

BürgerInnen-Initiative
„Attraktivierung der Verbindungsbahn –
Ohne Hochtrasse und Querungsverlust (MIV)“
z.H. Dr. Stephan Messner als Zustellungsbevollmächtigter
Hietzinger Hauptstraße 22/D/B10A
1130 Wien

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie,
Mobilität, Innovation und Technologie
Abteilung IV/IVVS4
Radetzkystraße 2
1030 Wien

EINSCHREIBEN

Wien, am 20.4.2021
BIVerb/1 / / 2.doc

Betrifft: **Geschäftszahl: 2021-0.117.157**
 Attraktivierung der Verbindungsbahn

Sehr geehrte Damen und Herren!

In obiger Angelegenheit erhebt die BürgerInnen-Initiative „Attraktivierung der Verbindungsbahn – Ohne Hochtrasse und Querungsverlust (MIV)“ binnen offener Frist nachstehende

EINWENDUNGEN

Zur besseren Übersicht werden zunächst die Einwendungspunkte genannt, den Punkten in der von mehr als 200 Personen unterstützten Stellungnahme des Dr. Stephan Messner vom 9.3.2021 (womit die gegenständliche BürgerInnen-Initiative gegründet wurde) gegenübergestellt und dann im Detail auf diese eingegangen.

- 1) Befangenheit der Frau Bundesminister Leonore Gewessler, BA und von Frau Mag. Gabriele Fiedler (= Punkt 11 der Stellungnahme des Dr. Messner vom 9.3.2021)

- 2) Mangelhaftigkeit des gegenständlichen Verfahrens bereits jetzt (war bei der Stellungnahme des Dr. Messner und der Anfertigung der Unterschriftenlisten noch nicht bekannt).

- 3) Steigerung der Emissionen von Lärm und Luftschadstoffen (= Punkt 2 der Stellungnahme des Dr. Messner vom 9.3.2021)
- 4) Der Rückzugsraum für Wildtiere und Vögel entlang der Strecke wird unwiederbringlich zerstört (= Punkt 3 der Stellungnahme des Dr. Messner vom 9.3.2021)
- 5) Entfall der schadstoff- und lärmemissionsdämpfenden Wirkung des Grünraumbestandes (= auch Punkt 3 der Stellungnahme des Dr. Messner vom 9.3.2021)
- 6) Auflassung der Querungen Veitingergasse und Jagdschlossgasse (= Punkt 4 der Stellungnahme des Dr. Messner vom 9.3.2021)
- 7) (Gefahren-) Güterverkehr (= Punkt 5 der Stellungnahme des Dr. Messner vom 9.3.2021)
- 8) Wertverlust der umliegenden Grundstücke durch die Hochlage (= Punkt 6 der Stellungnahme des Dr. Messner vom 9.3.2021)
- 9) Körperschallentwicklung und damit einhergehende bauliche Schäden im Umkreis der Strecke (= Punkt 7 der Stellungnahme des Dr. Messner vom 9.3.2021)
- 10) Die vorliegenden Planungen widersprechen den Klimaschutzzielen (= Punkt 8 der Stellungnahme des Dr. Messner vom 9.3.2021)
- 11) Keine Berücksichtigung des Denkmalschutzes (= Punkt 9 der Stellungnahme des Dr. Messner vom 9.3.2021)
- 12) Künstlich geschaffene Barriere zwischen den Bezirksteilen (= Punkt 10 der Stellungnahme des Dr. Messner vom 9.3.2021)
- 13) Keine ausreichende Prüfung von Alternativvorschlägen (= Punkt 12 der Stellungnahme des Dr. Messner vom 9.3.2021).
- 14) Baukosten (Projektbudget)

Die einzelnen Einwendungspunkte werden nunmehr wie folgt ausgeführt:

Ad 1) Befangenheit der Frau Bundesminister Leonore Gewessler, BA und von Frau Mag. Gabriele Fiedler:

Es wird ausdrücklich die Befangenheit der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie Mobilität, Innovation und Technologie, Leonore Gewessler BA, geltend gemacht. Sämtliche Entscheidungen im gegenständlichen UVP-Verfahren werden im Auftrag der Bundesministerin getroffen („für die Bundesministerin“). Die Frau Bundesminister ist die Letztverantwortliche, jede Entscheidung wird in ihrem Namen getroffen.

Wir verweisen ausdrücklich 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.

Beweis: beiliegender Artikel des Kurier vom 4.12.2020.

Eine Frau Bundesminister, die gemeinsam mit dem Chef des Projektbetreibers das Budget für die Bahnprojekte (somit auch für die Attraktivierung der Verbindungsbahn vorstellt), mit diesem „gut eingespielt“ ist und „wirklich gut zusammenarbeitet“, kann nicht unvoreingenommen über Einwendungen der Anrainer und Anrainerinnen sowie unserer Bürgerinitiative entscheiden. Es ist jedenfalls der Anschein höchster Befangenheit gegeben und wird die Frau Bundesminister als Entscheidungsträgerin im gegenständlichen Verfahren von Seiten der Bürgerinitiative als befangen abgelehnt.

Auch aus einem anderen Grund ist die Frau Bundesminister befangen. In der Ladung des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie vom 25.6.2020 zu Geschäftszahl 2020-0.388.833 zu einer Verhandlung betreffend eines Verfahrens gemäß §§ 48, 49 EisbG wurde von der Frau Bundesminister („Für die Bundesmi-

nisterin“) nachstehende Aussage getroffen: „Im Zusammenhang mit der, in einem gesonderten Verfahren abzuhandelnden, Attraktivierung der Verbindungsbahn müssen bestimmte Eisenbahnkreuzungen entlang der gegenständlichen Strecke teilweise temporär umgestaltet werden.“ In dem Verfahren zu GZ 2020-0.388.833 wurde bereits ein Bescheid seitens der Frau Bundesminister erlassen, der dem Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG stattgibt. Der Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG auf Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung datiert erst vom 7.8.2020. Es wurde somit seitens der Frau Bundesminister bereits ein Projekt bewilligt, das in unmittelbarem Zusammenhang mit dem nunmehr gegenständlichen UVP-Verfahren steht und eigentlich den positiven Ausgang des UVP-Verfahrens zur Voraussetzung hat. Sollte nämlich das UVP-Verfahren nicht im Sinne der ÖBB ausgehen, wäre die Entscheidung im Verfahren 2020-0.388.833 obsolet. Allein aus dem zeitlichen Ablauf dieser Verfahren ist ersichtlich, dass die Frau Bundesminister schon davon ausging, dass das UVP-Verfahren im Sinne der ÖBB entschieden wird, ohne die Einwendungen der Anrainer und Anrainerinnen bzw. der Bürgerinitiativen im Detail zu kennen.

Beweis: beizuschaffender Akt 2020-0.388.833 des BMK.

Auch diese Vorgehensweise der Frau Bundesminister und des ihr unterstellten Behördenapparates zeigt einen Anschein gravierender Befangenheit, was ja kein Wunder ist, wenn man „wirklich gut zusammenarbeitet“, wie die Frau Bundesminister Leonore Gewessler BA im Kurier betont.

Weiters ist es sehr befremdlich, dass die Auflagefrist trotz der Covid19-Pandemie nur knapp über den 6 Wochen liegt, in welcher die Unterschriften für die Gründung der Bürgerinitiative gesammelt werden müssen und dies eben wegen der Pandemie nicht leicht ist. Das zeigt auch, dass das Verfahren möglichst rasch beenden werden soll und kein Wert auf richtige Bürgerbeteiligung gelegt wird.

Aus all diesen Tatsachen ergibt sich, dass über die berechtigten Argumente unserer Bürgerinitiative und anderer Anrainer und Anrainerinnen nicht unbefangen entschieden werden kann. Die Frau Bundesminister wird deshalb als befangen abgelehnt.

Die gleichen Argumente gelten für Frau Mag. Gabriele Fiedler, die immer für die Frau Bundesminister firmiert hat, sodass auch Frau Mag. Fiedler als befangen abgelehnt wird.

Unsere Bürgerinitiative stützt sich hierbei vor allem auf § 7 Abs 1 Z 3 AVG, weil wichtige Gründe vorliegen, die die volle Unbefangenheit der Frau Bundesminister Leonore Gewessler BA und von Frau Mag. Gabriele Fiedler in Zweifel ziehen.

Ad 2) Mangelhaftigkeit des gegenständlichen Verfahrens bereits jetzt:

Dr. Stephan Messner hat, da er beabsichtigte, eine Bürgerinitiative im gegenständlichen UVP-Verfahren zu gründen, mit Schreiben vom 22.3.2021 einen Antrag auf Verlängerung sämtlicher Fristen bis 30.6.2021 gestellt, da besondere Umstände vorliegen, die eine rechtmäßige Bürgerbeteiligung aufgrund der COVID-Pandemie nicht zulassen. Trotz dieser Pandemie, in deren Zuge schon überall Fristen verlängert werden und wurden, hat sich das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie geweigert, eine Verlängerung auszusprechen. Es wurde deshalb seitens Dr. Stephan Messner eine Ausfertigung eines Bescheides verlangt, um diesen bekämpfen zu können. Bis dato wurde über den Antrag des Dr. Stephan Messner als Gründer der gegenständlichen Bürgerinitiative nicht entschieden. Mehrmals hat Dr. Stephan Messner auf die Rechtsprechung und die herrschende Lehre verwiesen, dass sehr wohl ein Bescheid zu erlassen ist. Nach der Rechtsprechung des VwGH ist das Vorliegen einer – selbständig nicht anfechtbaren – Verfahrensordnung jedenfalls immer dann zu verneinen, d.h. ein verfahrensrechtlicher Bescheid anzunehmen, wenn durch den Verwaltungsakt die materielle Rechtslage gestaltet oder über die sich aus den verfahrensrechtlichen Bestimmungen ergebenden formalrechtlichen Rechtsverhältnisse gestaltend oder feststellend abgesprochen, also die verfahrensrechtliche Rechtsstellung als Partei bestimmt wird. Dies liegt beim Antrag auf Verlängerung einer Frist vor, wenn der Antragsteller ohne Fristverlängerung keine Parteistellung erlangt oder diese verliert. Diese Bürgerinitiative erlangt erst durch die Unterstützung einer Stellungnahme durch mindestens 200 Personen Parteistellung. Wenn besondere Umstände durch Ausgangssperren und die COVID-Pandemie vorliegen, die evidentermaßen es erschweren, innerhalb der Auflagefrist die erforderlichen Unterschriften zu sammeln, ist somit ein Bescheid über den Verlängerungsantrag zu erlassen. In diesem Zusammenhang sei erwähnt, dass die Frist mit knapp über 6 Wochen nur die Mindestfrist darstellt. Trotz des Antrages auf Ausstellung des Bescheides und des Hinweises auf die Rechtsprechung wurde die Ausstellung des Bescheides verweigert. Beamte und Organwalter haben jedenfalls im gegenständlichen Fall die Pflicht, über einen Antrag, insbesondere den gegenständlichen, mittels Bescheides, wie oben ausgeführt, zu entscheiden. Aufgrund

dessen wird der Mailverkehr hiermit vorgelegt mit dem Ersuchen, diesen an die zuständige Staatsanwaltschaft zwecks Prüfung weiterzuleiten.

Beweis: beiliegendes Schreiben des Dr. Messner vom 22.3.2021

beiliegender Mailverkehr, der auch in Ihrem Akt liegen müsste.

Jedenfalls wurde jedoch dann mittels formlosen Mails nur die Frist zur Vorlage einer Unterschriftenliste bis zum 31.5.2021 verlängert. Die Stellungnahme- und Einwendungsfrist wurde jedoch beibehalten und nicht verlängert. Es wird somit mit einem formlosen Mail entschieden. Die Behörde hat nur bei der 6-Wochen-Frist, die eine Mindestfrist darstellt, einen Ermessensspielraum. Diese Frist kann sie verlängern. Sie kann aber nicht einfach das Gesetz bzw. die Voraussetzungen für die Teilnahme an Bürgerinitiativen ändern. Gemäß § 19 Abs 4 UVP-Gesetz kann eine Stellungnahme gemäß § 9 Abs 5 durch Eintragung in eine Unterschriftenliste unterstützt werden. Die Unterschriftenliste ist gleichzeitig mit der Stellungnahme einzubringen. Wenn die Stellungnahme nach dem Wortlaut des Gesetzes gleichzeitig mit der Unterschriftenliste eingebracht werden muss, ist diese gewährte Fristverlängerung bloß für die Unterschriftenliste nicht möglich, da ja die Stellungnahme schon am 23.4.2021 an die Behörde übermittelt werden muss. Eine Gleichzeitigkeit ist nicht gegeben. Auch entsteht die Bürgerinitiative erst durch Überreichung der Stellungnahme samt Unterschriften und verliert diese Parteistellung dann, wenn sie nicht rechtzeitig Einwendungen erhebt. Diese Einwendungen muss sie aber auch bis 23.4.2021 einbringen, weil diese Frist nicht verlängert wurde. Wenn die Bürgerinitiative noch gar nicht entstanden ist und somit auch noch keine Parteistellung erlangt hat, kann sie naturgemäß als Bürgerinitiative auch keine Einwendungen bis 23.4.2021 einbringen, da die Unterschriftenliste, die Voraussetzung für die Bürgerinitiative erst nach dem Willen der Behörde bis 31.5.2021 übermittelt werden muss. Diese Vorgehensweise der UVP-Behörde, nämlich nur die Frist für die Vorlage einer Unterschriftenliste zu verlängern, die Stellungnahme- und Einwendungsfrist aber zu belassen, ist nicht möglich, sogar denkmöglich und widerspricht dem Gesetz. Diese Vorgehensweise ist nicht nachvollziehbar und wird auch ersucht, diesen Sachverhalt der zuständigen Staatsanwaltschaft zur Beurteilung zu übermitteln.

In diesem Zusammenhang muss auch auf einen gravierenden Verfahrensfehler hingewiesen werden. Wie bereits erläutert, wurde die Verlängerung der Frist zur Vorlage einer Unterschriftenliste nur in einem formlosen Mail an Dr. Stephan Messner und noch eine weitere

Person, die eine Bürgerinitiative gründen will, bekannt gegeben, aber nie mit Bescheid oder in einem öffentlichen Edikt verlautbart. Es besteht aber die Möglichkeit, dass sich noch andere Bürgerinitiativen konstituieren wollen, die aber von dieser formlosen Verlängerung keine Ahnung und Kenntnis haben. Solche Verlängerungen sind jedenfalls mittels Edikts zu veröffentlichen. Aufgrund dieser 6-wöchigen – wegen der COVID-Maßnahmen zu kurz bemessenen - Frist besteht eine sehr große Wahrscheinlichkeit, dass viele Bürgerinnen und Bürger wegen des Sammelns von Unterschriften in der Gründung einer Bürgerinitiative aufgeben, weil im Zuge der COVID-Pandemie alles schwer möglich ist. Diese wissen aber nichts von der Verlängerung der Frist und werden durch die Behörde von vornherein an der Ausübung ihrer Rechte, nämlich der Gründung einer Bürgerinitiative, gehindert.

Die UVP-Behörde hat mit Edikt vom 2.3.2021 das UVP-Verfahren in der Kronenzeitung und im Kurier am 9.3.2021 kundgemacht. Um jedoch substantiierte Stellungnahmen und Einwendungen erstatten zu können, ist es erforderlich, dass sich sämtliche Bürgerinnen und Bürger einen Überblick über die eingereichten UVP-Unterlagen beschaffen. In Zeiten der COVID-Pandemie und der für Ostösterreich geltenden Bestimmungen ist es jedoch erschwert, bei der Behörde die Unterlagen zu sichten. Damit wird die Bürgerbeteiligung stark und gesetzwidrig eingeschränkt. In dieser kurzen Frist wäre es den interessierten Bürgerinnen und Bürger nicht möglich gewesen, aufgrund der COVID-Einschränkungen (eingeschränkte Anzahl an Personen, Ausgangssperren, Clustergefahr, etc.) die Unterlagen zu sichten. In den in den vorhin erwähnten Tageszeitungen verlautbarten Edikten wird auf eine allfällige Download-Möglichkeit nicht hingewiesen. Es wird somit durch den Nichthinweis auf die Download-Möglichkeit ein ganz beträchtlicher Teil der Bevölkerung, die das ja mangels Veröffentlichung nicht wissen, von der Bürgerbeteiligung und von grundlegenden Rechten ausgeschlossen.

Es sei auch in diesem Zusammenhang angemerkt, dass zu einer tatsächlichen Bürgerbeteiligung auch gehört, sich auszutauschen, die Pläne des Projektes gemeinsam zu studieren und Kritikpunkte auszutauschen. Dies war jedoch in Corona-Zeiten nicht möglich. Es kann nicht davon ausgegangen werden, dass alle Bürger und Bürgerinnen mit Zoom-Konferenzen betraut sind. Darin liegt ein Verstoß gegen die vorgesehene Bürgerbeteiligung, wenn Fristen nicht verlängert werden. Die Behörde stützt sich darauf, dass sie binnen eines Jahres über den von der ÖBB-Infrastruktur AG am 7.8.2020 eingebrachten Antrag zu entscheiden hat. Diese Frist ist aber nicht als starr zu behandeln, wenn besondere Umstände vorliegen. Eine Verlängerung

der Fristen wäre im Sinne der Bürgerbeteiligung zwingend erforderlich gewesen, wo doch das UVP-Verfahren ex lege ein Verfahren unter Beteiligung der Öffentlichkeit darstellt (§ 1 Abs 1 UVP-G) darstellt. Zu dem Zeitpunkt, zu welchem die ÖBB-Infrastruktur AG den Antrag eingebracht hat (7.8.2020), gab es die COVID-Pandemie bereits und war auch vorherzusehen, dass diese noch länger andauert und es wieder zu Lock-Downs kommen wird. Es kann nicht so sein, dass die Öffentlichkeitsbeteiligung dadurch erschwert wird, dass die Projektwerberin den Zeitpunkt ihres Antrages so legt, dass eben eine richtige Bürgerbeteiligung verunmöglicht wird, um rascher und ohne viel Widerstand zu einem für sie positiven Ergebnis zu kommen, weil die Behörde binnen eines Jahres ab Antrag entscheiden will.

Im Zeitplan der Behörde vom 26.2.2021 wird bereits hinsichtlich der mündlichen Verhandlung auf die Möglichkeit der Video-Konferenz hingewiesen. Die Bürgerinitiative spricht sich ganz klar gegen eine Videokonferenz aus, weil das einen großen Anteil an Bürgerinnen und Bürgern von der Möglichkeit der Teilnahme an der Verhandlung ausschließt, denen aufgrund ihres Alters die technischen Möglichkeiten und Fähigkeiten fehlen.

Ad 3) Steigerung der Emissionen von Lärm und Luftschadstoffen (sowie Vibrationen und Wärmeentwicklungen):

Nach den eigenen Ausführungen des Projektwerbers in seinen eingereichten Unterlagen zum gegenständlichen UVP-Verfahren stammt die Verkehrsprognose Österreich 2025 + vom BMVIT unter Mitwirkung der ÖBB Infrastruktur AG. Diese Daten wurden **im Jahr 2009** vom Institut für höhere Studien einer Beurteilung im Hinblick auf eingetretene Konjunkturentwicklungen unterzogen. Es kann wohl nicht eine Beurteilung 12 Jahre vor dem jetzigen UVP-Verfahren herangezogen werden, um die Auswirkungen der Emissionen beurteilen zu können. Es muss jedenfalls der Projektbewerber eine aktuelle Beurteilung beim Institut für höhere Studien in Auftrag geben und dann der Behörde vorlegen. In diesen 12 Jahren kann sich so viel geändert haben (im Jahr 2009 gab es zB auch nicht den Hauptbahnhof) und liegt jetzt auch ein ganz anderes und aktuelleres Zahlenmaterial vor. Die derzeit vorliegenden Unterlagen reichen wegen dem Alter der Untersuchungen nicht für eine abschließende Beurteilung aus. Schon aus diesem Grund kann dem Antrag des Projektwerbers in der derzeitigen Form nicht stattgegeben werden.

Die vorgelegten Beurteilungen der ÖBB-Infrastruktur AG beziehen sich auf Zahlen von Vor-Corona-Zeiten. Durch die Covid-Pandemie gab es einen massiven Einbruch bei den Fahrgästen in öffentlichen Verkehrsmitteln und Bahnen. Dieser Rückgang wird laut dem Verkehrswissenschaftler Michael Cik so schnell nicht wieder aufzuholen sein. Es sind wesentliche, irreversible Änderungen im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung vorhanden.

Beweis: beiliegender Artikel aus dem Kurier vom 17.4.2021.

Es stellt sich somit die Frage, ob das Projekt in der geplanten Form jetzt überhaupt notwendig ist. Ist es aufgrund mangelnden Bedarfes nicht notwendig, kann dieses auch nicht im öffentlichen Interesse liegen. Dies ist jedenfalls von Sachverständigen zu prüfen, sodass derzeit keine Genehmigung des gegenständlichen Projektes erteilt werden darf.

Auf der neben dem geplanten Projekt befindlichen Liegenschaft Feldmühlgasse 11, 1130 Wien, befindet sich auch eine Behinderteneinrichtung. Die Waldorf Behindertenbetreuung, vormals Comenius Institut, ist eine Tagesstätte für Personen, welche aufgrund nicht altersbedingter körperlicher, intellektueller oder psychischer Beeinträchtigung oder aufgrund von Sinnesbeeinträchtigungen in ihrer Entwicklung oder in wichtigen Lebensbereichen, insbesondere bei der Ausübung einer Erwerbstätigkeit dauernd wesentlich benachteiligt sind und dadurch aktuell oder dauerhaft nicht in den Arbeitsmarkt integriert werden können. Diese Behinderteneinrichtung arbeitet auf Basis der Waldorf-Heilpädagogik. Das dort beschäftigte Team wirkt zusammen mit Musik-, Maltherapeuten und Eurythmisten an der Heilung des behinderten und seelenpflegebedürftigen Menschen, bei Schwerstgeschädigten zumindest an einer Linderung und Pflege. Es handelt sich um ein physisches, seelisches und geistiges Mitgestalten an der Gesundheit des Patienten mit Hilfe künstlerischer und physikalischer Behandlungsarten wie Heileurythmie, Sprachgestaltung, Farb- und Maltherapie, Plastizieren, Massage etc. Fortschritte werden oftmals auch in Fällen erreicht, wo die herkömmliche Medizin ein solches Resultat für ausgeschlossen hält.

Diese Behinderteneinrichtung hat folgende Standards in der Tagesstruktur:

- Entwicklung einer geregelten Tagesstruktur unter Berücksichtigung individueller Bedürfnisse
- Kreative und handwerkliche Angebote ohne Anspruch auf erwerbsmäßige bzw. professionelle Arbeitshaltung

- Erwerb bzw. Erhaltung von Kompetenzen zur Alltagsbewältigung
- Verbesserung der Lebensqualität und Aufbau basal-kommunikativer Kompetenzen und Unterstützung bei der sensomotorischen Entwicklung
- Zielvereinbarungen
- Unterstützung der Bemühung um soziale Integration bis zur Arbeitsintegration
- Finanzielle Leistungsanerkennung

Durch die Lärmentwicklung und andere Emissionen ist mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit anzunehmen, dass diese schwer beeinträchtigten Menschen in ihrer Umgebung stark verunsichert werden und diese Tagesstätte für behinderte Menschen zusperren muss. Es muss jedenfalls ein medizinisches Gutachten dazu eingeholt werden, inwieweit die Lärm- und Schallemissionen Auswirkungen auf das Leben dieser schwer beeinträchtigten Menschen hat. Ohne dieses Gutachten kann dem Antrag jedenfalls nicht seitens der Behörde stattgegeben werden.

Gleich neben dieser Behinderteneinrichtung liegt die sog. Klimt Villa. Diese Kultureinrichtung kommt ohne Subventionen aus und werden die Kosten für den Sach- und Personalaufwand durch Abendveranstaltungen, wie Lesungen, Konzerte, uvm, aufgebracht. Dieses Kulturgut wird durch den Lärm massiv beeinträchtigt. Ohne die dann durchzuführenden Veranstaltungen ist dieses Kulturgut nicht weiter zu erhalten. Auch diesbezüglich sind die Auswirkungen durch ein Gutachten zu überprüfen.

Durch die Höherlegung der Verbindungsbahn wird es vor allem für die höher gelegenen Wohnungen zu einer Zunahme der Lärmbelästigung kommen, die durch die geplanten Schallschutzwände nur unzureichend abgeschwächt wird. Durch das Reflektieren des Schalls auf der gegenüberliegenden Wand bzw. des von den Radkästen des auf dem weiter entfernt liegenden Gleises fahrenden Zuges ausgehenden Lärmes wird es schon aus diesem Grund zu einer Zunahme der Beeinträchtigungen kommen.

Im gesamten Projekt kann die ÖBB-Infrastruktur AG nicht garantieren, dass die Lärmbelastung deutlich verringert wird, obwohl die Bausubstanz der derzeitigen Verbindungsbahnanlagen teilweise älter als 50 Jahre ist. Die veröffentlichten Gutachten anlässlich dieses Verfah-

rens ergeben jedoch, dass es in der Betriebsphase bestenfalls zu gleichbleibenden Schallimmissionen kommen wird – entlang mancher Streckenabschnitte wird die Lärmbelastung sogar ansteigen.

Detaillierte Schallschutzberechnungen für mögliche Alternativvarianten fehlen vollkommen. Solche Berechnungen würden ergeben, dass die Tieferlegung jedenfalls die Emissionen verringert. Das eine Tieferlegung die Emissionen verringert, leuchtet auch jedem vernünftig denkenden Laien ein und ist logisch.

Es liegen somit durch das geplante Projekt unmittelbare Auswirkungen auf Menschen (§ 1 Abs 1 Z 1 lit a UVP-G) und auf Sach- und Kulturgüter (§ 1 Abs 1 Z 1 lit d UVP-G) vor.

Ad 4) Der Rückzugsraum für Wildtiere und Vögel entlang der Strecke wird unwiederbringlich zerstört:

Die ÖBB-Infrastruktur AG beabsichtigt mit diesem Projekt auch die Rodung von zahlreichen Grün- und Baumflächen.

Die Stadt Wien hat den Fasangarten zum geschützten Biotop erklärt. 108 verschiedene Pflanzenarten, 26 Pilzarten und 216 Tierarten befinden sich dort, und zwar zahlreiche bedrohte Tier- und Pflanzenarten. Durch die im Zuge dieses Projektes „Attraktivierung der Verbindungsbahn“ geplanten Rodungen entlang der Fasangartengasse werden diese Lebensräume jedoch zerstört und bedroht.

Nachstehende Tiere verlieren durch die im Zuge des gegenständlichen Projektes stattfindenden Rodungen ihren Lebensraum:

- Amsel
- Blaumeise
- Buchfink
- Buntspecht
- Eichelhäher
- Grünspecht
- Haubenmeise

- Hausrotschwänzchen
- Kleiber
- Kohlmeise
- Mönchsgrasmücke
- Nebelkrähe
- Ringeltaube
- Rotkehlchen
- Saatkrähe
- Singdrossel
- Sperber
- Star
- Tannenmeise
- Wintergoldhähnchen
- Wacholderdrossel
- Zaunkönig
- Dachs
- Fuchs
- Iltis
- Reh
- Spitzmaus
- Steinmarder
- Erdkröte
- verschiedene Schmetterlings-, Heuschrecken-, Libellenarten.

Es befinden sich direkt bei der Fasangartengasse 70 a sogar zwei Dachsbauten.

Dieser Lebensraum von Tieren muss jedenfalls erhalten werden. In einer Großstadt wie Wien ist es selten, dass eine solche Vielzahl an verschiedenen Tieren dort haust. Es gibt neben dem Biotop Fasangarten in Wien nur zwei weitere Biotope.

Die geplante Zerstörung des Lebensraumes von diesen Tieren widerspricht jedenfalls einer Genehmigung des gegenständlichen Projektes. Diesbezüglich müssen auch Gutachten eingeholt werden, ob überhaupt trotz des gegenständlichen Projektes der Lebensraum dieser Tiere gewahrt werden kann.

Es liegen somit durch das geplante Projekt unmittelbare Auswirkungen auf die biologische Vielfalt, einschließlich der Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume (§ 1 Abs 1 Z 1 lit a UVP-G) vor.

Ad 5) Entfall der schadstoff- und lärmemissionsdämpfenden Wirkung des Grünraumbestandes:

Wie bereits ausgeführt, plant die ÖBB-Infrastruktur AG die Rodung von zahlreichen Bäumen, sodass der Grünraumbestand entlang der Verbindungsbahnstrecke stark verringert wird. Die Nachpflanzungen sind im 22. Bezirk bei einem Grundstück der ÖBB in Breitenlee geplant, rund 16,5 km von der Verbindungsbahnstrecke entfernt. Diese Planungen sind deshalb nicht nachvollziehbar. Im Bereich der Verbindungsbahnstrecke entfällt jedenfalls die schadstoff- und lärmemissionsdämpfende Wirkung des Grünraumes, wenn eine Nachpflanzung 16,5 km weit entfernt erfolgt.

Durch eine Tieferlegung der Trasse der Verbindungsbahn bzw. durch den Belass der derzeitigen Trassenführung würden diese Probleme nie entstehen bzw. ist eine Nachpflanzung leicht im Bereich der Verbindungsbahnstrecke nach Bauabschluss möglich.

Es liegen somit durch das Projekt unmittelbare Auswirkungen auf Menschen (§ 1 Abs 1 Z 1 lit a UVP-G) und auf Fläche und Boden, Wasser, Luft und Klima (§ 1 Abs 1 Z 1 lit b UVP-G) vor.

Ad 6) Auflassung der Querungen Veitingergasse und Jagdschlossgasse:

Am 23.5.2016 wurde zwischen der Stadt Wien und der ÖBB Infrastruktur AG das Übereinkommen über den Ausbau der Verbindungsbahn Wien Hütteldorf – Wien Meidling „Hochlage“ abgeschlossen. Darin wird auf Seite 3 ausgeführt: „Das Projekt selbst umfasst 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 Ei-**

senbahnkreuzungen durch Unter- bzw. Überführungen sowie die Vergrößerung der Durchfahrtshöhen im 14. Bezirk.“

In diesem Abkommen ist keine Rede von der Auflassung der Eisenbahnkreuzungen für den motorisierten Individualverkehr. Das gegenständliche Projekt mit der Auflassung der Querungen Veitingergasse und Jagdschlossgasse usw. widerspricht diesem Abkommen und kann deshalb keinesfalls genehmigt werden. Dieses Abkommen der Stadt Wien mit der ÖBB-Infrastruktur GmbH ist die Grundlage für das gegenständliche Projekt. Wenn nun aber das Projekt von diesem Abkommen abweicht, muss die ÖBB Infrastruktur GmbH neuerlich mit der Stadt Wien über allfällige Adaptierungen verhandeln und muss dies dann im Gemeinderat beschlossen werden. Die Stadt Wien als Partei im UVP-Verfahren kann keinesfalls eine Zustimmung zu diesem Projekt geben, da es einerseits, wie ausgeführt, nicht dem geschlossenen Übereinkommen entspricht, andererseits der Gemeinderat ein allenfalls adaptiertes Abkommen erst schließen muss.

Beweis: beiliegendes Abkommen vom 23.5.2016.

Die Auflassung dieser Querungen für den motorisierten Individualverkehr führt nämlich zu einer massiven Einschränkung der Mobilität der Bezirksbevölkerung durch die Schaffung einer künstlichen Trennung der historisch gewachsenen Ortskerne. Fußgänger- und Radfahrerquerungen, wie im vorliegenden Projekt nun fast ausschließlich vorgesehen, können keinesfalls als ausreichender Ersatz für PKW-Querungsmöglichkeiten angesehen werden. Insbesondere für die ältere Bevölkerung westlich der Bahntrasse wäre der Zugang zur Nahversorgung unterbrochen. Nicht umsonst wurde von den zuständigen Stellen der Stadt Wien im Jahr 2016 der bau von Unter- und Überführungen vorgesehen, und zwar auch für den motorisierten Individualverkehr. In diesem Zusammenhang muss auch erwähnt werden, dass bereits die Speisinger-Straße-Querung und die Durchfahrt bei der Beckgasse geschlossen wurden. Durch die nunmehrigen geplanten Schließungen würde die Bezirkszerschneidung immer ärger werden.

Die zwangsweise Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs durch den zusätzlichen Entfall der Querungsmöglichkeiten in der Veitingergasse und der Jagdschloßgasse in die Hietzinger Hauptstraße und Hofwiesengasse würde zwangsläufig zu einer nachhaltigen und irreparablen Verschlechterung des Verkehrsflusses führen, von der auch die beiden Straßen-

bahnlinien 10 und 60 betroffen wären. Ein solches Verkehrskonzept ist nicht nachvollziehbar. Man schafft damit nur ein Verkehrschaos. Außerdem sind durch die Staubildung bei den nur 2 verbleibenden Querungen mit großen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen. Da eben die ÖBB-Infrastruktur AG plant, die Überbrückung bei der Hietzinger Hauptstraße zu bauen und somit der MIV keine Schranken hat, die anderen Querungsmöglichkeiten für den MIV aber aufgelassen sind, wird es in der Hietzinger Hauptstraße zu einem Mehraufkommen im motorisierten Individualverkehr kommen und dieser dort stark zunehmen. Es wurde jedoch keinerlei Unterlagen seitens der ÖBB-Infrastruktur AG vorgelegt, die sich mit den Auswirkungen auf die benachbarten Zubringerstraßen und Siedlungsbereiche beschäftigen (insbesondere im Bereich St. Veit-Gasse, die bereits jetzt zu Spitzenzeiten überlastet ist). Mit diesen Auswirkungen hat sich die ÖBB-Infrastruktur AG gar nicht beschäftigt, sodass die Auswirkungen auf den motorisierten Individualverkehr deshalb auch von einem Sachverständigen zu überprüfen sind. Es muss jedenfalls diesbezüglich eine professionelle Folgeabschätzung erfolgen. Es müssen hier auch die Parkmöglichkeiten überprüft werden.

Es liegen somit durch das geplante Projekt unmittelbare Auswirkungen auf Menschen (§ 1 Abs 1 Z 1 lit a UVP-G), auf Klima (§ 1 Abs 1 Z 1 lit b UVP-G) und auf die Landschaft (§ 1 Abs 1 Z 1 lit c UVP-G) vor.

Ad 7) (Gefahren-) Güterverkehr:

Zweck des Vorhabens, und das wird immer wieder seitens der ÖBB-Infrastruktur AG in ihren, auch im UVP-Verfahren eingereichten Unterlagen betont, ist die Steigerung des Komforts und die Schaffung eines barrierefreien Personenverkehrs sowie die Erhöhung der Zugfrequenz auf einen 15 Minuten-Takt im Sinne eines verdichteten Nahverkehrs. In den Projektunterlagen und auch in der Vereinbarung mit der Stadt Wien vom Mai 2016 wird immer auf Personenverkehr abgestellt.

Nun wurde jedoch erstmals ausdrücklich und schriftlich mit Schreiben der Frau Bundesministerin Gewessler an den Klimtverein mit Schreiben vom 8.9.2020 wortwörtlich festgehalten: **„Die Trasse muss in jedem Fall so ausgelegt werden, dass sie für den Güterverkehr befahrbar ist.“**

Beweis: beiliegendes Schreiben des BMK vom 8.9.2020

Dass somit auf den Güterverkehr bei der Trassierung Rücksicht genommen werden muss, weil dieser die Verbindungsbahn benutzen muss, widerspricht auch der Vereinbarung mit der Stadt Wien vom 23.5.2016 und ist dieses Projekt auch aus diesem Grund nicht genehmigungsfähig. Entlang der Verbindungsbahnstrecke handelt es sich um dicht besiedeltes Wohngebiet, in welchem sich etliche Betreuungs- und Bildungseinrichtungen wie Kindergärten, Schulen, Kirchen, Gemeindezentren und Bildungshäuser in unmittelbarer Nachbarschaft zur Bahnstrecke befinden. Dies widerspricht jedem vernünftigen Verkehrskonzept, dass in Hochlage Güterzüge durch Wohngebiet geführt werden. Durch eine Absenkung der Bahntrasse unter das aktuelle Straßenniveau könnten nicht nur die entstehenden Lärmbelästigungen, sondern auch die Gefahren bei einem Unfall und einen daraus resultierenden Austritt gefährlicher Flüssigkeiten oder flüchtiger Stoffe minimiert werden.

Es kann auch nicht so sein, dass die Bevölkerung Hietzings durch fehlplanerische Leistungen der ÖBB-Infrastruktur AG bestraft wird. Der Lainzer Tunnel wurde anstatt in 2 Röhren nur in einer Röhre gebaut. Dies bedeutet, dass jetzt bei Wartungs- und Kontrollarbeiten der gesamte Tunnel lahmgelegt ist und nicht nur jeweils eine Röhre. Bei solchen Wartungsarbeiten geht dann der gesamte Verkehr ersatzweise über die Verbindungsbahn. Dieser Lainzer Tunnel ist mittlerweile ausgelastet und vor allem stört sich der Mischbetrieb von schnellen Personenzügen und langsamen Güterzügen gegenseitig. Außerdem gab es schon die Fehlplanungen seitens der ÖBB-Infrastruktur AG beim Hauptbahnhof. Man hat dort die ganzen Vorbahnhöfe immobilienmäßig für ein neues Stadtviertel verwertet. Diese dienen aber zum Abstellen von Zugsgarnituren außerhalb der Stoßzeiten. Der Vorbahnhof am Matzleinsdorfer platzts schon durch das Abstellen der Railjets aus allen Nähten. Daher müssen die leeren Schnellbahngarnituren nun über die Verbindungsbahn zum Vorbahnhof beim Westbahnhof geschickt werden und dann wieder retour zur Stammstrecke.

Österreichs wichtigster Handelspartner ist Deutschland und wenn man die Güter auf die Schiene bringen will, dann kommen diese über die Westbahn herein und werden über die Verbindungsbahn zum neu errichteten Containerterminal in Inzersdorf sowie zum Verschiebebahnhof Kledering. Die Verbindungsbahn soll ein Teil der neuen Seidenstraße werden.

Es kann nicht so sein, dass aufgrund von Fehlplanungen wieder die Bevölkerung leiden muss. Die ÖBB-Infrastruktur AG hat kein Konzept, wie es in der Allgemeinheit in der Zukunft mit

den Strecken ausschauen soll. Sie konzentrieren sich immer auf ein Projekt, ohne das Gesamte im Auge zu haben.

Jedenfalls gibt es durch den Güterverkehr durch Wohngebiet massive Auswirkungen auf die Menschen und die Umwelt und ist ein solcher keinesfalls zu genehmigen. Da schon zugestanden wurde, dass die Trassenführung wegen des Güterverkehrs so angelegt sein muss, ist diesem Projekt seitens der Behörde die Zustimmung zu versagen.

Weiters muss zum Hauptargument der ÖBB, dass durch dieses Projekt ein 15-Minuten S-Bahn Takt möglich wird, Stellung bezogen werden:

Der 15-Minuten Takt wurde im Rahmenvertrag zwischen der Stadt Wien und den ÖBB nicht vertraglich fixiert. Laut den UVP-Einreichunterlagen geht aus den Tabellen des Betriebsprogrammes sowohl im Bestand (Stand 2018) als auch aus der Prognose für die fertige Strecke klar hervor, dass die Streckenauslastung einen 15-Minuten Takt nicht zulässt, da auf europäischer Ebene Mindestabstände zwischen Güter- und Personenzügen vorgesehen sind, die eine Vollbremsung ohne Gefahr eines Auffahrunfalls vorschreiben.

Damit ist aus den Unterlagen der ÖBB für das Projekt selbst klar erkenntlich, dass der angekündigte 15-Minuten Takt nicht umsetzbar ist und somit der größte "Vorteil", mit dem gegenüber der Bevölkerung argumentiert wird, nicht stimmt. Die Zugdaten befinden sich in den Tabellen Nr. 11 und 12. Die beiden Tabellen haben 8 Zeilen (entsprechend den Streckenabschnitten bzw. Abzweigungen) und 6 Spalten ("Schnellzüge", "Eil- u. Regionalz.", "Ferngüterzüge", "Nahgüterzüge", "Dienstzüge" und dann "Gesamtsumme"), wobei die 6 Spalten jeweils in TAG (06:00 - 19:00 Uhr) - ABEND (19:00 - 22:00 Uhr) - NACHT (22:00 - 06:00 Uhr) gegliedert sind. In der 6. Zeile (Abzw Hfl - Maxing) sind für 2018 neun (9) "Ferngüterzüge" angegeben, für 2025+ sind es 55 (fünfundfünfzig!) pro Tag.

Geteilt auf die 24 Stunden pro Tag: 2018 : Tag: 3, Abend: 1, Nacht: 5; 2025+ : Tag: 26, Abend: 12, Nacht: 17. Bei den örtlich zulässigen Geschwindigkeiten (Höchstgeschwindigkeiten für die unterschiedlichen Zuggattungen, für "Ferngüterzüge": max. 100 km/h), Zuglängen und geplanten Stationen ist ein "15 Minuten-Takt" der Schnellbahn nicht möglich. [Auf S. 63 der Umweltverträglichkeitserklärung gibt die Tabelle 30 die "Durchschnittliche Zuglänge in [m]" für Ferngüterzüge mit 550 an.]

Es liegen somit durch das geplante Projekt unmittelbare Auswirkungen auf Menschen (§ 1 Abs 1 Z 1 lit a UVP-G), auf Fläche und Boden, Wasser, Luft und Klima (§ 1 Abs 1 Z 1 lit b UVP-G) und auf Sach- und Kulturgüter (§ 1 Abs 1 Z 1 lit d UVP-G) vor.

Ad 8) Wertverlust der umliegenden Grundstücke durch die Hochlage (auch Wohnqualitätsverlust):

Durch die Errichtung einer in Hochlage geführten Bahntrasse im Bereich zwischen Hietzinger Kai und der natürlichen Erhebung (Ausläufer des „roten Berges“) im Bereich Titlgasse/Tolstojgasse kommt es zu einer empfindlichen Wertminderung der Liegenschaften und eines Wohnqualitätsverlustes der dort ansässigen Wohnbevölkerung.

Es wird insbesondere im Bereich der Hietzinger Hauptstraße durch die Hochlage massiv in das Ortsbild eingegriffen. Deshalb hat hier eine Verhältnismäßigkeitsprüfung zu erfolgen, da dieser Eingriff den persönlichen Lebensraum von zahlreichen hier wohnenden und arbeitenden Menschen zerstört. Im Rahmen der Verhältnismäßigkeitsprüfung ist der erforderliche Sachverhalt zu erheben: Öffentliches Interesse und Eignung. Erforderlichkeit – Alternativen zur Zielerreichung und Güterabwägung – Umfang der Beeinträchtigung, insbesondere Rechte Dritter. Da es vernünftige und machbare Alternativvorschläge gibt und auch die derzeitige Trassenführung besser ist als das geplante Projekt, wird im Rahmen dieser Verhältnismäßigkeitsprüfung die mangelnde Genehmigungsfähigkeit festzustellen sein.

Es liegen somit durch das geplante Projekt unmittelbare Auswirkungen auf Menschen (§1 Abs 1 Z 1 lit a UVP-G) und auf Sach- und Kulturgüter (§ 1 Abs 1 Z 1 lit d UVP-G) vor.

Ad 9) Körperschallentwicklung und damit einhergehende bauliche Schäden im Umkreis der Strecke:

Durch die Hochlage mitten durch Wohngebiet (es stehen entlang der geplanten Hochtrasse große Mehrfamilienhäuser und Wohnblöcke) ist durch die Körperschallentwicklung mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit mit schweren baulichen Schäden im Umkreis der Strecke, insbesondere bei dem in Hochlage geführten Bereich, zu rechnen.

Es liegen somit durch das geplante Projekt unmittelbare Auswirkungen auf Sach- und Kulturgüter (§ 1 Abs 1 Z 1 lit d UVP-G) vor.

Auch diese Auswirkungen würden durch eine Tieferlegung der Trasse oder eine Beibehaltung der bestehenden Trasse vermieden werden.

Ad 10) Die vorliegenden Planungen widersprechen den Klimaschutzzielen:

Es gibt seitens der Stadt Wien einen Strategieplan, der Maßnahmen gegen den Klimawandel vorsieht (<https://www.wien.gv.at/umweltschutz/raum/pdf/uhi-strategieplan.pdf>).

Genau dieser Strategieplan widerspricht jedoch dem gegenständlichen Projekt, weil durch das dieses Verbindungsbahn-Projekt Grünraum verloren geht. Es hätte deshalb eine strategische Umweltprüfung (SUP) stattfinden müssen. Die SUP ist in der Bauordnung verankert und muss durchgeführt werden, wenn bei der Umsetzung für mindestens ein Schutzgut, wie das Klima, erhebliche negative Auswirkungen zu erwarten sind. Die SUP ist der UVP vorgereicht, da die UVP erst bei der konkreten Projektplanung erfolgt. Dieses Projekt wurde nach unserem Wissenstand bereits eingereicht, ohne dass jemals eine SUP stattgefunden hat. Auch aus diesem Grund darf dem Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG nicht stattgegeben werden, vielmehr muss zunächst die SUP stattfinden.

In dem Strategieplan der Stadt Wien wird auch auf die Wichtigkeit von Grünräumen hingewiesen: „Grüne Infrastruktur hat gegenüber grauer Infrastruktur – also technischen Lösungen – den Vorteil, gleichzeitig ökologischen, wirtschaftlichen und sozialen Nutzen zu bieten.“

Auch die Bedeutung von Frischluftschneisen wird im Strategieplan beschrieben. Durch die Hochlage, also die höhere Barriere werden die kühleren Luftströmungen aus dem Lainzer Tiergarten behindert. Durch das gegenständliche Projekt in Hochlage wird die städtische Luftzirkulation behindert, was dem Strategieplan eindeutig widerspricht.

Auf Seite 35 des Strategieplans heißt es hierzu: „Die Ausrichtung von Straßen, deren Querschnitte, Ausstattung und Vegetation sowie die Höhe und Beschaffenheit der angrenzenden Bebauung haben einen entscheidenden Einfluss auf das Mikroklima und damit auf den Aufenthaltskomfort bei Hitze. Die Lage und Ausrichtung der Straßen im Wind- und Luftzirkulationssystem der Agglomeration hat zudem Auswirkungen auf das Klima der ganzen Stadt. Beides gilt es bei der Anlage neuer bzw. der Umgestaltung bestehender Straßenzüge zu berücksichtigen.“ Diese Aussagen müssen auch analog auf Bahnstrecken angewandt werden,

sodass dies in dieser Form sicher auch für das Betonband der Verbindungsbahn in Hochlage zutrifft.

Seite 40 des Strategieplans zeigt u.a. einen Plan mit der Aufwertung von Freiraum. Dieser Freiraum läuft im 13. Bezirk gegen eine Barriere (Hochlage der Verbindungsbahn).

Aufgrund dieser Widersprüche zum Strategieplan der Stadt Wien kann das gegenständliche Projekt auch nicht genehmigt werden.

Es liegen somit durch das geplante Projekt hier unmittelbare Auswirkungen auf Fläche und Boden, Wasser, Luft und Klima (§1 Abs 1 Z 1 lit b) und auf die Landschaft (§ 1 Abs 1 Z 1 lit c UVP-G) vor.

Ad 11) Keine Berücksichtigung des Denkmalschutzes:

Es wird keinerlei Rücksicht auf den Denkmalschutz und erhaltungswürdige Gebäude gelegt. Insbesondere die Hochtrasse im Bereich der Hietzinger Hauptstraße und die neue Station Hietzinger Hauptstraße würden in Hinblick auf das Stadtbild entlang der historischen Sichtachse zwischen dem ehemaligen erzbischöflichen Palais in Ober Sankt Veit und dem Schloss Schönbrunn massive Eingriffe in das bestehende Ortsbild mit sich bringen. Durch die km-langen und sehr hohen Lärmschutzwände würde dies eine dauerhafte Unterbrechung dieser historischen Sichtachse darstellen. Das Orts- und Landschaftsbild wird zerstört. Es sind jedenfalls diesbezüglich Stellungnahmen der UNESCO und von ICOMOS einzuholen.

Es liegen somit durch das geplante Projekt unmittelbare Auswirkungen auf Sach- und Kulturgüter (§ 1 Abs 1 Z 1 lit d UVP-G) vor.

Ad 12) Künstlich geschaffene Barriere zwischen den Bezirksteilen:

Durch die starke Reduktion der Querungen wird durch das gegenständliche Projekt eine Barriere zwischen den einzelnen Bezirksteilen geschaffen. Es werden mehrere Bezirke in einem Bezirk geschaffen bzw. massiv erweitert. Für Bewohner Hietzings wird die Fahrt von A nach B um einiges länger als derzeit. Sie müssen Umwege in Kauf nehmen, sodass das Verkehrsaufkommen in den Straßen dermaßen steigt, dass Staubbildung die Folge ist und diese Umwe-

ge somit um einiges länger dauern als heute (zusätzlich natürlich ein Mehr an Abgasen, CO₂, Lärm, Feinstaub, usw.). Feinstaub verkürzt außerdem die Lebensdauer der Menschen.

Es liegen somit durch das geplante Projekt unmittelbare Auswirkungen auf Menschen (§ 1 Abs 1 Z 1 lit a UVP-G) und auf Fläche, Boden, Wasser, Luft und Klima (§ 1 Abs 1 Z 1 lit b UVP-G) vor.

Ad 13) Keine ausreichende Prüfung von Alternativvorschlägen:

Die ÖBB-Infrastruktur AG führt zahlreiche Trassenvarianten an, scheidet aber einfach eine Vielzahl von solchen aus, weil sie angeblich nicht den Zielen des Vorhabens entsprechen.

Aus dem Zweck des Vorhabens (zweigleisiger Ausbau der Strecke Wien Hütteldorf – Wien Meidling; Erhöhung der Zugfrequenz der Linie S80 auf einen 15 Minuten Takt, etc) ist jedoch nicht zu erschließen, warum eine Tieferlegung der Trasse ausgeschieden werden muss und/oder soll. Gerade durch die Tieferlegung der Trasse würden alle vorhin genannten Beeinträchtigungen für Umwelt, Kultur und Menschen vermieden werden. In der Stadt Wien, wo U-Bahnen mit allen Schwierigkeitsgraden (unter dem Donaukanal, U-Röhren-Kreuzungen, bis in Tiefen von 40m, etc.) ohne weiteres gebaut werden, ist es wohl nicht verständlich, wenn man Züge in Hoehlage durch Wohngebiet fahren lässt.

Es gibt mehrere vernünftige Alternativvorschläge, wobei auf die Website www.steinbach.wien besonders hingewiesen werden soll. Diese darin enthaltenen 2 Alternativvorschläge sind unter www.steinbach.wien/2020/verbindungsbahn und www.steinbach.wien/2021/attractivierung-der-verbindungsbahn-variante-0-0-plus abrufbar und werden ausdrücklich auch zum Bestandteil dieser Einwendungen gemacht.

Bei dem Projekt, das unter www.steinbach.wien/2020/verbindungsbahn abrufbar ist, handelt es sich um eine Tieferlegung der Trasse, was sowohl technisch als auch wirtschaftlich durchführbar ist und auch bereits an allfällige weitere verkehrstechnischen Planungen denkt und sämtlichen Nah-Verkehr miteinbezieht. Diese Trassenführung ist jedenfalls von einem technischen Sachverständigen auf ihre Durchführbarkeit zu prüfen.

Bei dem Projekt, das unter www.steinbach.wien/2021/attractivierung-der-verbindungsbahn-variante-0-0-plus abrufbar ist, handelt es sich um eine sog. Nullvariante, das heißt, die Stre-

ckenführung bleibt gleich, aber die Querungen der Trasse für den motorisierten Individualverkehr sind entweder durch Unter- oder Überführung geplant, sodass eine Querung der Bahnstrecke möglich ist. Auch dadurch werden die Beeinträchtigungen für Mensch, Umwelt und Kultur nicht schlechter, als derzeit. Auch diese Variante ist technisch und wirtschaftlich möglich und muss im Laufe des UVP-Verfahrens von einem Sachverständigen beurteilt werden.

Auch der Alternativ-Kombivorschlag (50% ÖBB, 50% Ing. Schmid) des Ing. Hans Schmid ist zu prüfen. Er wurde auch der ÖBB Infrastruktur AG bereits vorgelegt. Auch diese Trassenführung ist wirtschaftlich und technisch möglich und vermeidet die nachteiligen Auswirkungen des gegenständlichen Projektes. Die Trassenführung in diesem Vorschlag verhindert eine einschneidende neue Teilung der Siedlungsräume.

Beweis: beiliegende Skizze des Ing. Hans Schmid.

Es werden nur beispielhaft diese drei Varianten angeführt, es gibt noch weitere, die die nachteiligen Auswirkungen des gegenständlichen Projektes vermeiden.

Die ÖBB Infrastruktur AG versteift sich auf „ihre“ Hochlage, ohne sich ernsthaft mit anderen Varianten, die einerseits zeitgemäß sind, andererseits die nachteiligen Auswirkungen des geplanten Projektes vermeiden, zu beschäftigen. Es kann doch nicht im 21. Jahrhundert durch dicht besiedeltes, bestes Wohngebiet eine Bahn in Hochlage bzw. mit riesigen Schallschutzwänden geführt werden. Außerdem wurde für Alternativ-Lösungen noch nie eine Kalkulation (mit Mehr- bzw. Minderpreisen) erstellt, sondern nur beliebige Schätzwerte genannt. Diese Kalkulation ist sofort nachzuholen und der Behörde nachzureichen. Ohne diese Kalkulation kann keine Genehmigung erfolgen.

In der Umweltverträglichkeitserklärung der ÖBB-Infrastruktur AG werde jedoch alle Alternativen, die vernünftig sind, künstlich schlechtgemacht, indem eine Reihe von Annahmen getroffen wird, die nicht weiter belegt werden.

Grundsätzlich vertritt die ÖBB-Infrastruktur AG den Standpunkt, dass durch eine U-förmige Unterführung im Bereich der Hietzinger Hauptstraße die Straßenverkehrsverbindungen verschlechtert würden (Seite 203), bleibt den entsprechenden Nachweis aber schuldig.

Die Unterführung im Bereich der Hietzinger Hauptstraße wird ohne nähere Erklärung auch als „unzureichend“ bzw. „verkehrstechnisch sehr ungünstig“ bezeichnet (Seite 202, 203). Unsubstantiierte Behauptungen reichen sicher nicht aus, um Alternativen zu verneinen.

Die Behauptung, „Die Querungsmöglichkeiten im Bereich zwischen Auhofstraße und Beckgasse würden sich deutlich verschlechtern“ (Seite 203) ist eine starke Übertreibung, da bei dieser Variante nur die MV-Querung im Bereich Auhofstraße wegfallen würde.

Was die Straßenunterführung mit der angepassten und erweiterbaren Führung der Busse zu tun hat und warum diese nicht möglich sein soll, ist nicht nachvollziehbar. Es gibt diesbezüglich keine Ausführungen seitens der ÖBB-Infrastruktur AG.

Auf Seite 204 der Umweltverträglichkeitserklärung werden bahnbetriebliche Einschränkungen behauptet, jedoch ohne irgendeine Begründung.

Auf Seite 202 wird einfach behauptet, dass es zu einem erheblichen Verlust von landschaftsprägenden Strukturelementen kommen sollte. Was mit dieser Aussage der ÖBB-Infrastruktur AG gemeint ist, bleibt offen und ist nicht nachvollziehbar.

Eine weitere nicht nachvollziehbare und auch nicht begründete Behauptung ist, dass die Varianten zu einer höheren Umweltbelastung führen.

Es liegen zu den verschiedenen von der ÖBB-Infrastruktur AG genannten Varianten keine detaillierten Schallschutzberechnungen vor.

Allein aus diesen kleinen Aufzählungen von unsubstantiierten Behauptungen der ÖBB-Infrastruktur AG ist ersichtlich, dass diese sich nicht ernsthaft mit Varianten auseinandergesetzt hat, sondern stur auf der Hochlage beharrt.

Aber es stellt sich hierbei auch die Frage, ob das gegenständliche Projekt überhaupt notwendig ist. Es gibt keine schlüssige, von den gegenwärtigen Umständen ausgehende Bedarfserhebung. Wie bereits erwähnt, hat sich das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung seit Ausbruch der COVID-Pandemie erheblich geändert. Es sind viel weniger Personen mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs. Bereits vor Corona jedoch waren die Züge der Verbindungsbahn

nur zu den Stoßzeiten voll, den Rest des Tages jedoch kaum ausgelastet. Den Bahnhof bei der Hietzinger Hauptstraße gab es schon einmal, das Gebäude steht heute noch. Hätte es Bedarf gegeben, wäre er wohl nicht aufgelassen worden. Auch dies legt die Vermutung nahe, dass es der ÖBB-Infrastruktur AG mehr um den Güterverkehr als um den Personenverkehr geht. Wenn es aber um den Güterverkehr geht, ist jedenfalls die Genehmigung zu versagen, da dies dem Zweck des Vorhabens widerspricht.

Ad 14) Baukosten (Projektbudget):

Gegenständliches ÖBB-Projekt wurde laut der ÖBB-Infrastruktur AG mit € 270 Mio € für die Projektlänge von 5,5 km veranschlagt.

Bei den derzeitigen modernen ersten Bauphasen für die U2-Verlängerung bzw. den U5-Bauabschnitt betragen lediglich für die Bereiche Frankplatz und Matzleinsdorferplatz 2100 Mio €.

Beweis: beiliegende Kurier-Artikeln vom 11.1.2021 bzw. 26.1.2021

Dies zeigt doch eindeutig, dass gegenständliches ÖBB-Projekt eine umweltfeindliche Billigstvariante ist, die den heutigen Anforderungen nicht gerecht wird und ein Kostenrahmen auf Basis der heutigen Umwelanforderungen unbedingt erforderlich ist.

Die heutige Verbindungsbahn ist 150 Jahre alt und sollte doch für die nächsten 150 Jahre den Anforderungen entsprechen und nicht eine große Bausünde werden.

Zusammenfassung:

Aus all diesen Einwendungspunkten geht eindeutig hervor, dass das gegenständliche Projekt der ÖBB-Infrastruktur AG „Attraktivierung der Verbindungsbahn“ nicht umweltverträglich und deshalb auch nicht genehmigungsfähig ist.

Das gegenständliche Projekt hat nur negative massive und unmittelbare Auswirkungen auf Menschen und die biologische Vielfalt, einschließlich der Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume, auf Fläche und Boden, Luft und Klima, auf die Landschaft und auf Sach- und Kulturgüter.

In § 1 Abs 1 UVP-G wird ausdrücklich bei der Umweltverträglichkeitsprüfung die Beteiligung der Öffentlichkeit genannt. Diese Öffentlichkeitsbeteiligung wird aber im gegenständlichen Fall massiv erschwert, indem die Behörde Fristen nicht verlängert, obwohl besondere Umstände (COVID-Pandemie) diese Fristverlängerung zwingend erforderlich machen. Es hat den Anschein, dass dieses Projekt ohne viel Widerstand „durchgepeitscht“ werden soll, obwohl zahlreiche negative Auswirkungen auf Mensch, Natur, Umwelt und Tiere mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit zu erwarten sind.

Es fehlt auch eine Verknüpfung mit der S 45 (Vorortelinie) und U 4 im gegenständlichen Projekt.

Jedenfalls darf die Attraktivierung der Verbindungsbahn nicht durch eine Hochlage und auch nicht durch den Querungsverlust für den motorisierten Individualverkehr erfolgen, weil gerade durch die Hochlage und den Querungsverlust die oben erwähnten negativen Auswirkungen entstehen.

Fast alle der genannten Einwendungspunkte entfallen, wenn die Trasse tiefergelegt wird oder aber die bisherige Trasse beibehalten wird bei gleichzeitiger Errichtung von Unter- und/oder Überführungen für den motorisierten Individualverkehr (dabei wäre dann auch ein 15 Minuten Takt möglich). Es sollen jedenfalls im UVP-Verfahren jetzt genauestens alle Alternativen in der Trassenführung geprüft werden.

Die gegenständliche BürgerInnen-Initiative wird bereits von 1961 Menschen per Unterschrift unterstützt. Wäre jetzt nicht die Pandemie und wären Sammelaktionen möglich gewesen, würden noch weit mehr Unterschriften vorliegen.

Es wird somit der

ANTRAG

gestellt,

dem derzeitigen Projekt der ÖBB-Infrastruktur AG „Attraktivierung der Verbindungsbahn“,
GZ: 2021-0.117.157, keine Genehmigung nach dem UVP-Gesetz zu erteilen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Stephan Messner

für die BürgerInnen -Initiative

„Attraktivierung der Verbindungsbahn – Ohne Hochtrasse und Querungsverlust (MIV)“

Beilagen: wie erwähnt