekt dient daher dem Personen-Nahverkehr (Verhandlungsschrift, S. 59 ff.).*

*Der Sachverständige für Eisenbahnbau; Infrastrukturplanung / Verkehr inklusive Straße hält in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen betreffend Längsneigung der Eisenbahntrasse fest, dass entsprechend Eisenbahnbau- und Betriebsverordnung (EisBBV) bei Neubauten von Gleisen die maximale Längsneigung 12,5 ‰ nicht überschreiten darf (§ 14 (2) EisBBV). Dies gilt für alle Gleisneubauten auf Hauptbahnen und ist nicht auf Strecken mit Güterverkehr beschränkt. Eine „besondere“ Trassierung für den Güterverkehr liegt im gegenständlichen Projekt nicht vor und ist in Österreich nach derzeitigen gültigen Verordnungen und Regelwerken auch nirgends definiert (u.a. Band 3, S. 92, 123, 241). Betreffend Gefahrguttransporte kann aus eisenbahnbautechnischer Sicht festgehalten werden, dass jede Bahnstrecke grundsätzlich einen sicheren Eisenbahnbetrieb gewährleistet. So werden zum Beispiel auf Brücken die Randbalken so ausgeführt, dass der Absturz von entgleisten Waggons verhindert wird. Weiters werden die Entwässerungsanlagen so ausgebildet, dass austretende Flüssigkeiten im Schadensfall durch Absperrvorrichtungen zurückgehalten werden (Band 1, S. 106).*

*Hinsichtlich der Vorbringen, dass durch den derzeit geplanten Güterverkehr Risiken für die menschliche Gesundheit (iSd § 3 Abs. 5 Z 1 UVP-G 2000) erhöht werden ist eingangs festzuhalten, dass sich die zitierte Bestimmung des UVP-G 2000 auf Einzelfallprüfung von Vorhaben, die im Anhang 1 des UVP-G 2000 angeführt sind, bezieht, jedoch nicht für Bundesstraßen und Hochleistungsstrecken sowie sonstige Straßen und Eisenbahntrassen anwendbar ist.*

*Aus fachlicher Sicht ist seitens des Sachverständigen für Humanmedizin davon auszugehen, dass die durch den Betrieb der Verbindungsbahn entstehenden Schallimmissionen im Vergleich zur Nullvariante und unter Berücksichtigung der geplanten Maßnahmen und unter Berücksichtigung der Bewertungskriterien keine negativen Auswirkungen auf die Anrainer haben. Erhebliche Belästigungen sind nicht zu erwarten, eine Gefahr für die Gesundheit besteht nicht (unter anderem zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen Band 3, S. 32, 66, 81 bzw. Verhandlungsschrift S. 180 und 188).*

*Im Hinblick auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen der Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen gelangt die UVP-Behörde zur Überzeugung, dass durch das Vorhaben Immissionen vermieden werden, die das Leben oder die Gesundheit oder das Eigentums bzw. sonstige dingliche Rechte gefährden.*

Aufgrund des durchgeführten Ermittlungsverfahrens ist daher davon auszugehen, dass die mit dem Vorhaben verbundenen Emissionen in der Bau- und Betriebsphase entsprechend dem Stand der Technik begrenzt werden. Soweit Forderungen nicht bereits in die Nebenbestimmungen des Spruches Eingang gefunden haben waren sämtliche Anträge, insbesondere die Forderungen der Einschreiter *die Behörde möge ihre Entscheidung auf die S-Bahn Führung begrenzen*, abzuweisen.

### **VI.2.2.7 Zum Thema Strahlenbelastung/EMF**

Mit Hinweis auf die Strahlenbelastung wurde insbesondere von der Bürgerinitiative „Initiative Lebenswertes Unter St. Veit“ *der zusätzliche Bau eines Handynetzes bzw. Ausbau des Mobilfunks abgelehnt*. In diesem Zusammenhang wurde im Wesentlichen *die erhöhte Belastung durch das für Güterverkehr notwendige stärkere Stromnetz als Bedrohung angesehen* und um *Überprüfung der Notwendigkeit bei Betrieb der Strecke als hauptsächliche S-Bahn-Strecke er-sucht*.

Hervorzuheben ist hierzu die Aussage des Sachverständigen Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Licht/Blendung/Beschattung, welcher in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen aus fachlicher Sicht feststellt, dass *es durch das Projekt keinen zusätzlichen Bau eines Handynetzes bzw. Ausbau des Mobilfunks gibt. ... Die bestehende öffentliche Mobilfunkversorgung ist entlang dieser innerstädtischen Eisenbahnstrecke ausreichend und dadurch ist im vorgelegten Projekt kein Ausbau öffentlicher Mobilfunknetze der öffentlichen Mobilfunkbetreiber für die Eisenbahnanlage erforderlich, vorgesehen und beantragt. Es ist auch kein neuer öffentlicher Standort (neue Sendeanlage) der öffentlichen Mobilfunkbetreiber im Bauverbotsbereich der Eisenbahnanlage beantragt*.

*Aus fachlicher Sicht wird festgestellt, dass durch das Projekt kein stärkeres Stromnetz für die erhöhte Belastung durch Güterverkehr notwendig wurde. Der aktuelle Stand der Oberleitungsausführung der Verbindungsbahn entspricht der technischen Ausführung zum „Elektrifizierungszeitraum“ in den Jahren 1971 bis 1974. Die Entwicklung der Oberleitungskomponenten erfordert für eine sichere elektrische Betriebsführung aus elektrischen Gründen (insb. Spannungsabfall, Impedanzen, auftretende Betriebs- und Kurzschlussströme) größere Materialquerschnitte. Diese größeren Materialquerschnitte sind gemäß aktuellem Stand der Technik (TSI, Normen) notwendig und sind wurden aus fachlicher Sicht auch bei diesem Projekt berücksichtigt. Die aktuelle Oberleitungs-ausrüstung stellt aus fachlicher Sicht kein stärkeres Stromnetz für die erhöhte Belastung durch Güterverkehr dar.*

Der Sachverständige für Humanmedizin *weist auf diese Ausführungen hin* und kommt in seiner gutachterlichen Stellungnahme zu dem Schluss, dass *Gefahren für die Gesundheit der Anrainer nicht zu befürchten sind* (Band 3, S. 16 f. und 43).

Zur Fragestellung im Fragenbereich 2 der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen, ob durch das Vorhaben eine Beeinflussung von biologischer Vielfalt, Tieren und deren Lebensräumen durch Elektromagnetische Felder ergibt, hält der Sachverständige für Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Licht/Blendung/Beschattung *aus Sicht des Fachgebietes fest, dass die berechneten Maximalwerte deutlich unter den relevanten Referenzwerten für die Allgemeinbevölkerung für einen zeitlich unbegrenzten Aufenthalt liegen und sind daher aus elektrotechnischer Sicht gering bzw. vernachlässigbar einzuschätzen. Daher kann aus fachlicher Sicht eine Beeinflussung von biologischer Vielfalt, Tieren und deren Lebensräumen durch Elektromagnetische Felder ausgeschlossen werden*.

Der Sachverständige für Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume incl. Biologische Vielfalt und Baumschutz) verweist darauf, dass *im Rahmen eines in München vom Bundesamt für Strahlenschutz durchgeführten internationalen Workshops zum „Einfluss elektrischer, magnetischer und elektromagnetischer Felder auf die belebte Umwelt“ im November 2019 festgehalten wurde, dass es nach dem derzeitigen wissenschaftlichen Kenntnisstand keine wissenschaftlich belastbaren Hinweise auf eine Gefährdung von Tieren und Pflanzen durch hochfrequente elektromagnetische sowie niederfrequente und statische elektrische und magnetische Felder unterhalb der Grenzwerte gibt. Laborstudien ergaben, dass niederfrequente Magnetfelder, wie zum Beispiel von Stromleitungen, die Orientierung und das Lernvermögen von Bienen beeinträchtigen könnten, allerdings ist die Anzahl der vorliegenden Studien sehr gering. Freilanduntersuchungen des Einflusses auf die Orientierung von Zugvögeln (nach dem Erdmagnetfeld) zeigten, dass diese durch schwache Magnetfelder auch unterhalb der Grenzwerte gestört werden kann. Es handelte sich dabei aber um einen Frequenzbereich, der weder mit Stromleitungen noch mit Mobilfunk in Zusammenhang gebracht werden kann, sondern dazwischen liegt. Für das gegenständliche Vorhaben ist daher auszugehen, dass die Einschätzung, dass es zu keinen relevanten Auswirkungen auf die biologische Vielfalt, Tiere und deren Lebensräume durch Elektromagnetische Felder kommt, dem Stand des heutigen Wissens entspricht und dieser Wirkfaktor daher zu vernachlässigen ist (Band 1, S. 218 f.).*

Im Rahmen der Verhandlung wurden insbesondere die Grenzwerte für elektromagnetische Felder thematisiert und die Frage eines Vertreters der Bürgerinitiative „Verbindungsbahn-besser.at“ nach der *Kontrolle auf Einhaltung der Grenzwerte nach der Inbetriebnahme* seitens des Sachverständigen für Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Licht/Blendung/Beschattung zufriedenstellend beantwortet (Verhandlungsschrift, S. 103 und 148).

Die UVP-Behörde folgt den schlüssigen, nachvollziehbaren und plausiblen Ausführungen der UVP-Sachverständigen. Aus Sicht der Behörde ist durch die Aufnahme der seitens des Sachverständigen für Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Licht/Blendung/Beschattung als zwingend notwendig erachteten Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen in den Spruchpunkten IV.2.2.1, IV.2.2.2, IV.4.1.1 und IV.4.1.2 dieses Bescheides und bei deren Einhaltung, jedenfalls davon auszugehen, dass es vorhabensbedingt durch elektromagnetische Felder zu keiner Gesundheitsgefährdung und keiner unzumutbaren Belästigung der Anrainer kommt.

#### **VI.2.2.8 Zu den Themen Lärmbelastungen, Staub und Vibrationsbelastungen**

Zu den Forderungen den Lärm betreffend, ist auf die Ausführungen unter Punkt V.1.2. der Begründung zu verweisen. Dort wird festgehalten, dass die Sachverständigen für die Fachgebiete Lärm und Erschütterungen, Luft und Klima und Humanmedizin in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen aus fachlicher Sicht bestätigt haben, dass unter Berücksichtigung der von der Projektwerberin in den Einreichunterlagen vorgesehenen und von den Sachverständigen zusätzlich vorgeschlagenen Maßnahmen die Immissionsbelastung der zu schützenden Güter im Sinne des Immissionsminimierungsgebots gemäß § 24f Abs. 1 Z 2 UVP- G 2000 möglichst gering gehalten wird.

An anderer Stelle in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen weist der Sachverständige für Humanmedizin unter anderem zu den Vorbringen der Bürgerinitiativen darauf hin, dass *um zu verhindern, dass es zu erheblichen bzw. unzumutbaren Belästigungen kommt, müssen sowohl in der Bauphase wie auch in der Betriebsphase Grenzwerte eingehalten werden. Diese sind für die Bauphase in der RVE 04.02.04 „Erschütterungen und sekundärer Luftschall bei Bauarbeiten an Eisenbahnanlagen“ Ausgabe 1. August 2019 definiert und für die*

*Betriebsphase in der ÖNORM S 9012 Ausgabe 15.12.2016. Die Einhaltung dieser Grenzwerte stellt sicher, dass Einwirkungen in der Bauphase und in der Betriebsphase soweit begrenzt sind, dass mit keinen erheblichen Belästigungen und keinen Gefahren für die Gesundheit der Betroffenen zu rechnen ist. Weitere zusätzliche Maßnahmen, die der technische Sachverständige für den Fachbereich Erschütterungsschutz vorschlägt, sind auch aus medizinischer Sicht sinnvoll und erforderlich.*

In diesem Zusammenhang führt auch der Sachverständige für Lärm und Erschütterungen aus, dass aus erschütterungstechnischer Sicht die Auswirkungen des Vorhabens im Vergleich zur Nullvariante zu keiner Verschlechterung der Schutzziele führen. Unter Berücksichtigung der empfohlenen Maßnahmen in der Bauphase können die relevanten Normen und Richtlinien (ÖNORM S 9012, ÖNORM S 9020 und RVE 04.02.04) eingehalten werden. Die Auswirkungen der Erschütterungsimmissionen aus der Bauphase und dem Schienenverkehrsbetrieb sind in einer nachvollziehbaren und umfassenden Art und Weise dargestellt und entsprechend dem Stand der Technik (Band 1, S. 91).

Insbesondere zu den Einwendungen der Umweltorganisation „Alliance for Nature“ (Band 3, S. 242 f.) kam der Sachverständige für Humanmedizin zu dem Schluss, dass der Betrieb der Verbindungsbahn unter Berücksichtigung der aktiven und so erforderlich auch der passiven Schallschutzmaßnahmen keine negativen Auswirkungen auf die Anrainer hat. Diesbezüglich verweise ich auf meine Ausführungen im UVGA FB 1-3 und auf die Vorschriften im UVGA, Fachbereich Lärmschutz und Fachbereich Humanmedizin. Dort wo es zu Erschütterungen kommen kann, ist vor Beginn der erschütterungsintensiven Bauarbeiten ein Erschütterungsüberwachungskonzept an die Behörde vorzulegen. Eine Erschütterungsüberwachung ist sicherzustellen, wenn Richtwerte gemäß RVE 04.02.04 überschritten werden können. Sollte es zu Überschreitungen kommen sind Maßnahmen zur Einhaltung dieser Grenzwerte umgehend zu ergreifen. Damit können erhebliche Belästigungen und eine Gefahr für die Gesundheit der Betroffenen sicher verhindert werden. ...Der technische Sachverständige [für Luft und Klima] führt aus, dass die Zusatzbelastung an Feinstaub PM10 und Stickstoffdioxid während der Bauzeit an einigen Immissionspunkten als geringfügig zu bezeichnen ist., wobei die Gesamtbelastung unter dem Grenzwert bleibt. Im Betrieb sind die Gesamtbelastungen an NO<sub>2</sub> unterm Grenzwert und bei Feinstaub kommt es zu irrelevanten Zusatzbelastungen. Die geringfügigen Zusatzbelastungen an Feinstaub in der Bauzeit sind als nicht gesundheitsgefährdend zu beurteilen, da sie nur kurz einwirken und maßgeblich durch geogenen, also inerten Staub verursacht werden, der weniger gefährlich ist als Feinstaub aus Verbrennungsprozessen. Der aus medizinischer Sicht zu fordernde Jahresmittelgrenzwert für Stickstoffdioxid wird in der Bauphase und Betriebsphase unterschritten. Die Zusatzbelastungen an Feinstaub in der Betriebsphase sind irrelevant. Zusammenfassend ist festzuhalten, dass weder erhebliche Belästigungen zu erwarten sind noch eine Gefahr für die Gesundheit der Wohnanrainer besteht.

Zum Antrag der Alliance For Nature in der Verhandlung (Verhandlungsschrift, S. 144), wonach die Sachverständigen Dipl.-Ing. Kordina und Dr. Achs gemeinsam Auflagen formulieren sollten, die zum Ziel haben, dass Lärmschutz und Schutz des Stadtbildes bestmöglich vereinbart sind, ist auf die Aussage des Sachverständigen für Lärm und Erschütterungen (Band 2, unter anderem S. 238, 246, 254, 261 und Band 3, S. 82) hinzuweisen, wonach Lärmschutzwände fugendicht und beidseitig hochabsorbierend (mindestens Klasse A3 gemäß ÖNORM EN 1793-1) auszuführen sind und entsprechend den Richtlinien ein Schalldämmmaß von mindestens 27 dB aufweisen müssen. Die Sockelbretter müssen aufgrund der nicht vorhandenen Schallabsorption so niedrig wie möglich, jedenfalls nicht über SOK ausgeführt werden.

In der Verhandlung bekräftigte der Sachverständige seine Aussagen und hielt fest, *dass aus schalltechnischer Sicht die Aussagen des UVP GA Fachbereich Lärmschutz im Zusammenhang mit der Möglichkeit der Begrünung von Lärmschutzwänden aufrecht bleiben: Hinsichtlich der Einwendung zur Begrünung der Lärmschutzwand ist aus schalltechnischer Sicht festzustellen, dass jedenfalls die Wirksamkeit der Lärmschutzwand entsprechend den getroffenen Annahmen in der Beurteilung (Schalldämmmaß von mindestens 27 dB, Klasse A3 gemäß ÖN EN 1793-1) gegeben sein muss* (Verhandlungsschrift, S. 164, 171 f. und 192).

Der Sachverständige für Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter stellte hinsichtlich der Vorbringen zur Begrünung der Lärmschutzwände fest, dass diese *generell nicht zulässig und auch nicht vorgesehen sind. Nur an jenen Teilabschnitten ist eine spezielle Maßnahme denkbar und vorgesehen, bei denen sich die Wohnbebauung in zu geringer Entfernung zu der Trasse befindet und keine ausreichende Vegetationskulisse aufgrund zu geringer Flächenbreiten möglich ist (Bäume). Nur in jenen Abschnitten kann eine Begrünung für Kletterpflanzen auf Gitterwänden erfolgen, die in einem geringen Abstand zu den Lärmschutzwänden aufgestellt werden (keine Vegetation unmittelbar auf den Lärmschutzwänden). Diese Abschnitte werden vom Sachverständigen entsprechend den Gegebenheiten und Erfordernissen vorgegeben. Keinesfalls können diese Maßnahmen entlang der Hochlage vorgesehen werden, da diese als städtisches und bauliches Element frei bleiben müssen* (Band 2, S. 247).

Der Sachverständige ging auch in der Verhandlung folgendermaßen darauf ein: *Die technische und gestalterische Konzeption der Lärmschutzwände folgt bestimmten technischen Vorgaben, wobei vorrangig der maximale Lärmschutz beachtet werden muss entsprechend den Vorgaben der fachlich berührten Sachverständigen. Für die Gestaltung besteht dabei nur innerhalb bestimmter Grenzen ein ausreichender Freiraum, der meist auch durch die angestrebte Wirkung auf die Umgebung oder deren Integration bestimmt wird. Im konkreten Fall der Hochtrasse sollte der Lärmschutz als wesentlicher Teil der baulich-technischen Konzeption der Hochtrasse behandelt werden. Angestrebt werden sollte eine einheitliche Wirkung, die nur durch die vorgesehene Transparenz mit den abschnittsweise angebrachten Glasflächen aufgelockert wird. Mit dieser Lösung soll auch eine höhenmäßige Reduktion der trennenden Wirkung durch das Bauwerk erreicht werden. Eine Bepflanzung der Baustruktur / Hochtrasse einschließlich Lärmschutzwände ist generell nicht möglich, da u.a. auch Sicherheitsaspekte bezüglich des Bahnbetriebes dagegensprechen* (Verhandlungsschrift, S. 200 f.).

Auch auf die ergänzenden Vorbringen betreffend einzelne Objektnummern ging der Sachverständige für Lärm und Erschütterungen im Zuge der Verhandlung ein und bestätigte seine Aussagen in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen. In diesem Zusammenhang hielt er einerseits fest, dass *aus der Beurteilung der Schallimmissionen in der Betriebsphase aktive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwand LSW-24) und Objektschutzmaßnahmen resultieren* und andererseits, dass *unter Berücksichtigung der Lärmschutzmaßnahmen an dem betroffenen Objekt alle angewandten Beurteilungskriterien für die Beurteilung des Lärms aus Schienenverkehr eingehalten werden* (Verhandlungsschrift, S. 161 ff.).

Zu der im Zuge der Verhandlung seitens des Vertreters der Grünen Hietzing eingebrachten Forderung ist festzuhalten, dass der Sachverständige für Lärm und Erschütterungen *hinsichtlich der Beurteilung der Lärmimmissionen von z.B. Schulen präziserte, dass diese Beurteilung für die Schienenverkehrslärmimmissionen durchgeführt wurde. Eine temporäre Schutzmaßnahme der den Bauarbeiten zugewandte Seite von Aufenthaltsbereichen von z.B. unmittelbar betroffenen Kindergärten oder Schulen über den Zeitraum der lärmintensiven Bauarbeiten*

*wird aus schalltechnischer Sicht in Abstimmung zwischen Bauwerberin und den betroffenen Liegenschaften empfohlen.*

Auch der Sachverständige für Humanmedizin hielt in seiner Stellungnahme während der Verhandlung fest, *dass es in intensiven Bauphasen zu Einwirkungen kommen kann, die eine Betätigung im Freien beeinträchtigen kann. Da diese Einwirkungen temporär sind und daher nur vorübergehend einwirken werden ist nicht von einer erheblichen Beeinträchtigung auszugehen und ist dies als jedenfalls zumutbar anzusehen. Empfohlen wird, dort wo es zu einer direkten Sichtbeziehung zwischen der Baustelle und dem Sportplatz kommen kann, eine Holzbeplankung als Sichtschutz einzurichten, da erfahrungsgemäß dieser Sichtschutz auch einen gewissen Schutz vor Belästigung bietet* (Verhandlungsschrift, S. 163 und 172).

Wie schon unter Punkt V.1.7.1 der Begründung angeführt, wurden diese Empfehlungen seitens der UVP-Behörde als zwingende Maßnahmenvorschläge gewertet, was in den Nebenbestimmungen im Spruchpunkt IV.1.3.10 ihren Niederschlag gefunden hat.

Im Übrigen wird auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Äußerungen des Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen und in der einen integrierenden Bestandteil des Bescheides bildenden Verhandlungsschrift sowie auf die Ausführungen zu Immissionen unter Punkt VI.2.1.5 und zum Schienenlärm unter Punkt VI.2.1.6 der Begründung verwiesen.

Auszugsweise sind zuletzt noch die Äußerungen des Sachverständigen für Lärm und Erschütterungen zu den Vorbringen der Bürgerinitiativen „Verbindungsbahn-besser.at“ (Verhandlungsschrift, S. 165 ff.) und „Lebenswertes Unter St. Veit“ (Verhandlungsschrift, S. 168 ff.) und Herrn Mag. Klaus Daubeck (D072) (Verhandlungsschrift, S. 191 f.) in der Verhandlung hervorzuheben: *Demnach wird einerseits hinsichtlich der geforderten Lärmmessungen darauf verwiesen, dass die Beurteilung, Erfordernis und Bemessung der Lärmschutzmaßnahmen durch schalltechnische Prognoseberechnungen für alle repräsentativen Immissionspunkte erfolgt. Messtechnische Untersuchungen nach Inbetriebnahme sind in den Maßnahmen im UVP GA enthalten und werden zwingend gefordert. ... Die Strecke der Verbindungsbahn ist entsprechend den Vorgaben der Europäischen Kommission nicht als „quieter route“ klassifiziert. Die Beurteilung und Dimensionierung der Lärmschutzmaßnahmen berücksichtigen daher auch diese Klassifizierung nicht. Aufgrund der umliegenden Klassifizierungen anderer Strecken ist aber tendenziell zu erwarten, dass in erster Linie Güterzüge mit leisen Bremssystemen verkehren werden – diese Annahme liegt für die Bemessung der Lärmschutzmaßnahmen auf der sicheren Seite. ... Anhand der ermittelten längenbezogenen Schallleistungspegel, die auf den angegebenen Zugzahlen inkl. Bemessungsgrundlage für Lärm- und Erschütterungsschutz beruhen wurden Berechnungen durchgeführt und Maßnahmen abgeleitet, um die Immissionsgrenzwerte einzuhalten. Das voraussichtliche Betriebsprogramm 2025+ (ohne Bemessungsgrundlage für Lärm- und Erschütterungsschutz und mit dementsprechend niedrigeren Zugzahlen) ist im Technischen Bericht Streckenplanung (Einlage 411-2, Anhang) enthalten. Festzuhalten ist, dass es kein Recht auf eine maximale Anzahl an Zügen gibt, sondern es müssen die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden. Erreicht wird dies durch Maßnahmen, welchen das oben erwähnte Betriebsprogramm als Berechnungsgrundlage dient.*

Sämtliche als zwingend erforderlich angesehenen Maßnahmen der Sachverständigen wurden von der UVP-Behörde im Wesentlichen aus der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen in der Fassung des Ergebnisses der Verhandlung in den Spruch des Bescheides (Spruchpunkt IV.) aufgenommen und tragen diese allgemein zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit bei.

Aus Sicht der Behörde werden die anzuwendenden Umweltschutzvorschriften damit eingehalten und somit mit den vorgebrachten Einwendungen keine Verletzung subjektiv-öffentlicher Rechte aufgezeigt. Soweit Forderungen nicht bereits in die Nebenbestimmungen des Spruches Eingang gefunden haben, waren sämtliche Anträge, insbesondere die Forderungen der Einschreiter auf Tieferlegung der Trasse bzw. Ausführung als Unterflurtrasse, abzuweisen.

#### **VI.2.2.9 Zu den Themenbereichen Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume incl. Biologische Vielfalt und Baumschutz), Raum- und Bodennutzung, Fläche sowie Luft und Klima**

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

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass im nachfolgenden teilkonzentrierten Verfahren gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 zum gegenständlichen Vorhaben die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung zu berücksichtigen sind und durch geeignete Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen, Ausgleichsmaßnahmen oder sonstige Vorschriften (insbesondere auch für Überwachungs-, Mess- und Berichtspflichten und Maßnahmen zur Sicherstellung der Nachsorge) zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beizutragen ist. Wie schon im Spruchpunkt IV.1.6.1 klargestellt, war die Verschreibung von Auflagen bei ökologischen Fragestellungen nur unvorgreiflich der noch zu behandelnden Materie des Naturschutzes im teilkonzentrierten Verfahren der Wiener Landesregierung möglich. In diesem Verfahren können die in den UVP-Genehmigungsbescheid aufgenommenen Nebenbestimmungen geändert bzw. um weitere ergänzt werden.

In Bezug auf die eingelangten Stellungnahmen bzw. Einwendungen muss ausdrücklich betont werden, dass aus Sicht der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. a UVP-G 2000 die naturschutzrechtliche Beurteilung des Vorhabens nicht im Bereich der UVP-Gutachter liegt. Diese Auswirkungen sind im Sinne des UVP-G 2000 insofern nicht relevant, als selbst bei einer schlechteren Bewertung in diesem Bereich das Vorhaben auf Basis des Umweltverträglichkeitsgutachtens genehmigungsfähig bleibt. Zudem darf seitens des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie einer Entscheidung der jeweils zuständigen Bezirksverwaltungsbehörde im naturschutzrechtlichen Verfahren nicht vorgegriffen werden.

Zu den Themenbereichen Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume incl. Biologische Vielfalt und Baumschutz), Raum- und Bodennutzung, Fläche sowie Luft und Klima wurden unter anderem seitens der Bürgerinitiative „Initiative Lebenswertes Unter St. Veit“ diverse Einwendungen erhoben und Forderungen gestellt. Diese wurden einerseits in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen umfassend behandelt und seitens der Sachverständigen fachlich bearbeitet. Festzuhalten ist auch, dass jene Anträge, die an *das Bundesverwaltungsgericht* gerichtet waren, als Anträge an die UVP-Behörde zu werten waren.

Vorgebracht wurde unter anderem, Baumfällungen seien *nur dann vom Anwendungsbereich des Wiener Baumschutzgesetzes ausgenommen, wenn es sich um Maßnahmen handelt, die im Zusammenhang mit dem Bau und der Erhaltung von Eisenbahnanlagen handelt. Ist das Straßenprojekt nicht Bestandteil des UVP-Vorhabens und bedingt das Straßenprojekt Baumfällungen, ist eine entsprechende Bewilligung beim zuständigen Magistratischen Bezirksamt erforderlich.* Dazu ist festzuhalten, dass die Baumaßnahmen an Straßen Projektbestandteil des Eisenbahnprojektes sind, um eine funktionierende Verkehrsverbindung nach Adaptierung der Bahntrasse gewährleisten zu können, was auch der Sachverständige für Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt und Baumschutz) in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen bestätigt (Band 2, S. 21 und Band 3, S. 20 f.).

Zur Behauptung der Bürgerinitiative „Gegen VB-Neu“ *durch die im Zuge dieses Projektes „Attraktivierung der Verbindungsbahn“ geplanten Rodungen entlang der Fasangartengasse würden die im Fasangarten befindlichen Lebensräume jedoch zerstört und bedroht,* führt der Sachverständige für Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt und Baumschutz) in seiner gutachterlichen Stellungnahme aus, *dass dieser schon im Jahr 2005 von der Stadt Wien zum „geschützten Biotop“ erklärt (Bescheid MA22-384/2005) wurde. Die ausgedehnten Eichen- und Hainbuchenwälder entsprechen der Biotoptypen-Nummer 4.1 gemäß Wiener Naturschutzgesetz (Naturnahe Wälder und deren Waldränder). Der Fasangarten ist Teil des Landschaftsschutzgebietes Hietzing, Teil C und liegt 570 Meter von der Verbindungsbahn entfernt. Auswirkungen auf die Schutzgüter des Fasangartens sind aufgrund dieser Entfernung nicht zu erwarten (Band 3, S. 86.).*

Schon zur Frage im Fragenbereich 2 der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen, ob voraussichtlich geschützte Tierarten vom Vorhaben berührt werden und das Vorhaben somit entsprechenden Verboten entgegensteht setzt sich der Sachverständige eingehend auseinander: *Bei einigen streng geschützten Tierarten kommt es zu einer Beanspruchung des Lebensraums, wodurch sich eventuell der Tatbestand der Tötung oder Störung dieser Tiere begründet (Verbote nach § 10 Wr. Naturschutzgesetz zum Schutz geschützter Tier- oder Pflanzenarten). Die vom Vorhaben betroffenen geschützten und streng geschützten Arten sind sowohl lokal als auch im Stadtgebiet von Wien vergleichsweise häufig anzutreffen. Der Lebensraumverlust ist gering, so dass der Erhaltungszustand der Arten durch das Vorhaben nicht negativ verändert wird, zumal auch nach Fertigstellung des Vorhabens die Gestaltungsflächen entlang der Trasse wieder besiedelt werden können. Als eingriffsmindernde Maßnahme ist die Absiedelung von im Baufeld angetroffenen Tieren geplant. Die Tiere werden aus dem Gefahrenbereich verbracht; eine physische Absperrung der Baustelle wird errichtet, um eine Rückkehr von Einzelindividuen zu verhindern. ... Bei der zuständigen Behörde (MA22) ist im Hinblick auf eventuelle Verstöße gemäß § 10 Wiener Naturschutzgesetz (Tötung, Fang, Vernichtung oder Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten, Transport im lebenden Zustand etc.) und gemäß § 7 Wiener Naturschutzverordnung (Lebensraumschutz) um eine Ausnahmegewilligung anzusuchen. Bei einer Übersiedelung von Tier- und Pflanzenarten ist der geplante Zielort im Detail anzugeben, ebenso die Eignung des Ersatzhabitats. Insgesamt kommt es durch die flankierenden Maßnahmen zu keinen Eingriffen, die dazu führen würden, dass das Vorkommen der geschützten Arten in ihren Lebensräumen erschwert oder nachhaltig unmöglich gemacht wird. Es ist nicht davon auszugehen, dass sich der Erhaltungszustand der Gesamtpopulation im näheren Umfeld nachhaltig ändert, da die beanspruchten Habitate der Tiere nicht zu den Kernhabitaten der geschützten Arten zählen. Der Erhaltungszustand der Tiere wird sich trotz Durchführung der geplanten Maßnahmen nicht verändern. Für Fledermäuse, die im Bereich der Bahntrasse Nahrungsflüge durchführen, besteht theoretisch das Risiko von Kollisionen mit Zügen, das allerdings nicht über das allgemeine „Lebensrisiko“ hinausgeht (ebenso wie aktuell*

bei der Ist-Situation). Die Zugfrequenzen werden in Zukunft zwar ansteigen, bei einer durchschnittlich niedrigen Geschwindigkeit von 60 bis 80 km/h erhöht sich das Kollisionsrisiko nicht wesentlich. Im gesamten Untersuchungsraum entlang der Verbindungsbahn konnten keine streng geschützten Pflanzenarten gefunden werden. Dies liegt teilweise an den Standortbedingungen, aber vielmehr an der Pflege der Bahnböschungen, die in erster Linie mit den Zielsetzungen durchgeführt wird, die Sicherheit der Bahnanlage zu gewährleisten. Da die Flächen zum Teil nur über die Bahngleise zugänglich sind, erfolgte kaum eine regelmäßige Mahd, die Flächen verbuschten daher oder wurden von Kratz- und Brombeerfluren überwachsen. Aufgrund des überwiegend ruderalen Charakters der verschiedenen Biotoptypen kommen nur wenige geschützte Pflanzenarten, die darüber hinaus allesamt in die Kategorie D und somit ohne Lebensraumschutz fallen, vor. Es sind teilweise Arten, die attraktive Blüten oder Samenstände haben und daher pflückgefährdet sind, weshalb sie unter Schutz stehen. Es handelt sich um folgende Arten: *Hepatica nobilis* (Leberblümchen), *Galanthus nivalis* (Schneeglöckchen), *Primula veris* (Echte Himmelschlüssel) und *Primula vulgaris* (Stengellose Schlüsselblume) sowie Feld-Mannstreu (*Eryngium campestre*). Nach der Roten Liste für Wien (Mrkwicka & Adler) kommen nur wenige Arten vor, *Medicago minima* (4 – potentiell gefährdet), *Potentilla norvegica* (3 - gefährdet in Biotopnr. 7), *Vulpia myuros* (3- gefährdet). Darüber hinaus sind keine per Bescheid (gemäß § 7 Abs. 2 und 3 Wr. NSchG) geschützten Biotope im Untersuchungsraum ausgewiesen und werden demzufolge vom Vorhaben auch nicht beansprucht. Der Fasangarten wurde 2005 zum geschützten Biotop erklärt (Bescheid MA22-384/2005). Der Fasangarten ist Teil des Landschaftsschutzgebietes Hietzing, Teil C und liegt 570 Meter von der Verbindungsbahn entfernt. Auswirkungen auf die Schutzgüter des Fasangartens sind aufgrund dieser Entfernung nicht zu erwarten. Vom Bauvorhaben betroffen sind nur der Feld-Mannstreu (in Biotopnr. 1) und die Echte Himmelschlüssel (in Biotopnr. 41). Die geschützten Arten können innerhalb des Biotops auf Flächen umgesiedelt werden, die außerhalb des Baubereiches liegen und verbleiben somit im Umfeld der Bahnanlage. Die Auswirkungen des Vorhabens auf geschützte Pflanzenarten sind daher als geringfügig einzustufen, dennoch ist eine naturschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung erforderlich (Genehmigungsantrag bei der MA22 gemäß § 10 Abs. 1 Wr. NSchG) (Band 1, S. 240 ff.).

Hinsichtlich der Einwendungen zur beanspruchten Fläche, zum Wegfall des Baumbestands und des Strauchbewuchses entlang der Strecke bzw. zu den Vorbringen der unwiederbringlichen Baumrodungen und Vernichtung von Grünflächen ist auf die Aussagen des Sachverständigen für Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt und Baumschutz) zu verweisen, wonach durch den Ausbau des Streckenabschnitts Wien Meidling bis Hütteldorf es zu Flächenbeanspruchungen für das Bauwerk selbst (Flächenbeanspruchung Betriebsphase) sowie für die Baustelleneinrichtungen und Zufahrten sowie das Baufeld (Flächenbeanspruchung Bauphase) kommt. Die nach der Bauphase nicht mehr (für die Betriebsphase) benötigten Flächen werden anschließend wieder rekultiviert bzw. gestaltet. Neben dem eigentlichen Bahnprojekt ergeben sich auch Flächenverluste durch die unmittelbar verknüpften Straßenprojekte.

Für den Bau von Straße und Bahn müssen insgesamt 22,895 ha Fläche aufgewandt werden. Das Bahnprojekt beansprucht insgesamt (Bau- und Betriebsphase zusammen) 21,388 ha. Davon entfallen 11,503 ha auf die Betriebsphase und 9,885 ha auf die Bauphase (Manipulationsflächen, Baustelleneinrichtungsflächen und Zufahrten etc.). Der Großteil der beanspruchten Fläche ist bereits bestehende Bahnanlage, wobei alleine der vorhandene Gleiskörper (ohne Vegetation) eine Gesamtfläche von rd. 7,82 ha umfasst.

*Durch das Vorhaben wird um ca. 2,45 ha mehr Fläche versiegelt (der Versiegelungsgrad steigt von ca. 65% auf ca. 74%), dies ist vor allem auf die Vergrößerung der Bahnanlage selbst sowie erforderliche Begleitwege sowie Straßen- und Vorplatzgestaltung zurückzuführen. Dies kann sich jedoch aufgrund des geplanten Gestaltungs- bzw. Ideenwettbewerbs zugunsten weniger Versiegelung noch ändern. ... Den Gestaltungsflächen (in Bereichen, die zwischenzeitlich in der Bauphase benötigt werden) kommt daher eine hohe Bedeutung zu, was die Begrünung (mikroklimatische Wirkung) und ökologische Funktionsfähigkeit des engeren Projektgebietes betrifft ... Um einen Ersatz für die zahlreichen Bäume, die für das Eisenbahn- und die Straßenprojekte gerodet werden zu ermöglichen, wurde über die geplanten ca. 100 Neupflanzungen von Bäumen vorgeschlagen, im Bereich der beiden Kleingartenanlagen Hummelgasse und Bossigasse nicht nur die Kleingärten wiederherzustellen, sondern den Platz auch für zahlreiche zusätzliche Bepflanzungen zu nutzen. Diesen Vorschlägen kommt die ÖBB nach (ergänzende Auskunft zur Optimierung möglicher Baumpflanzungen, Landschaftspflegerische Begleitplanung vom 10. Mai 2021), es werden nunmehr entlang der Trasse über 430 Bäume auf Flächen, die hinsichtlich der verfügbaren Freiflächen (Wurzelraum für Bäume) als geeignet eingestuft werden, gepflanzt. ... Durch die geplanten Gestaltungsflächen wird zumindest ein Teil der durch den Bau beanspruchten Lebensräume von Pflanzen und Tieren wiederhergestellt, wodurch das Vorhaben insgesamt als geringfügig nachteilig einzustufen ist. Ebenso erfüllen die Bepflanzungen auf den Gestaltungsflächen eine schadstoff- und lärmemissionsdämpfende Wirkung (Band 2, ua S. 132, 232, 532, 542).*

*Auf die Vorbringen, die vorgesehen Nachpflanzungen auf einem Grundstück der ÖBB im 22. Bezirk in Breitenlee könnten den Entfall von Grünraum nicht projektnah kompensieren, geht der Sachverständige in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen folgendermaßen ein: Durch das Vorhaben werden Gehölzflächen in einer Flächendimension von ca. 3,5 ha beansprucht, sowie 0,64 ha an Wiesen- bzw. Brachflächen. Dafür erfolgt ein flächenidenter Ausgleich im Bereich der „externen“ Ausgleichsfläche am der Gst. Nr. 306 in der KG 01652 Breitenlee, das sich bereits im Besitz der ÖBB Immo befindet. In der unmittelbaren Nähe der Trasse werden insgesamt ca. 7 Hektar an Gestaltungsflächen angelegt (die Vorplätze nicht mit einberechnet), die eine ökologische Funktion als Lebensraum für Tiere und Pflanzen erfüllen (ua Band 2, S. 557, 578 bzw. Band 3, S. 33, 87, 245, 249).*

*In der Verhandlung wiederholte und präziserte der Sachverständige seine getätigte Aussage zur Kompensation für entfallende Grünstrukturen entlang der Trasse der Verbindungsbahn, wonach auf den ca. 7 ha umfassenden Gestaltungsflächen insgesamt ca. 430 Bäume gepflanzt, davon 159 großkronige bzw. säulenförmige Laubbäume, 92 kleinkronige oder schmalwüchsige Laubbäume und 47 Obstbäume (in Kleingartenanlagen). Weiters werden ca. 1000 Sträucher in Form von Hecken gepflanzt (ca. 1500 Laufmeter). Auch im Bereich der wiederherzustellenden Kleingartenanlagen (Bossigasse und Hummelgasse) werden parallel zur dort aufgeständerten Trasse Baumreihen (und hochstämmige Obstbäume) gepflanzt (Verhandlungsschrift S. 133 f.).*

*In der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen hält der Sachverständige für Luft und Klima in seiner gutachterlichen Stellungnahme fest, dass von der Projektwerberin in ihrer ergänzenden Stellungnahme (Ergänzende Auskunft zum Fachbereich Landschaftspflegerischen Begleitplanung Einlage 486-1, 486-3-3-486-3-8), der Notwendigkeit der Reduktion mikroklimatologischer Belastungen (Fehlen von Bäumen) gefolgt wird. Durch die ergänzende Auskunft zeigt sich die ÖBB bereit in Bereichen, in denen sich viele Menschen aufhalten oder bewegen (Plätzen und Wegen) möglichst viele Bäume zu pflanzen (Beschattung). Es sind 430 Baumpflanzungen und mehr als 1000 Strauchpflanzungen vorgesehen. Ebenso werden die ver-*

siegelten Flächen auf ein Minimum reduziert. ... Das Planungsgebiet befindet sich im Randbereich von Wien und hat nur geringe Überwärmung durch die bestehende Bebauung. Jede Bebauung verursacht eine Erwärmung des direkten Umfeldes der Bebauung (wenige Meter). Der große Vegetationsanteil im Planungsgebiet trägt durch sein Wachstum während der Vegetationsperiode dazu bei Wärmeerzeugung zu minimieren. ... Es kann davon ausgegangen werden, dass durch das Projekt keine relevante Erhitzung der Umgebung erfolgt. Aus klimatologischer Sicht ist damit maximal eine geringfügige Wirkung auf das Klima gegeben (ua Band 2, S. 296 ff., 351, 400; Band 3, S. 96 ff.).

An anderer Stelle hält der Sachverständige fest, dass davon ausgegangen werden kann, dass unter Berücksichtigung der empfohlenen Maßnahme, keine nachweisbare Erwärmung von Hietzing durch das Projekt gegeben ist (ua Band 2, S. 174, 183, 242). Wie schon unter Punkt V.1.7.2 der Begründung ausgeführt, haben die Maßnahmenvorschläge dieses Sachverständigen in den Spruchpunkten IV.1.5, IV.2.3 und IV.3.7 ihren Niederschlag gefunden.

Hervorzuheben ist an dieser Stelle auch noch die Feststellung des Sachverständigen für Luft und Klima, dass die CO<sub>2</sub> Bilanz der Bahn positiv ist (Einsparung von 185 Tonnen / Jahr (Ergänzende Stellungnahme ÖBB). Damit wird auch ein wesentlicher Beitrag zu Maßnahmen gegen den Klimawandel gemacht (Band 2, S. 132, 174).

In der Verhandlung wiederholte und präzierte der Sachverständige seine getätigten Aussagen insbesondere im Hinblick auf die Vorbringen der Bürgerinitiativen „Bürgerinitiative Verbindungsbahn-besser.at und „Lebenswertes Unter St. Veit“ (Verhandlungsschrift, S. 143 f. und 145 f.) Abweichungen von seinen gutachterlichen Aussagen in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen haben sich dadurch nicht ergeben.

Mit den Fragen zu Luftschadstoffen und Dieseltraktion hat sich der Sachverständige für Luft und Klima in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen insbesondere im Band 1 umfassend auseinandergesetzt und kommt zu dem Schluss, dass durch das Projekt nur eine geringfügige Beeinflussung der Luft durch Luftschadstoffe erfolgt. ... In einer Worst-Case Abschätzung wurde von einem durchschnittlichen Anteil an Dieseltraktion von 10% aller Zugarten für Bestand, Nullfall 2025 und Planfall 2025+ ausgegangen. ... Zusammenfassend für die gesamte Bauphase kann festgehalten werden, dass bei einigen Rechenpunkten (RP) geringfügige Belastungen auftreten, die Grenzwerte für Stickstoffdioxid NO<sub>2</sub> und Feinstaub PM<sub>10</sub> bzw. PM<sub>2.5</sub> sowie PM<sub>30</sub>/Gesamtstaub-Deposition TSP gemäß § 20 Abs. 3 des IG-L jedoch eingehalten werden. Eine Ausnahme bildet der RP 12, wo bereits im Nullfall 2023 der Grenzwert für NO<sub>2</sub> im Halbstundenmittel überschritten ist (208 µg/m<sup>3</sup>). In diesem Bereich treten wie in Tabelle 119 (siehe UVE) dargestellt irrelevante Zusatzbelastungen durch die Bautätigkeit im Umfang von weniger als 1 % des Grenzwertes für NO<sub>2</sub> (0,4 µg/m<sup>3</sup>, HMW Grenzwert ist 200 µg/m<sup>3</sup>) auf. ... Zusammenfassend für die Betriebsphase kann festgehalten werden, dass es an einigen Rechenpunkten (Anrainer) zu geringfügigen Belastungen kommt. Die Grenzwerte für alle relevanten luftfremden Stoffe gemäß § 20 Abs. 3 des IG-L werden eingehalten (S. 289 f.).

In der Verhandlung bestätigte der Sachverständige seine Aussagen und stellte fest, dass die Dieseltraktion auf 1% der Personenzüge zurückgeht. In den Berechnungen der Zusatzbelastung lagen 10% zugrunde. Es ist von einer Reduktion der geringfügigen Belastung an wenigen sehr nahen Anrainer in der Betriebsphase zu rechnen. Während der Bauphase sind Maßnahmen zur Reduktion von Feinstaubemissionen vorgeschrieben (Zwingende Maßnahmen Luft und Klima) (Verhandlungsschrift, S. 146).

Zur Einwendung D062a betreffend die Feinstaubbelastung durch das Bremsen in einer Station mitten im Wohnviertel hielt der Sachverständige fest, dass der Abrieb durch Bremsen bei der

*Emission berücksichtigt wurde. Es ergeben sich keinen erhöhten Feinstaubbelastungen beim Einwender (Band 2, S. 311).*

*Betreffend die Forderung, zur Einhaltung und Überprüfung der Maßnahmen zur Sicherung der Luftqualität und der Reduktion der Treibhausgasemissionen, die sich aus der Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahme ergeben, ist darauf hinzuweisen, dass wie schon unter Punkt V.1.7.2 der Begründung ausgeführt, seitens der UVP-Behörde der Projektwerberin diverse Informationspflichten auferlegt wurden, was in den Spruchpunkten IV.1.5, IV.2.3.1 und IV.3.7.1 ihren Niederschlag gefunden hat.*

*Den Ausführungen des technischen Sachverständigen für Luft und Klima folgend sind nach Aussage des Sachverständigen für Humanmedizin die in der Bauphase zu erwartenden Zusatzbelastungen als irrelevant anzusehen (RP20 PM10 = 0,4 µg/m<sup>3</sup>). Irrelevante Zusatzbelastungen sind auch in der Betriebsphase zu erwarten. Erhebliche Belästigungen oder eine Gefahr für die Gesundheit sind daher nicht zu befürchten (Band 2, S. 81, 310).*

*Zu den Einwendungen der Bürgerinitiative „Lebenswertes Unter St. Veit“, dass ein großer Teil des beantragten Projekts durch ein bereits „belastetes Gebiet“ was Luftschadstoffe betrifft führe, hält der Sachverständige für Humanmedizin im Zuge der Verhandlung aus fachlicher Sicht fest, dass den Grenzwerten der WHO gemäß Entscheidung des Verfassungsgerichtshofs vom 13.12.2007, Geschäftszahl, V87/06, Sammlungsnummer 18322 lediglich empfehlender Charakter zukommt und diese Werte aus fachlicher Sicht als nicht unmittelbar anwendbar anzusehen sind. Ich habe mich im Detail mit den neuen Richtwerten der WHO auseinandergesetzt und darf in diesem Zusammenhang auf meine Ausführungen ab Seite 108 im Band 1 „Zusammenfassende Bewertung zur Umweltverträglichkeitsprüfung“ hinweisen. Besonders sensible Objekte wie Schulen wurden betrachtet, es zeigt sich, dass keine erheblichen Belästigungen und keine Gefährdung der Gesundheit im Betrieb zu erwarten sind. In der Bauphase kommt es zu Einwirkungen, die als störend wahrgenommen werden können. Da diese aber nur temporär einwirken und durch einfache Maßnahmen, wie das Schließen bzw. Geschlossen halten der Fenster während des Unterrichts minimiert werden können, sind sie nicht in der Lage erheblich zu belästigen. Insgesamt kommt der Sachverständige in der Verhandlung hinsichtlich Luftschadstoffe erneut zu dem Schluss, dass in der Betriebsphase ausschließlich irrelevante Zusatzbelastungen durch das gegenständliche Projekt zu erwarten sind und daher weder von erheblichen Belästigungen noch von einer Gefahr für die Gesundheit der Wohnanrainer auszugehen ist (Verhandlungsschrift S. 187).*

*Der Anregung, zur Einrichtung einer Ansprechperson während der Bauphase wurde in Spruchpunkt IV.1.3.2 Rechnung getragen und dort auch deren wesentliche Pflichten geregelt.*

*Der Sachverständige für Luft und Klima hält in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen zu den Einwendungen, es fehle eine umfassende Stadtklimaanalyse von Wien, die eine fundierte klimafreundliche Planung und Durchführung des Vorhabens unter anderem fest, dass keine falschen Daten herangezogen wurden. Städte sind natürlich wesentlich vom Klimawandel (Erwärmung und Hitzewellen) betroffen. Dies ist allen Beteiligten, so auch den Einreichern bekannt. Wien hat eine Studie gemacht (Urban heat island vulnerability map of Vienna, Austria, <https://www.wien.gv.at> › pdf › hitzekarte-methode) wo man die Betroffenheit der Wiener Bevölkerung dargestellt ist. ... Es ist eine geringfügige Auswirkung auf das Schutzgut Klima gegeben. Es wurden empfohlene Maßnahmen (Maßnahmenkatalog Nr. KL03 & KL04) formuliert (Band 3, S. 138 ff.).*

*Auch in der Verhandlung hält der Sachverständige zu den Themen Belastetes Gebiet, Anstieg der Risiken im Zusammenhang der Klimakrise, Erhitzung der Städte etc. fest, dass in Bereichen*

*wo der Grenzwert durch die Grundbelastung überschritten ist, die zu erwartenden Zusatzbelastungen unter der Irrelevanzschwelle sind. Im sonstigen Bereich der Trasse verbleiben die zu erwarten Zusatzbelastung (Bau- und Betriebsphase) maximal geringfügig. Klimaziele werden durch eine geringfügige Reduktion von Emissionen klimawirksamer Gase (CO<sub>2</sub>, äq) erreicht. Durch die Umsetzung zwingende Maßnahme Klima in Bezug zur Landschaftsplanerische Begleitplanung (Bäume, Sträucher, Entsiegelung usw.) werden die verbleibenden Wirkungen geringfügig bleibe. Es kann durch das Projekt keine Erhöhung der Risiken durch extreme Wetterphänomene festgestellt werden. Extremen Wetterphänomene, welche besonders lokale Wirkungen haben, können nie ausgeschlossen werden.*

*Sicherheit des Bahnbetriebs hinsichtlich große zukünftig Wetterereignisse aufgrund von Klimakrise: zukünftige Extremereignisse können nie ausgeschlossen werden. Die Sicherheit des Bahnbetriebs ist nicht Frage ans Klima. Die vorgelegten Unterlagen sind ausreichend um Klimawirkungen durch klimawirksame Gase und Maßnahmen im Mikroskale einzuschätzen. Es ergeben sich geringfüge verbleibende Wirkungen.*

*Wien hat eine Studie gemacht (Urban heat island vulnerability map of Vienna, Austria, <https://www.wien.gv.at> › pdf › hitzekarte-methode), wo die Betroffenheit der Wiener Bevölkerung dargestellt ist. Diese wurde in die Fragenbeantwortung 4 eingebracht (Anm. Band 3).*

*Luftschadstoff (Feinstaub) wird in der Bauphase, durch eine zwingend vorgeschriebene, repräsentative Messstelle, an dem am höchsten betroffenen Rechenpunkt dokumentiert.*

*In der Betriebsphase sind die Immissionsbeiträge bei einigen nahen Anrainer geringfügig. Die Grenzwerte werden immer eingehalten.*

*Maßnahmen zur Begrünung können nur unterstützt werden. Diese wird durch die zwingende Maßnahme hinsichtlich Baumpflanzungen und Sträucher aber auch durch die empfohlenen Maßnahmen unterstrichen. ... Während der Bauphase sind Maßnahmen zu Reduktion von Feinstaubemissionen vorgeschrieben (Zwingende Maßnahmen Luft und Klima) (Verhandlungsschrift S. 145 f.).*

*Hierzu hält auch der Sachverständige für Humanmedizin aus fachlicher Sicht folgendes fest, dass den Ausführungen des SV für Luft und Klima folgend das gegenständliche Projekt keine relevante Erhitzung der Umgebung verursacht. Das bedeutet, dass außerhalb des direkten Projektgebietes keine relevanten Auswirkungen auf das Mikroklima zu erwarten sind, vor allem sind durch das Vorhaben keine Auswirkungen zu erwarten, welche zur Bildung von Hitzeinseln in den angrenzenden Wohngebieten beitragen könnten (Verhandlungsschrift S. 180 f.).*

*Zu den Einwendungen betreffend die fehlende Begrünung und Gestaltung der Lärmschutzwände und den damit zusammenhängenden Forderungen ist auf die gutachterlichen Stellungnahmen der Sachverständigen für Lärm und Erschütterungen, Luft und Klima, Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt und Baumschutz) und Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen (Band 2, ua S. 254, 261, 266) zu verweisen: Demnach*

- *ist aus schalltechnischer Sicht festzustellen, dass jedenfalls die Wirksamkeit der Lärmschutzwand entsprechend den getroffenen Annahmen in der Beurteilung (Schalldämmmaß von mindestens 27 dB, Klasse A3 gemäß ÖN EN 1793-1) gegeben sein muss. Darüber hinaus ist festzuhalten, dass sämtliche Lärmschutzwände im Projektbereich beidseitig*

*hochabsorbierend ausgeführt werden, eine Verminderung der Wirksamkeit der Lärmschutzwände durch Bewuchs bzw. Vegetationsreste ist aus Sicht des Fachbereichs Schalltechnik nicht zulässig.*

- *reduziert eine Begrünung die Oberflächentemperatur auf etwa Lufttemperatur. Es wird dadurch die Abstrahlung von Wärme und auch die Erwärmung der umgebenden Luft (fühlbare Wärme) minimiert. Die Wärmestrahlung wird nur über den relevanten Raumwinkel wirksam. Dieser ist von der Entfernung abhängig und ist bei, den hier gegeben Entfernungen (größer 10 m), sehr klein. Es kann daher gefolgert werden, dass die Lärmschutzwände als Wärme (Hitze) belastender Faktor von untergeordneter Bedeutung sind.*
- *sind Begrünungen von Lärmschutzwänden dort vorgesehen, wo ausreichend Platz für Baum- oder Strauchgruppen vorhanden ist (Pflanzung vor den Lärmschutzwänden). Die Begrünung mit Kletterpflanzen ist laut ÖBB nicht möglich, da bei Lärmschutzwänden, Stützmauern und Pfeilern eine regelmäßige Kontrolle hinsichtlich von Schäden durchgeführt werden muss. ... Um einen Ersatz für die zahlreichen Bäume, die für das Eisenbahn- und die Straßenprojekte gerodet werden zu ermöglichen, wurde über die geplanten ca. 100 Neupflanzungen vorgeschlagen, im Bereich der beiden Kleingartenanlagen Hummelgasse und Bossigasse nicht nur die Kleingärten wiederherzustellen, sondern den Platz auch für zahlreiche zusätzliche Bepflanzungen zu nutzen. Diesen Vorschlägen kommt die ÖBB nach (ergänzende Auskunft zur Optimierung möglicher Baumpflanzungen, Landschaftspflegerische Begleitplanung vom 10. Mai 2021), es werden nunmehr entlang der Trasse über 430 Bäume auf Flächen, die hinsichtlich der verfügbaren Freiflächen (Wurzelraum für Bäume) als geeignet eingestuft werden, gepflanzt. Dadurch wird der gestalterische Spielraum für den Ideen- bzw. Gestaltungswettbewerb (ÖBB gemeinsam mit der Stadt Wien) zwar eingeschränkt, andererseits aber sichergestellt, dass möglichst umfangreiche Neupflanzungen entlang der Bahntrasse, aber auch auf den Vorplätzen erfolgen können.*
- *werden die im Projekt enthaltenen Maßnahmen zur begleitenden Bepflanzung bestätigt und teilweise aufgrund der Forderungen der SV erweitert. Gründe dieser Ergänzungen sind einerseits gestalterische Erfordernisse (Abschirmung der Trasse gegenüber der angrenzenden Wohnbebauung und Freiflächen, Ausgleich des baubedingten Verlustes von Vegetation) sowie auch Erhöhung der Funktionsfähigkeit der Bäume zur CO<sub>2</sub>-Minderung (Klimatische Erfordernisse). Vorgesehen sind – soweit dies an den Böschungen entlang der Bahntrasse möglich ist – die Pflanzung von Bäumen und niedriger Vegetation. Beachtet werden muss dabei, dass Mindestabstände zu der Trasse eingehalten werden müssen, um die Fahrdrähte nicht durch Äste etc. zu gefährden bzw. zu beschädigen.*

*Zur Forderung, der Durchführung und zwingende Umsetzung des von Seiten der ÖBB wiederholt in der Öffentlichkeit zugesagten Gestaltungswettbewerbes ist festzuhalten, dass dieser Bestandteil des Projektes ist. Durch den Sachverständigen für Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter wurden im Fragenbereich 2 die Anforderungen an den Gestaltungswettbewerb ausführlich erläutert und als zwingende Maßnahmen Kriterien für die Ausschreibung des Gestaltungswettbewerbes vorgeschrieben (Band 1, S. 385), welche in den Nebenbestimmungen in den Spruchpunkten IV.1.8 und IV.3.6 ihren Niederschlag gefunden haben. Wie schon unter Punkt V.1.7.7 der Begründung ausgeführt wurde der Bereich dabei die Kilometerangabe der zwingend miteinzubeziehenden Abschnitte näher definiert. Wie der Sachverständige auch an anderer Stelle erläutert, ist Ziel dieser Vorgaben an die Wettbewerbsteilnehmer, die aus der Begutachtung der Ausbaumaßnahme zur Verbindungsbahn resultierenden Erkenntnisse in eine optimale Gestaltung einzubringen und jene Ergebnisse zu erreichen, die aus Gründen des Stadtbildes, der naturräumlichen Ausgestaltung des*

*Trassenraumes, der Nachbarschaftsverhältnisse, des Klimaschutzes und der optimalen Erreichbarkeit der verschiedenen Nutzungen im Haltestellenbereich notwendig sind (Band 2, S. 255).*

*Die Anmerkung zur Begrünung von unterschiedlichen Flächen – Dächer, Wege, Freiflächen – und Entsiegelung wird aus fachlicher Sicht sehr begrüßt. Soweit für das Vorhaben auch realisierbar, werden entsprechende Vorgaben in dem vorliegenden Gutachten formuliert mit dem Ziel, wesentliche Beiträge zur Ökologisierung und Klimafreundlichkeit des Stadtraumes erbringen zu können. Damit werden die Anregungen der Einwender auch berücksichtigt.*

*Im Rahmen des Gestaltungswettbewerbs können die BewohnerInnen Ideen und Anregungen hinsichtlich Begrünungsmaßnahmen, Ausgestaltung der Plätze und Nutzungsmöglichkeiten einbringen. Der Gestaltungswettbewerb ist für alle Flächen zwischen der Hietzinger Hauptstraße und Auhofstraße, sowie den Haltestellenbereichen Hietzinger Hauptstraße, Speising bis zur Stranzenbergbrücke vorgesehen. Dazu werden vom Sachverständigen auch Vorgaben / Kriterien zur Gestaltung der Freiflächen vorgegeben.*

*Diese Maßnahme ist hinsichtlich einer ausreichenden für die Bevölkerung geeigneten Ausgestaltung jener Bereiche notwendig, die aufgrund ihrer optischen Wirkung eine Beeinflussung auf ihre Umgebung aufweisen. Durch die Einbindung der Bevölkerung wird auch sichergestellt, dass die Wünsche und Anregungen von Seiten der Projektwerberin angenommen werden. Durch die Vorschreibung von zwingenden Maßnahmen werden Vorgaben hinsichtlich des Gestaltungswettbewerbs festgesetzt. Damit wird ein bestmögliches Ergebnis unter Vorbehalt der Ideen der Bevölkerung, erreicht (Band 3, S. 238).*

*Auch der Sachverständige für Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt und Baumschutz) hält fest, dass den Gestaltungsflächen (in Bereichen, die zwischenzeitlich in der Bauphase benötigt werden) eine hohe Bedeutung zukommt, was die Begrünung (mikroklimatische Wirkung) und ökologische Funktionsfähigkeit des engeren Projektgebietes betrifft. Er unterscheidet hierbei einerseits mit Flächen, die der stadtklimatischen Verbesserung, der Ergänzung von Alleen, Vorplatzgestaltung, Abstandsgrünflächen bei geringen Platzverhältnissen, Entsiegelung des Bodens und die Rekultivierung von Park- und Gartenanlagen dienen. Und andererseits um Gestaltungsmaßnahmen direkt an der Strecke, die dem Ziel der Lebensraumverbesserung im Sinne der biologischen Vielfalt sowie der Wiederherstellung von Habitaten für geschützte und streng geschützte Tier- und Pflanzenarten dienen. Dadurch können die Projektwirkungen deutlich reduziert werden, durch die nunmehr festgelegten Vorgaben des Ideen- bzw. Gestaltungswettbewerbs zur Gestaltung der Vorplätze wird sich der Versiegelungsgrad durch das Vorhaben nur um wenige Prozente ändern (Band 3, S. 98 und 245).*

*Im Zuge der Verhandlung wurde seitens des Sachverständigen unter anderem (wiederholt) festgehalten, dass Begrünungen von Lärmschutzwänden sind dort vorgesehen, wo ausreichend Platz für Baum- oder Strauchgruppen vorhanden ist (Pflanzung vor den Lärmschutzwänden). Die Begrünung mit Kletterpflanzen ist laut ÖBB nicht möglich, da bei Lärmschutzwänden, Stützmauern und Pfeilern eine regelmäßige Kontrolle hinsichtlich von Schäden durchgeführt werden muss. Dies trifft auch auf den Vorschlag, Hängepflanzen entlang der Bahngleise zu pflanzen, zu. Weiters wäre eine adäquate Wasserversorgung der erforderlichen Pflanztröge eine große Herausforderung (Verhandlungsschrift, S. 190 f.).*

*Letztendlich kommt der Sachverständige zu dem Schluss: Durch die Teilnahme an der mündlichen Verhandlung und die darin vorgebrachten Einwendungen haben sich an meinen gutachterlichen Aussagen in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen*

*grundsätzlich [Anm. mit Ausnahme der Vorschreibung Maßnahme ÖK 09 (Bauphase)] keine Änderungen ergeben (Verhandlungsschrift S. 223).*

*Zu den Anträgen für den Bereich Bossigasse und Hietzinger Hauptstraße vertikale Begrünung der Hochtrasse, sprudelnde Brunnen, Nachpflanzungen von Sträuchern, Bäumen und Wiesen neben den Kleingärten, Hängepflanzen von der Trasse nach unten sowie die komplette Verdeckung der Beton-Hochtrasse durch Pflanzen vorzuschreiben ist festzuhalten, dass der Sachverständige für Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter bereits in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen ausführte, dass Gestaltungsmaßnahmen auf den begleitenden öffentlichen Flächen, die schon bestehen oder von der ÖBB nach Abschluss der Baumaßnahmen der Stadt Wien übergeben werden, der Stadt Wien obliegen, aber gleichfalls vorgesehen sind (Band 2, S. 26).*

*In der Verhandlung ging der Sachverständige konkret auf die Anträge folgendermaßen ein: Eine vertikale Begrünung der Hochtrasse im Bereich Bossigasse und Hietzinger Hauptstraße ist nicht möglich. Aufgrund der vorgesehenen Bepflanzung der Freibereiche entlang der Trasse in diesem Abschnitt ist eine Begrünung der Hochtrasse nicht erforderlich. Die vorgesehene Bepflanzung wird größtenteils die Funktion der Abdeckung übernehmen, auch wenn teilweise der Durchblick auf die Hochtrasse bestehen bleibt (Verhandlungsschrift, S. 196).*

*Die geforderte vertikale Begrünung der Hochtrasse wurde bereits im Rahmen der Ausführungen in der Verhandlung aus verschiedenen Gründen nicht angenommen. Dagegen sprechen betrieblichen Aspekte (keine Gefährdung des Bahnbetriebes) und auch die Erfüllung des Zieles, dass die Hochtrasse als technisches Infrastrukturbauwerk anzusehen ist und deshalb als solches zur Geltung gelangen soll. Zusätzlich ist die Neukonzeption der Bahntrasse auf dem Brückenbauwerk eindeutig innerhalb der Stadtstruktur zu manifestieren und damit gegenüber dem umgebenden Naturraum in den Wohngebieten beiderseits der Trasse abzugrenzen. Inwieweit auf den an die Hochtrasse angrenzenden öffentlichen Freiflächen spezielle Bepflanzungen – mit teilweiser Abdeckung der Hochtrasse - erfolgen sollen, wird in dem geforderten Wettbewerb geklärt und festgelegt.*

*Die Anordnung von Pflanzen an den Lärmschutzwänden auf der Hochtrasse ist leider grundsätzlich aus Sicherheitsgründen abzulehnen und wurde auch bisher nie aus betrieblichen Gründen von der ÖBB vorgesehen.*

*Die Anordnung eines Brunnens auf der verfügbaren Freifläche neben der Bahntrasse kann ein willkommenes Gestaltungselement sein (siehe Wettbewerb) (Verhandlungsschrift, S. 206).*

*Zur Forderung, der Projektwerberin aufzutragen, einen Aufwuchs- und Bewässerungsplan auszuarbeiten, ist auf die Aussage des Sachverständigen für Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter in der Verhandlung zu verweisen, wonach mit der im Vorhaben vorgesehenen Rekultivierung und Gestaltung des Naturraumes neben der Bahntrasse natürlich auch die Verpflichtung besteht, die Betreuung der Vegetation und Sicherung der Bewässerung zu gewährleisten. Diese Aufgabe obliegt den für die Pflege und Erhaltung der Grünflächen zuständigen Institutionen (Verhandlungsschrift, S. 196).*

*Im Zusammenhang mit seinen Aussagen zu den ökologischen Ausgleichsflächen hielt der Sachverständige für Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume incl. Biologische Vielfalt und Baumschutz) in der Verhandlung auch zur Frage von deren Pflege folgendes fest: In meiner Präsentation der zusammenfassenden Bewertung des UVP-Gutachtens wurde mehrfach klar dargestellt, dass eine „externe“ Ausgleichsfläche im 22. Bezirk angelegt wird, auf der ca. 3,5 ha Gehölze gepflanzt werden sowie ca. 0,7 ha Magerwiesen. Als Kompensation für entfallende Grünstrukturen entlang der Trasse der Verbindungsbahn werden aber auch auf den ca. 7 ha*

*umfassenden Gestaltungsflächen insgesamt ca. 430 Bäume gepflanzt, davon 159 großkronige bzw. säulenförmige Laubbäume, 92 kleinkronige oder schmalwüchsige Laubbäume und 47 Obstbäume (in Kleingartenanlagen). Weiters werden ca. 1000 Sträucher in Form von Hecken gepflanzt (ca. 1500 Laufmeter). Auch im Bereich der wiederherzustellenden Kleingartenanlagen (Bossigasse und Hummelgasse) werden parallel zur dort aufgeständerten Trasse Baumreihen (und hochstämmige Obstbäume) gepflanzt. Somit wird sichergestellt, dass auch im Trassenumfeld ein möglichst großes Ausmaß von Grünflächen wiederhergestellt wird und diese auch eine ökologische Funktion erfüllen. Diese Ausgleichs- und Gestaltungsflächen sind Projektbestandteil, wurden aber zusätzlich in Form einer „zwingend umzusetzenden Maßnahme“ festgelegt. Ebenso wie ihre Pflege und Erhaltung auf Bestandsdauer (Verhandlungsschrift, S. 196). Diese „zwingend umzusetzende Maßnahme“ hat in den Spruchpunkten IV.2.6.1 und IV.3.5.1 ihren Niederschlag gefunden.*

Im Übrigen wird auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Äußerungen der Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen verwiesen.

Soweit Maßnahmen von den UVP-Sachverständigen als zusätzlich zwingend erforderlich angesehen wurden, haben diese im Spruch des Bescheides ihren Niederschlag gefunden.

Unter Berücksichtigung der vorliegenden Ermittlungsergebnisse ergibt sich somit aus Sicht der UVP-Behörde, dass das gegenständliche Vorhaben umweltverträglich ist und die Unterlagen zur Beurteilung in dem bei der Wiener Landesregierung noch durchzuführenden teilkonzentrierten Verfahren hinreichend sind bzw. gegebenenfalls dort zu ergänzen sind.

Aus Sicht der Behörde werden auch die anzuwendenden Umweltschutzvorschriften eingehalten und somit mit den vorgebrachten Einwendungen keine Verletzung subjektiv-öffentlicher Rechte aufgezeigt. Soweit Forderungen nicht bereits in die Nebenbestimmungen des Spruches Eingang gefunden haben waren sämtliche Anträge daher abzuweisen.

#### **VI.2.2.10 Zu den Themen Denkmalschutz und Stadt-/Ortsbild**

*Hinsichtlich der Behauptungen, es werde keinerlei Rücksicht auf den Denkmalschutz und erhaltungswürdige Gebäude gelegt, sowie betreffend die Forderung, Stellungnahmen der UNESCO und von ICOMOS wären einzuholen, ist auf die Ausführungen unter Punkt V.5. der Begründung zu verweisen. Insbesondere ist die dabei die Stellungnahme des Bundesdenkmalamtes vom 6. Mai 2021 hervorzuheben, wonach von dort mitgeteilt wurde, dass der Fachbereich Kulturgüter gutachterlich zutreffend beschrieben wurde und die diesbezüglichen in der UVE angeführten Maßnahmen ausreichend erscheinen.*

Aus fachlicher Sicht hielt auch der Sachverständige für Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen zusammenfassend fest, *dass die im unmittelbaren Trassenbereich bestehenden und unter Denkmalschutz stehenden Gebäude bzw. Kulturgüter keine Beeinträchtigung aufweisen, eine geringfügige Beanspruchung der Grundflächen während der Bauphase bestehen kann und diese durch Begleitmaßnahmen ausgeglichen werden. Eventuelle baubedingte Störungen werden während der Bauphase durch ein spezielles Controlling beobachtet und unterbunden (Band 2, S. 585 und Band 3, S. 99 ff.).*

Zu den Vorhaltungen, *bei den vorliegenden Planungen wurde der Aspekt des Denkmalschutzes weder in Bezug auf die benachbarte Klimt Villa noch in Bezug auf die historische Sichtachse zwischen dem Schloss Schönbrunn und dem erzbischöflichen Palais Ober St. Veit berücksichtigt, stellt der Sachverständige hinsichtlich Feldmühlgasse und Klimt Villa fest, dass die Bebauung*

*beiderseits der Feldmühlgasse als Schutzzone ausgewiesen ist, das Grundstück der Klimt Villa mit dem Park steht nicht unter Denkmalschutz, nur die Villa steht unter Denkmalschutz. (Band 2, S. 585, 628). Die Bauten in der Feldmühlgasse sind von dem Vorhaben nicht berührt, trotzdem erfolgen eventuelle begleitende Kontrollen zum aktuellen Zustand und während der Bauphase zur Vermeidung von Schäden (Erschütterungen). Eventuelle Beeinträchtigungen führen unmittelbar zu entsprechenden Sanierungs- und Erhaltungsmaßnahmen. Aufgrund der Bautätigkeit und auch in der Betriebsphase sind keine direkten Wirkungen auf die Klimt Villa zu erwarten. Auch Blick-beziehungen zur Trasse sind keine – oder nur in kurzen Momenten – zu erwarten, da die zwischen Klimt Villa und Trasse angeordnete Bebauung und auch die Bäume des Parks den visuellen Bezug verhindern (Band 2, S. 628).*

*Zum Thema Sichtachsen geht der Sachverständige bereits im Fragenbereich 2 ausführlich ein: Durch die baulichen Maßnahmen – insbesondere durch die Hochlage der Bahntrasse und dem neu zu errichtenden Bahnhof an der Hietzinger Hauptstraße erfolgt eine spürbare Veränderung der Umgebung und deren Lebensräume der Menschen durch eine ästhetische Veränderung des Stadtbildes. Es kann deshalb den Aussagen im Fachbeitrag "Stadtbild" nicht vollends zugestimmt werden, dass durch die Veränderung nur eine mäßige Eingriffsintensität besteht. Auch wenn keine bedeutenden fernen Sichtachsen verstellt werden, verursachen das Volumen der geplanten Hochlage und der neue Bahnhof an der Hietzinger Hauptstraße eine Veränderung des bestehenden Stadtbildes. Die Wahrnehmbarkeit der angrenzenden Siedlungsgebiete wird sichtbar verändert. Eine nähere Auseinandersetzung mit der Gestaltung bzw. der stadtplanerischen Einbettung in den stadträumlichen Kontext erscheint daher notwendig und soll durch den vorgesehenen Gestaltungswettbewerb im Umfeld der Station umgesetzt werden.*

*Auch beim Bahnhof Speising und dem neuen Bahnhof an der Stranzenbergbrücke wird die endgültige Ausgestaltung durch einen Gestaltungswettbewerb festgelegt. Notwendig ist deshalb eine spezielle Ausführung mit Begleitmaßnahmen, um den Bereich der Hochlage als auch den Haltestellenbereich als optimalen Verbindungsraum mit Aufenthaltsfunktion zu sichern. Gleichzeitig könnten durch eine moderne Gestaltung der Haltestellen bzw. der Hochlage neue quartiersprägende Identitätspunkte geschaffen werden, womit die raumprägende Wirkung der Bahntrasse bestmöglich in den Raum integriert wird (Band 1, S. 156 f.).*

*Zur Frage, ob die Auswirkungen des Vorhabens auf Kulturgüter, Sachgüter und die Infrastruktur ausreichend dargestellt sind, führt der Sachverständige aus, dass diese – sofern im Trassenkorridor und von Auswirkungen berührt – bereits vor Beginn der Baumaßnahmen analysiert (v.a. Bodendenkmäler) und gesichert werden. Damit erfolgen die wesentlichen Ausgleichs- bzw. besser Sicherungsmaßnahmen bereits vor Inangriffnahme des Vorhabens. Entsprechende Kulturgüter befinden sich teilweise innerhalb des Trassenkorridors und werden im Rahmen einer speziellen Kampagne gesichert. Sämtliche Sach- und Kulturgüter im Einflussbereich des Projektes wurden verortet und nach den zu erwartenden Beeinträchtigungen analysiert. Weiters wurden in Form einer archäologischen Baubegleitung Begleitmaßnahmen festgelegt, um eventuelle Fundstellen fachmännisch zu begleiten. Der Fachbericht Sach- und Kulturgüter (Ordnungsnr. 317.1 / BAL302-UV-VBBAL-00-3190) kommt zu dem Schluss, dass durch das gegenständliche Vorhaben mit keinen nachteiligen Auswirkungen weder in Bau- noch in der Betriebsphase zu rechnen ist (Band 1, S. 334.).*

*Der Sachverständige stellt weiters fest, dass durch das Vorhaben keine Zerschneidung der Stadtstruktur erfolgt – die bestehende Trennung durch die Bahntrasse und die Querungen bleiben - wenn auch in unterschiedlicher Funktion erhalten, nur im Abschnitt der Hochlage wird eine volle Durchlässigkeit geschaffen, für die eine spezielle Gestaltung vorgesehen ist. Natur-*

*lich wird mit der Konzeption der Haltestelle und deren begleitenden Platzbildung mit Haltestellen für Busse und Straßenbahn ein bedeutender Verkehrs- und Funktionsraum geschaffen, gleichzeitig wird aber auf den freiwerdenden Flächen auch ein Angebot geschaffen für andere Nutzungen in Verbindung mit einer attraktiven Bepflanzung (Bäume, diverse Vegetation, Grünbereiche) (Band 2, S. 117).*

*Die Einwendungen zur Zerstörung von Sichtachsen/städtebaulicher Achsen behandelt der Sachverständige für Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter ausführlich in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen: In den Unterlagen zur UVE – Fachbeitrag „Landschaftsbild und Stadtbild“ (BAL302-UV-VBBAL-00-3180-F00) sowie in dem Übersichtslageplan / Bestand (BAL302-UV-VBBAL-02-3181-F00) werden die eventuell relevanten Sichtbeziehungen ausführlich behandelt. Beschrieben werden die sowohl in der Bauphase als auch in der Betriebsphase zu erwartenden Veränderungen, die sich auf eventuelle Blickbeziehungen v.a. aus westlicher und südlicher Richtung ergeben. Berücksichtigt werden muss dabei, dass unter einer relevanten Blickbeziehung nur jene bezeichnet werden, die auf bedeutende kulturelle und damit auch stadtraum-/stadtbildprägende Objekte oder Bereiche gerichtet sind. Wesentlich ist, dass nur eine Blickachse von Relevanz besteht, die entlang der Hietzinger Hauptstraße sich gegen das Hietzinger Platzl erstreckt und aufgrund der sich gegen das Stadtzentrum senkenden Stadtlandschaft theoretisch einen visuellen Bezug ergeben könnte. Aufgrund der abschnittswisen Prägung der Straße durch begleitende Bäume mit Alleecharakter und vereinzelte Straßenverschwenkungen besteht aber keine Blickbeziehung zum funktionellen Zentrum von Hietzing. Für die Beurteilung der Wirkungen des Vorhabens auf den Stadtraum ist nur der Straßenabschnitt vor der Kreuzung mit der Verbindungsbahn relevant. Auf einem vergleichswisen kurzen Abschnitt nach Beendigung der begleitenden Allee öffnet sich der Blick aus dem Straßenraum gegen Osten mit Blick auf die anschließende Hauptstraße. Dieser Blick – derzeit und auch künftig gestalterisch wenig interessant – wird durch die Hochlage der künftigen Bahntrasse vertikal eingeschränkt, ohne dass wesentliche stadtraumrelevante Informationen verloren gehen. Vorteilhaft kann aber sein, dass die derzeit beeinträchtigenden Verkehrsschilder, Schrankenanlage und Fahrbahnteiler entfallen und ein freier Blick auf die Hauptstraße möglich wird. Mit dieser Abbildung wird auch verdeutlicht, dass durch die Bahntrasse der Hietzinger Hauptstraße von dem gewählten Standort der Blick in östlicher Richtung nahezu nicht eingeschränkt wird: die lichte Höhe der Brücke / Unterkante der Brücke befindet sich ca. 4,5 m über Niveau der Straße, somit erreicht die Oberkante der Brückenkonstruktion mit ca. 1 m (Schieneoberkante ca. 5,5 m über Straßenniveau) annähernd die halbe Fensterhöhe im 2. Obergeschoß des am rechten Rand befindlichen gelben Gebäudes. Die östlich anschließende Bebauung und Vegetation wird damit nicht abgedeckt und bleibt frei ersichtlich. Alle anderen Blickbeziehungen – beispielsweise vom Roten Berg – gegen Osten auf das Stadtzentrum, die Gloriette oder das ORF-Zentrum – werden durch das Vorhaben nicht berührt, da die Trasse der ausgebauten Trasse von der Baumkulisse und den Gebäuden vollständig abgedeckt werden. Auch der in Hochlage vorgesehene Abschnitt zwischen Auhofstraße und Hietzinger Hauptstraße ist nicht erkennbar, da die bauliche Anlage der Bahn sich innerhalb der Gebäudekulisse der angrenzenden Bauten befindet. Verändert werden somit nur im unmittelbaren Trassenraum die Blickbeziehungen auf benachbarte trassennahe Objekte oder Bäume, visuelle Fernbeziehungen bestehen aus dem Trassenkorridor nicht und werden auch nicht verändert (Band 2, S. 130 ff., 522, 585).*

*Mit Verweis auf die Ausführungen im Fragenbereich 2 kommt der Sachverständige zum wesentlichen Ergebnis, dass alle denkbaren Achsen mehrheitlich kleinräumig sind und von dem Vorhaben nicht berührt werden. Die einzige relevante Sichtachse ist jene der Hietzinger Haupt-*

*straße, die keinen direkten Blickbezug zum Schloss Schönbrunn oder zum Hietzinger Platz erlaubt aufgrund der zu großen Distanz und Krümmung der Straße. Auch durch die Überquerung der Achse mit der Verbindungsbahn in Hochlage wird dieser Blickbezug nicht verstellt oder beeinträchtigt (Band 2, S. 249).*

Im Hinblick auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen der Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen gelangt die UVP-Behörde zur Überzeugung, dass durch das Vorhaben die anzuwendenden Umweltschutzvorschriften eingehalten und somit mit den vorgebrachten Einwendungen keine Verletzung subjektiv-öffentlicher Rechte aufgezeigt. Soweit Forderungen nicht bereits in die Nebenbestimmungen des Spruches Eingang gefunden haben waren sämtliche Anträge, abzuweisen.

## **VII. Würdigung der vorliegenden Beweise und Stellungnahmen**

Eingangs ist festzuhalten, dass die, in der „Variantenuntersuchung Tieflage“ dargestellten, Ausscheidungsgründe für die einzelnen untersuchten Varianten aus Sicht der UVP-Behörde plausibel und nachvollziehbar sind.

Die Entscheidung gründet sich auf das durchgeführte Ermittlungsverfahren, insbesondere auf die Einreichunterlagen einschließlich der Umweltverträglichkeitserklärung, das Gutachten gemäß § 31a EISB-G vom 20. Juli 2020 samt 1. Ergänzung vom 1. Februar 2021, die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen vom 31. Mai 2021 sowie das Ergebnis der im Zeitraum vom 29. Juni bis einschließlich 2. Juli 2021 abgehaltenen mündlichen Verhandlung.

Die erkennende UVP-Behörde hält die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen samt den Ergänzungen in der mündlichen Verhandlung als tragende Beweismittel hinsichtlich der Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Hochleistungsstreckenvorhabens sowie die fachlichen Aussagen der Sachverständigen für Eisenbahnbau; Infrastrukturplanung/Verkehr inklusive Straßen und für Eisenbahnbetrieb im Hinblick auf die Beurteilung der Erfüllung der Kriterien gemäß § 3HIG sowie der Sachverständigen für die Fachbereiche Abfallwirtschaft, Boden- und Grundwasserqualität, Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser sowie Wasserbautechnik und Oberflächenwässer für die Belange des WRG und des Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter bezüglich der beantragten Genehmigung gemäß § 5 Denkmalschutzgesetz für vollständig, schlüssig und nachvollziehbar.

Es wurden insbesondere die Umweltauswirkungen ausreichend dargestellt und es konnte schließlich festgestellt werden, dass durch das Vorhaben bei Vorschreibung der in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vorgesehenen, unbedingt erforderlichen Maßnahmen keinerlei Gefährdungen, erhebliche Belastungen bzw. unzumutbare Belästigungen von den bzw. für die im UVP-G 2000 genannten Schutzgütern ausgelöst werden.

Zu allen beurteilungsrelevanten Themen wurden gutachterliche Stellungnahmen eingeholt, welche die Grundlage für die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen bilden. Die Gutachten bzw. gutachterlichen Stellungnahmen wurden von in den jeweiligen Fachgebieten einschlägig gebildeten Fachleuten erstellt, die nicht nur die fachliche Ausbildung, sondern auch eine langjährige Erfahrung als Sachverständige in den jeweils einschlägigen materienrechtlichen Genehmigungsverfahren besitzen, als gerichtlich beidete Sachverständige eingetragen sind und/oder auch (in der Mehrzahl) wiederholt bei UVP-Verfahren - nicht nur bei Verfahren des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie - als Gutachter beigezogen wurden.

Die von der UVP-Behörde eingeholte zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen ist methodisch einwandfrei und entspricht - sowohl formal als auch inhaltlich - den allgemeinen Standards für derartige Gutachten. Die beigezogenen Sachverständigen gehen in ihren Stellungnahmen und Beiträgen auf die ihnen gestellten Fragestellungen im erforderlichen Ausmaß ein. In der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen wurden die Prüfmethode und das Prüfergebnis beschrieben. Anhand dieser Beschreibung zeigt sich, dass bei der fachlichen Beurteilung nach wissenschaftlichen Maßstäben vorgegangen wurde. Vor allem kann nachvollzogen werden, dass der sachverständigen Beurteilung die einschlägig relevanten, rechtlichen wie fachlichen Regelwerke und technischen Standards zugrunde gelegt wurden. Angesichts dessen erfüllen die Ausführungen der von der Behörde beigezogenen Sachverständigen die rechtlichen Anforderungen, die an Gutachten gestellt werden.

Die Art und Weise, wie die Beweise (insbesondere die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen und gutachterlichen Stellungnahmen) von der UVP-Behörde erhoben wurden, entspricht damit den Bestimmungen des Ermittlungsverfahrens des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes.

Auch inhaltlich ist die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen schlüssig und nachvollziehbar. Ein Widerspruch zu den Erfahrungen des Lebens und den Denkgesetzen kann nicht erkannt werden. Sie sind daher der Entscheidung zu Grunde zu legen. Nach ständiger Rechtsprechung des VwGH kann *ein von einem tauglichen Sachverständigen erstelltes, mit den Erfahrungen des Lebens und den Denkgesetzen nicht im Widerspruch stehendes Gutachten nur auf gleicher fachlicher Ebene durch ein gleichwertiges Gutachten oder durch fachlich fundierte Argumente tauglich bekämpft werden* (VwGH 25.4.2003, 2001/12/0195 u.a.). Nur Widersprüche zu den Erfahrungen des Lebens und den Denkgesetzen können auch ohne sachverständige Untermauerung aufgezeigt werden (VwGH 20.10.2005, 2005/07/0108; 02.06.2005, 2004/07/0039; 16.12.2004, 2003/07/0175). Im Zuge des Verfahrens wurden von Einschreitern keine Gegengutachten bzw. gutachterlichen Stellungnahmen vorgelegt.

Die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen wurde von der behördlich bestellten UVP-Koordinatorin auf der Grundlage der Fachbeiträge der einzelnen UVP-Sachverständigen aus den einzelnen betroffenen Fachgebieten erstellt und es erfolgte bei dessen Erstellung eine fachliche Überprüfung der Fachbeiträge durch die UVP-Koordinatorin und somit durch eine Gutachterin.

Wie bereits eingangs festgehalten, hält die erkennende UVP-Behörde die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen für schlüssig und nachvollziehbar, wobei dessen Glaubwürdigkeit auch nicht durch die von Verfahrensparteien vorgebrachten Stellungnahmen in Zweifel gezogen werden konnte. Die Sachverständigen haben sich mit den im Auflageverfahren sowie in der mündlichen Verhandlung erstatteten Einwendungen und Stellungnahmen in schlüssiger und nachvollziehbarer Weise auseinandergesetzt. Auf die darin enthaltenen Aussagen darf im Hinblick auf die Beweiswürdigung in diesem Zusammenhang verwiesen werden. Die Sachverständigen haben die erstatteten Vorbringen entkräftet bzw., soweit einzelne Bedenken gerechtfertigt waren, entsprechende Maßnahmenvorschläge erstattet. Die Sachverständigen konnten darlegen, dass die Einwendungen und Stellungnahmen insgesamt nicht geeignet waren, die Umweltverträglichkeit des Projektes in Zweifel zu ziehen.

Das von der Projektwerberin vorgelegte Gutachten gemäß § 31a EisbG hat die UVP-Behörde zusammen mit allen anderen Ermittlungsergebnissen als Beweismittel betrachtet bzw. geprüft um festzustellen, ob alle Genehmigungsvoraussetzungen nach § 31f Z 1 bis 3 EisbG vorliegen. Seitens der UVP-Behörde erscheint das Gutachten gemäß § 31a EisbG ebenfalls schlüssig, vollständig und nachvollziehbar.

Die UVP-Gutachter haben sich in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen auch mit den jeweils für ihre Fachgebiete wesentlichen Teilen des Gutachtens gemäß § 31a auseinandergesetzt. Da sämtliche Einwendungen zum Vorhaben zumindest indirekt auch die Richtigkeit des Gutachtens gemäß § 31a in Frage stellen, wurden zur fachlichen Bewertung von Einwendungen grundsätzlich die von der Behörde als nichtamtliche Sachverständige herangezogenen UVP-Gutachter beauftragt. Die fachliche Auseinandersetzung mit den einzelnen Einwendungen ist dem Fragenbereich 4 der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen und der Verhandlungsschrift zu entnehmen. Seitens der UVP-Gutachter wurden im Zuge des Verfahrens keine Widersprüche zu den Aussagen im Gutachten gemäß § 31a festgestellt.

Nach Würdigung der vorliegenden Beweismittel ist die erkennende UVP-Behörde der Ansicht, dass die Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens als schlüssig und nachvollziehbar zu betrachten sind und der festgestellte Sachverhalt wie dargestellt der behördlichen Entscheidung zugrunde gelegt werden kann.

### **VIII. Zusammenfassung**

Aus dem oben Angeführten folgt nun, dass sowohl die materienrechtlichen Genehmigungsveroraussetzungen des HIG (Trassengenehmigung), des EisbG (eisenbahnrechtliche Baugenehmigung) des WRG (Genehmigung für Versickerungen) und des Denkmalschutzgesetzes als auch die im UVP-G 2000 enthaltenen zusätzlichen Genehmigungsveroraussetzungen erfüllt sind.

Zusammenfassend ist daher festzuhalten, dass das Vorhaben, insbesondere auch aufgrund seiner Umweltverträglichkeit, als genehmigungsfähig qualifiziert werden muss, weshalb die Genehmigung zu erteilen war.

Dies bewirkt auch, dass gleichzeitig die inhaltlichen Einwendungen gegen das Vorhaben als abgewiesen gelten (§ 59 Abs. 1 2. Satz AVG).

Es war daher spruchgemäß zu entscheiden.

### **IX. Kosten**

Die Vorschreibung der Kommissionsgebühren, welche durch die Teilnahme der einzelnen dem Verfahren hinzugezogenen Amtsorganen an der Ortsverhandlung angefallen sind, stützt sich auf die im Spruch zitierten gesetzlichen Bestimmungen.

Auf Grund der abgabenrechtlichen Begünstigung des § 50 Bundesbahngesetz, BGBl. I 825/1992 idgF, sind von der ÖBB-Infrastruktur AG weder Bundesverwaltungsabgaben noch Gebühren nach dem Gebührengesetz zu entrichten, soweit sich diese Abgaben aus der Erfüllung ihrer Aufgaben gemäß dem Bundesbahngesetz ergeben.

### **Rechtsmittelbelehrung**

Sie haben das Recht gegen diesen Bescheid Beschwerde zu erheben.

Die Beschwerde ist innerhalb von vier Wochen nach Zustellung dieses Bescheides schriftlich beim Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie einzubringen.

Sie hat den Bescheid, gegen den sie sich richtet, und die Behörde, die den Bescheid erlassen hat, zu bezeichnen. Weiters hat die Beschwerde die Gründe, auf die sich die Behauptung der Rechtswidrigkeit stützt, das Begehren und die Angaben, die erforderlich sind, um zu beurteilen, ob die Beschwerde rechtzeitig eingebracht ist, zu enthalten.

Die Beschwerde kann in jeder technisch möglichen Form übermittelt werden, mit E-Mail jedoch nur insoweit, als für den elektronischen Verkehr nicht besondere Übermittlungsformen vorgesehen sind.

Die technischen Voraussetzungen und organisatorischen Beschränkungen des elektronischen Verkehrs sind im Internet (<https://www.bmk.gv.at/impressum/policy.html>) bekanntgemacht.

**Hinweis:**

Gemäß BuLVwG-Eingabengebührverordnung – BuLVwG-EGebV, BGBl II Nr. 387/2014 idgF, ist bei der Einbringung einer solchen Beschwerde (samt Beilagen) eine Pauschalgebühr von EUR 30,00 zu entrichten. Die Pauschalgebühr für einen von einer Beschwerde gesondert eingebrachten Antrag (samt Beilagen) auf Ausschluss oder Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung einer Beschwerde beträgt EUR 15,00.

Die Gebühr ist unter Angabe des Verwendungszwecks durch Überweisung auf das Konto des Finanzamt Österreich - Dienststelle Sonderzuständigkeiten (IBAN: AT83 0100 0000 0550 4109, BIC: BUNDATWW) zu entrichten. Die Entrichtung der Gebühr ist durch einen Zahlungsbeleg oder einen Ausdruck über die erfolgte Erteilung einer Zahlungsanweisung nachzuweisen; dieser Beleg ist der Eingabe anzuschließen. Notare, Rechtsanwälte, Steuerberater oder Wirtschaftsprüfer können die Entrichtung der Gebühr auch durch einen schriftlichen Beleg des spätestens zugleich mit der Eingabe weiterzuleitenden Überweisungsauftrages nachweisen, wenn sie darauf mit Datum und Unterschrift bestätigen, dass der Überweisungsauftrag unter einem unwiderruflich erteilt wird.

**Weiterer Hinweis:**

Dieser Bescheid wird auch durch Edikt zugestellt. Ein solcher Bescheid gilt mit Ablauf von zwei Wochen nach der Verlautbarung gemäß § 44f des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes (zumindest Verlautbarung in einer im Bundesland weit verbreiteten Tageszeitung sowie in einer weiteren, in den betroffenen Gemeinden gemäß § 19 Abs. 3 UVP-G 2000 verbreiteten periodisch erscheinenden Zeitung) als zugestellt.

Wird das gleiche Schriftstück mehrmals gültig zugestellt, so ist gemäß § 6 des Zustellgesetzes die erste Zustellung maßgebend.

Für die Bundesministerin:

Mag. Gabriele Fiedler