

BMK - IV/E2 (Oberste Eisenbahnbehörde Ge-
nehmigung Infrastruktur und Fahrzeuge)
e2@bmk.gv.at

Mag. Daniel Nestler
Sachbearbeiter

Mag.^a Ute Pipp
Sachbearbeiterin

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien
Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

E-Mail-Antworten sind bitte unter Anführung
der Geschäftszahl an oben angeführte E-Mail-
Adresse zu richten.

Geschäftszahl: 2024-0.800.119

Wien, 23. Dezember 2024

Vorhaben „Wien Meidling-Mödling, 4-gleisiger Ausbau“ (UVP-Verfahren) an den ÖBB-Strecken (gemäß Konsens):

- **Wien Hbf – Spielfeld-Strass Staatsgrenze – (Sentilj) km 3,010 - km 16,796;
entspricht VzG-Strecken:**
- **10501 Wien Hbf-Südosttangente (in Wbf)=Staatsgrenze nächst Spielfeld-
Straß (Sentilj) km 3,010 - km 16,796;**
- **12801 Wien Hetzendorf (in Wbf) – Mödling, km 3,010 - km 16,796**

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

Verhandlungsschrift

**über die vom 16. bis 19. Dezember 2024 im Großverfahren durchgeführte öffentliche münd-
liche Verhandlung**

Verhandlungsteilnehmende:

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

Mag. Daniel NESTLER als Verhandlungsleiter

Mag.^a Ute PIPP als Protokollführerin

Mag. Nikolaus KREMSER

Mag. Stefan BUGNITS

Mag.^a Alexandra FRÖHLICH

Stefanie WOLFSBAUER

UVP-Koordination, UVP-Sachverständige und deren Fachbereiche:

DI Oliver RATHSCHÜLER (UVP-Koordination und Sachverständiger FB Raum- und Bodennut-
zung, Landschaft/Stadtbild, Sachgüter)

DI Vanessa BRUMEN (UVP-Koordination)

DI Dr. Hans WEHR (Sachverständiger FB Eisenbahnwesen aus betrieblicher Sicht)

DI Thomas SETZNAGEL (Sachverständiger FB Eisenbahnwesen aus bautechnischer Sicht (inkl. Eisenbahnkreuzungen) sowie Straßenbau und -verkehr)

Ing. Wilhelm LAMPEL (Sachverständiger FB Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Beleuchtung und Beschattung)

DI Martin KÜHNERT (Sachverständiger FB Luft und Klima sowie FB Forstwesen, Waldökologie und Wildökologie)

DI Dr. Günther ACHS (Sachverständiger FB Lärm- und Erschütterungsschutz)

Priv. Doz. Dr. Paul WEXBERG (Sachverständiger FB Humanmedizin)

DI Robert PFISTERER (Sachverständiger FB Wasserbautechnik und Oberflächenwässer)

Mag. Christian WOLF (Sachverständiger FB Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser)

DI Robert ZIDECK (Sachverständiger FB Ökologie [Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt und Naturschutz])

Mag. Tobias FRIEDEL (Sachverständiger FB Ökologie [Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt und Naturschutz])

DI Reinhard WIMMER (Sachverständiger FB Gewässerökologie)

DI Dr. Kurt SCHIPPINGER (Sachverständiger FB Abfallwirtschaft)

DI Anton JÄGER (Sachverständiger FB Agrarwesen, Boden und Fläche)

Mag. Christoph BLESL (ASV BDA) (Sachverständiger FB Kulturgüter)

§31a-Gutachter Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H (kurz: BCT) (16. und 17.12.2024):

Johanna RAMMER-WUTTE BA, MA (Gesamtgutachten)

Matthias BAUER, (Koordination)

DI Martin HEINISCH (Brandschutz)

Ing. Jan FRITZ (Oberleitung & 50 Hz - Vertretung)

DI Erwin PANI (Konstruktiver Ingenieurbau)

DI Margit BAMMER (Hochbau, inkl. TGA)

DI Volker HAVELEC (Eisenbahnbautechnik)

Ing. August ZIERL (Fernmeldetechnik und Leit- und Sicherungstechnik)

Priv. Doz. DI Dr. Fritz KOPF (Geotechnik)

Ing. Thomas TIETZE (Schall und Erschütterungen - Vertretung)

DI Pia MANDAHUS (Oberfläche und Straße)

DI Dr. Birgit STRENN (Wasserbau)

DI Hanno TÖLL (Schall und Erschütterungen)

DI Thomas THEUER (Oberfläche und Straße - Vertretung)

ÖBB Infrastruktur AG:

DI Luzie KNEIFEL (ÖBB Infra - Projektleitung)

DI Natalie ARZT (ÖBB Infra - Projektkoordination)

Mag.^a Michaela HAAS (ÖBB Infra - Recht)

Mag. Andreas NETZER (ÖBB Infra - Recht)

DI Katrin WEIßENBÖCK (ÖBB Infra – Projektkoordination)

Jakob VINTERA, B.Sc. (ÖBB Infra – Projektmitarbeit)

Ing. Nikolaus CERVINKA, B.Sc. (ÖBB Infra – Projektmitarbeit)

Markus MIKSCH, MLS (ÖBB Infra – Projektassistenz)

Thomas WAHL, BA. MA. (ÖBB Infra – Kommunikation)

DI VW Oliver HELMLING (ÖBB Infra – IT)

Planer, Fachbeitragssteller und Rechtsvertretung ÖBB:

Ing. Alexander RISTL (FB Streckenplanung; Team IST – Planung / IBBS ZT GmbH)

DI David MAYERHOFER (FB Streckenplanung; Team IST – Planung/ Tecton Consult Engineering ZT GmbH)

DI Stefan SANDRISSER (FB Streckenplanung; Team IST – Planung/ Stoik & Partner ZT GmbH)

DI Moritz FÖRDERER (FB UVE Koordination; Team IST – FB Koordination/ Gruppe Wasser ZT GmbH)

DI Gunter STOCKER (FB Verkehrsuntersuchung; Snizek + Partner Verkehrsplanung GmbH)

B.Sc. Michael LÖSCHENBRAND (FB Licht; iC Consulente Ziviltechniker GesmbH)

DI Martin KOLLER (FB Luft & Klima; iC Consulente Ziviltechniker GesmbH)

Ing. Albert HIRN (FB Schall; iC Consulente Ziviltechniker GesmbH)

DI Wolfgang UNTERBERGER (FB Erschütterungen; iC Consulente Ziviltechniker GesmbH))

Ao. Univ.-Prof. Dr. med. univ. Gerald HAIDINGER (FB Humanmedizin; Medizinische Universität Wien)

DI Matthias JANOTTA (FB Wasser – Grundwasser inkl. Risiko; BGG Consult ZT-GmbH)

Philipp WALLNER, M.Sc. (FB Wasser – Oberflächenwasser; Gruppe Wasser ZT GmbH)

DI Alexandra JANETSCHEK-BORST (FB Biologische Vielfalt; Büro Land in Sicht)

Mag. Wolfgang SIEGL (FB Boden, forstrechl. & naturschutzrechtl. Einr.; ARGE ÖKOLOGIE)

DI Michael KOCHBERGER (FB Abfallwirtschaft, ESW Consulting Wruss ZT GmbH)

DI Susanne SCHERÜBL-MEITZ (FB Siedlungsraum; Dr. Paula ZT GmbH)

Dr. Michael HECHT (Fellner Wratzfeld & Partner Rechtsanwälte GmbH)

Josef PEER, LL. M. (Fellner Wratzfeld & Partner Rechtsanwälte GmbH)

Mag.^a Christina KLAPF (Fellner Wratzfeld & Partner Rechtsanwälte GmbH)

Weitere Verhandlungsteilnehmende:

Alle weiteren VerhandlungsteilnehmerInnen gehen aus der Verhandlungsschrift (siehe Stellungnahmen während der Verhandlung) sowie den Anwesenheitslisten, die gesammelt als **Beilage ./1** zur Verhandlungsschrift genommen werden, hervor.

1. Verhandlungstag am 16. Dezember 2024

Der Verhandlungsleiter eröffnet am 16. Dezember 2024 um 10:00 Uhr, im Haus der Begegnung Liesing, Perchtoldsdorfer Straße 1, 1230 Wien, im Namen des BMK die mit Edikt – kundgemacht am 7. November 2024 – für vier Tage anberaumte öffentliche mündliche Verhandlung für das mit Schreiben vom 12. Dezember 2023 von der ÖBB Infrastruktur AG beantragte Vorhaben „*Wien Meidling-Mödling, 4-gleisiger Ausbau*“ und begrüßt die Verhandlungsteilnehmer und Verhandlungsteilnehmerinnen.

Der Verhandlungsleiter fährt wie in **Beilage ./3 (PPT-Präsentation Behörde)** fort und

- weist vorab darauf hin, dass Film-, Foto- und Tonbandaufnahmen während der mündlichen Verhandlung sowie deren Verbreitung behördlich untersagt sind;
- stellt die Verhandlungsleitung, die weiteren anwesenden Vertreter der UVP-Behörde (BMK) sowie die UVP-Koordination und die UVP-Sachverständigen sowie deren Fachgebiete vor;
- legt den Verhandlungsgegenstand dar, fasst die bisher erfolgten Verfahrensschritte zusammen, weist darauf hin, dass das Verfahren als Großverfahren gemäß § 44a ff

AVG geführt wird, erläutert den rechtlichen Rahmen und die Aufgaben des gegenständlichen Verfahrens sowie die Behördenzuständigkeiten;

- gibt bekannt, dass das Vorhaben ordnungsgemäß im Großverfahren durch Edikt vom 25. April 2024 (Kundmachung 1) kundgemacht wurde und die während der öffentlichen Auflagefrist vom 6. Mai 2024 bis einschließlich 1. Juli 2024 eingelangten Stellungnahmen und Einwendungen im Umweltverträglichkeitsgutachten (Band „Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen“) von den Sachverständigen fachlich beantwortet wurden;
- gibt bekannt, dass sich die Personengruppen „Gegen Bahnausbau Wien Meidling – Mödling“, „Wien Süd“ und „Bahnausbau Perchtoldsdorf“ erfolgreich als Bürgerinitiativen im gegenständlichen Verfahren konstituiert haben;
- gibt bekannt, dass mit Edikt vom 31. Oktober 2024 (Kundmachung 2) zum einen eine öffentliche Erörterung für 3. Dezember 2024 sowie eine mündliche Verhandlung von 16. bis 19. Dezember 2024 anberaumt wurde sowie zum anderen die öffentliche Auflage des Umweltverträglichkeitsgutachtens sowie weiterer Unterlagen kundgemacht wurde mit der Möglichkeit bis 5. Dezember 2024 schriftlich Stellung zu nehmen (unter Hinweis darauf, dass Vorbringen danach nicht mehr berücksichtigt werden können);
- weist darauf hin, dass es sich bei der mündlichen Verhandlung um eine Amtshandlung handelt, die den Zweck verfolgt, den für die Entscheidung maßgeblichen Sachverhalt festzustellen und den Parteien Gelegenheit zur Geltendmachung ihrer Rechte und rechtlichen Interessen zu geben;
- hält fest, dass die Identität der bei dieser Verhandlung Anwesenden bereits im Rahmen der durchgeführten Einlasskontrolle festgestellt worden ist und etwaige Vertretungsbefugnisse im Zuge der Eintragung in die Rednerliste festgestellt wurden;
- weist ausdrücklich darauf hin, dass die gegenständliche mündliche Verhandlung gemäß § 44e Abs. 1 AVG öffentlich ist, jedoch nur Parteien und Beteiligten (bzw. deren Bevollmächtigten) das Recht zusteht, im Rahmen der öffentlichen mündlichen Verhandlung Fragen zum gegenständlichen Vorhaben zu stellen und Einwendungen zu erheben und erinnert nochmals daran, dass Beteiligte im gegenständlichen Ediktalverfahren, wenn sie nicht rechtzeitig während der öffentlichen Auflage der Antragsunterlagen vom 6. Mai 2024 bis einschließlich 1. Juli 2024 rechtserhebliche Einwendungen im Sinne des § 44b Abs. 1 AVG gegen das Vorhaben erhoben haben, insoweit ihre Parteistellung verloren haben. Bloß als Teilnehmer an der öffentlichen mündlichen Verhandlung auftretende Personen sind Zuhörer und haben keinerlei Mitwirkungsbefugnisse;
- ersucht die Parteien ihre Wortmeldungen entweder im Anschluss an jene, in einer Verhandlungspause oder gegebenenfalls am Ende des Verhandlungstages bei einer der Schreibkräfte im Verhandlungssaal – im Bedarfsfall unter Zuhilfenahme eines Vertreters der Behörde – zu diktieren und im Original zu unterfertigen (mit dem Hinweis, dass eine Kopie an den/die Redner:in ergeht);
- weist darauf hin, dass nur mündlich im Zuge der Diskussion vorgebrachte und nicht protokollierte Stellungnahmen und Einwendungen im weiteren Verfahren nicht berücksichtigt werden können;
- weist darauf hin, dass die Verhandlungsschrift als Ergebnisprotokoll entsprechend den Bestimmungen des AVG abgefasst werden wird;
- erklärt, das allfällige im Verfahren oder in der mündlichen Verhandlung aufgeworfene Rechtsfragen in der verfahrensabschließenden Entscheidung beantwortet werden

- erinnert die Sachverständigen an ihre Wahrheitspflicht und an ihren Sachverständigeneid und macht auf die Folgen einer falschen Aussage eines Sachverständigen vor einer Verwaltungsbehörde (gerichtliche Strafbarkeit) aufmerksam;
- weist darauf hin, dass nachdem alle in der Rednerliste eingetragenen (am Verfahren beteiligten) Personen ihre Wortmeldungen abgegeben haben und auch sonst keine weiteren Vorbringen, Wortmeldungen bzw. Fragen von Verhandlungsteilnehmenden im Zuge der Verhandlung zu klären sind, das Ermittlungsverfahren gemäß § 39 Abs. 3 AVG iVm § 16 Abs. 3 UVP-G 2000 soweit entscheidungsreif für geschlossen erklärt wird mit der Wirkung, dass diesbezüglich im gegenständlichen Verfahren keine neue Tatsachen und Beweismittel mehr vorgebracht werden können;
- gibt bekannt, dass die eingelangten weiteren schriftlichen Konkretisierungen zu Einwendungen, sonstige Stellungnahmen und Beweisanträge in der mit Edikt vom 31. Oktober 2024 (kundgemacht am 7. November 2024) festgesetzten Frist bis 5. Dezember 2024 bei der Behörde eingelangt sind, jene im Dokument „Gutachterliche Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen zum 2. Edikt vor der Verhandlung“ beantwortet wurden und jene als **Beilage ./7** der Verhandlungsschrift angeschlossen wurde; soweit dies erforderlich werden die Stellungnahmen und Einwendungen im Rahmen der Verhandlung zudem mündlich erörtert werden;
- gibt bekannt, dass die Verhandlung über vier Tage anberaumt wurde, jeweils ganztägig ist, wobei sich die Gestaltung der Verhandlungspausen, des Verhandlungsendes und allfällige – im Zuge des Verhandlungsverlaufs erforderlich werdende – Änderungen des Zeitplans von der Verhandlungsleitung in der mündlichen Verhandlung bekannt gegeben werden und
- gibt bekannt, dass die Verhandlung grundsätzlich wie kundgemacht nach Fachbereichen gegliedert wird und sich Beteiligte, die zu einem Fachbereich eine Wortmeldung abgeben wollen, rechtzeitig in die jeweilige **Rednerlisten (Beilage ./2)** eintragen können, die vor Ort aufliegt
- legt fest, in welcher Reihenfolge und an welchen Verhandlungstagen vorgesehen ist, die einzelnen Fachbereiche (und der ihnen zugeordneten Wortmeldungen) abzuhandeln

Die Mittagspause ist von 13.00 – 14.00 Uhr geplant. Der Verhandlungsleiter fragt die Verhandlungsteilnehmenden, ob es organisatorische Fragen gibt. Das ist nicht der Fall.

Der Verhandlungsleiter erteilt nun der ÖBB Infrastruktur AG (DI Luzie KNEIFEL - Projektleiterin) das Wort zur Vorstellung der Mitarbeiter der ÖBB-Infrastruktur AG, des Planungsteams und der rechtsfreundlichen Vertretung sowie zur Vorstellung des Projekts in Grundzügen. Die Vorstellung des technischen Projekts erfolgt durch die Planungsgemeinschaft IST (IBBS/Stoik/Tecton). Diese wird als **Beilage ./4 (PPT-Präsentation ÖBB)** zur Verhandlungsschrift genommen.

Der Verhandlungsleiter übergibt das Wort an den UVP-Koordinator (DI Oliver Rathschüler) zur Präsentation des Umweltverträglichkeitsgutachtens. Diese wird als **Beilage ./5 (PPT-Präsentation UVP-Koordination)** zur Verhandlungsschrift genommen.

Der Verhandlungsleiter unterbricht die Verhandlung für eine Pause um 11:30.

Der Verhandlungsleiter nimmt die Verhandlung wieder auf um 11:54.

Der Verhandlungsleiter erklärt, dass zu Beginn der Behandlung eines Fachbereichs, der/die Sachverständige/n sich zunächst vorstellen und bekannt geben sollen, wie sie bei ihrer Beurteilung vorgegangen sind, gefolgt von der Beantwortung der Fragen und Wortmeldungen von Verhandlungsteilnehmenden während der Verhandlung und gegebenenfalls die Beantwortung derer schriftlichen Stellungnahmen, die bis 5. Dezember 2023 bei der Behörde eingelangt sind.

Fachbereich 1: Eisenbahnwesen aus betrieblicher Sicht, DI Dr. Hans WEHR

Der Verhandlungsleiter erteilt dem Sachverständigen für Eisenbahnwesen aus betrieblicher Sicht, DI Dr. Hans WEHR, das Wort und bittet ihn sich kurz vorzustellen.

Der Sachverständige DI Dr. Hans WEHR erläutert in Grundzügen sein Teilgutachten sowie die ergänzende Stellungnahme zu den zum Gutachten eingegangenen Stellungnahmen mittels besonderer Präsentation, die als **Beilage ./8** zur Verhandlungsschrift genommen wird.

Die Vollmacht von der BI Bahnausbau Perchtoldsdorf an Mag. Nöbauer für wird als **Beilage ./9** zur Verhandlungsschrift genommen.

Der Verhandlungsleiter erteilt daraufhin den zu diesem Fachbereich in die Rednerliste eingetragenen Personen das Wort und ersucht DI Dr. Hans WEHR im Anschluss daran um Beantwortung der Fragen und Wortmeldungen.

Stellungnahme von Bürgerinitiative Perchtoldsdorf und Mag. Reinhard Nöbauer Aspettenstraße 34/27/10 und 12, 2380 Perchtoldsdorf E003, D007 vertreten durch Mag. Reinhard Nöbauer

Ich bin durch das gegenständliche Vorhaben wie folgt betroffen:

Anrainer und Vertretung der Bürgerinitiative

Ich wende zum Vorhaben ergänzend ein:

Zur Wendeanlage: Dr. Wehr führte aus, dass die Wende im Bahnhof bei Betriebsstörungen nicht in 5 Minuten möglich ist (hochfahren des Führerstandes). Das trifft auch genauso normale Halte in Stationen, wo keine Wende vorgesehen ist. Störungen können immer auftreten. Die Frage ist nur, wie viele Störungen der Anrainer und wie viele Kosten vertretbar sind um für jede Betriebsstörung eine möglichst schnelle Lösung zu haben. Laut Dr. Wehr ist das zweite Wendegleis im Bereich Aspettenstraße insbesondere zum Abstellen schadhaften rollenden Material. Dafür gibt es aber zB zum Einen einen großen Verschubbahnhof (Atzgersdorf-Liesing) südlich der Haltestelle Perchtoldsdorf soll es auch ein fünftes Gleis geben. Das sollte ausreichen um Störungen auszugleichen.

Ich fordere daher:

Ich wünsche mir daher eine Vorlage zur Alternativen zur Wendeanlage Aspettenstraße, dadurch könnten große Kosten eingespart werden und insbesondere in der Bauphase den Anrainern einen unververtretbaren Lärmpegel und Abtransport des Bahndammes auf der Straße erspart bleiben.

Schallschutz: Ein verbesserter Schallschutz und die Einhaltung der WHO Empfehlungen und der Empfehlungen des Klimaschutzministeriums sollte geprüft werden. Insbesondere sollte

wie bereits in meiner Stellungnahme angegeben, wie viel Mehrkosten ein solcher verbesserter Schallschutz bedeuten würde.

**Stellungnahme von Bürgerinitiative Perchtoldsdorf und Mag. Reinhard Nöbauer
Aspettenstraße 34/27/10 und 12, 2380 Perchtoldsdorf
E003, D007
vertreten durch Mag. Reinhard Nöbauer**

Ich bin durch das gegenständliche Vorhaben wie folgt betroffen:
Anrainer und Vertretung der Bürgerinitiative

Ich wende zum Vorhaben ergänzend ein:

Ergänzend möchte ich hinzufügen, dass die Argumente des Sachverständigen für Bahnbetrieb nicht nachvollziehbar sind. Es muss stark angezweifelt werden, dass es zum vorliegenden Plan der Wendeanlagen keine Alternativen gibt. Die sechs Minuten Wendezeit im Bahnhof kann stark verkürzt werden in dem ein zweiter Fahrer am anderen Zugende wartet und zusteigt. Somit entfällt die ursprünglich angegebene benötigte Zeit für den einfahrenden Fahrer den Führerstand herunterzufahren, den Führerstand zu versperren und an das andere Ende des Zuges zu gehen. Das daraufhin vorgebrachte Argument, dass es beim Hochfahren von Führerständen zu technischen Problemen kommt, kann nicht nachvollzogen werden. Es ist Aufgabe der ÖBB für funktionierende Technik und Züge zu Sorgen. Es ist unverständlich, dass die Bahn mit solchen technisch nicht einwandfreien Zügen operiert und dafür in Kauf nimmt, dass durch die Beseitigung eines halben Bahndammes und der Errichtung zweier Wendegleise die Gesundheit der Anrainer gefährdet wird und Zusatzkosten in Höhe von geschätzt 100 Millionen Euro anfallen. Auch im Betrieb wäre diese Anlage teurer, weil durch das Fahren in und aus der Wendeanlage für die ganze Betriebszeit Leerfahrten notwendig sind. Auch die Lärmbelastung in der Betriebsphase wäre für die Anrainer höher, gleichzeitig müssen zahlreiche Wälder und Grünflächen zerstört werden.

Ich fordere daher:

Die Darlegung von Alternativen zur Wendeanlage sowie eiwandfreie funktionierende Züge, so dass ein Hochfahren normal möglich ist.

Reinhard Nöbauer e.h.

**Fachliche Stellungnahme des Sachverständigen für Eisenbahnbetrieb (Dr. Hans Wehr) zur in der Verhandlung eingebrachten Stellungnahme von Bürgerinitiative Perchtoldsdorf und Mag. Reinhard Nöbauer
Aspettenstraße 34/27/10 und 12, 2380 Perchtoldsdorf
E003, D007
vertreten durch Mag. Reinhard Nöbauer
und Ergänzung**

Aus Sicht des Fachgebietes Eisenbahnbetrieb ist folgendes festzustellen:

Der Zugang für Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Eisenbahninfrastruktur ist im Eisenbahngesetz geregelt. Der Infrastrukturbetreiber, im konkreten Fall die ÖBB Infrastruktur AG ist verpflichtet, in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen die wesentlichen, administrativen, technischen und finanziellen Möglichkeiten für den Netzzugang zu veröffentlichen.

In den Schienennetz-Nutzungsbedingungen sind in Punkt 4.2 in Tabelle 7 folgende Mindestwendezeiten festgelegt:

Mindestwendenzeiten

Mindestwendenzeiten schaffen die Voraussetzungen, dass ein im Wendebahnhof pünktlich ankommender Zug mit derselben Wagengarnitur pünktlich rückfahren kann. Für Triebwagen, Triebzüge und Wendezüge sind grundsätzlich folgende Wendenzeiten den Fahrwegkapazitätsbegehren zugrunde zu legen:

Zuglänge	Wendzeit
□ 30 m	4 min
> 30  80 m	5 min
 > 80  150 m	6 min
 > 150  210 m	7 min
> 210 und □ 280 m	8 min
 > 280  350 m	9 min
> 350 und □ 420 m	10 min
> 420 m	12 min

Tabelle 7: Mindestwendenzeiten

Für Doppelgarnituren der ÖBB-Reihe 4744/4746, wie sie im Wiener S-Bahnverkehr eingesetzt werden und die eine Länge von 150 m aufweisen, beträgt die Wendzeit, an die das Eisenbahn-Verkehrsunternehmen gebunden ist, somit 6 Minuten.

Bei einem für die Hauptverkehrszeit gemäß Betriebsprogramm vorgesehenen Taktintervall im Bahnhof Liesing von 5 Minuten ist somit eine diesen Mindestzeiten entsprechende Wende am Bahnsteig nicht möglich, da das Gleis zu lange blockiert würde.

Überlegungen bezüglich des Einsatzes von mehreren Triebfahrzeugführern liegen in der Sphäre des Verkehrsunternehmens und können vom Infrastrukturbetreiber nicht beeinflusst werden. Sie übersehen ferner, dass auch eine kurze Wende am Bahnsteig zu weiteren betrieblichen Abhängigkeiten, insbesondere bei Verspätungen am Gegengleis führt, welche bei einer derart dichten Zugsbelegung sofortige Beeinträchtigungen des Betriebsablaufes auslösen würde.

Anlagen, wie sie im Bahnhof Liesing vorgesehen sind, dienen ferner dem Entfernen von schadhafte Zügen von den Betriebsgleisen und dem vorübergehenden Abstellen, eine Diskussion über die Häufigkeit von Störungsfällen bzw. deren Vermeidung ist insofern nicht erforderlich, da die Notwendigkeit der Wendeanlage bereits im Regelfall gegeben ist.

In der Präsentation wurde vergleichend auf die Anordnung von gleich konfigurierten Wende- und Abstellanlagen bei der Wiener U-Bahn verwiesen (insgesamt derzeit mehr als 30 und nicht nur am Streckenende), um die Notwendigkeit für Schienennetze mit dichter Streckenbelegung beispielhaft zu untermauern.

Wehr e.h.

Der Verhandlungsleiter unterbricht die Verhandlung für eine Mittagspause von 13:00 bis 14:00 Uhr.

Der Verhandlungsleiter nimmt die Verhandlung wieder auf um 14:00.

Der Verhandlungsleiter stellt den Verhandlungsteilnehmenden die Beilage ./7 (Gutachterliche Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen zum 2. Edikt vor der Verhandlung) elektronisch zur Verfügung und erteilt dann der nächsten Person auf der Rednerliste das Wort.

Stellungnahme von Bürgerinitiative gegen den Bahnausbau Wien Meidling-Mödling und Hr. Mag. Thomas Stanger,

E001, D012

vertreten durch List Rechtsanwalts GmbH, beruft sich auf die bereits eingebrachte Vollmacht:

Wir verweisen auf die bereits schriftlich eingebrachte Einwendung und Stellungnahme.

Wir wenden ergänzend Folgendes ein:

1. Die Art der Protokollierung über Diktat wenden wir als Verletzung von Verfahrensvorschriften ein und halten fest, dass dies eine Beschränkung der Parteienrechte nach sich zieht.
2. Hinsichtlich der Betriebssituation wird festgehalten, dass die Sinnhaftigkeit des Projektes angezweifelt wird und wir darum ersuchen, dass durch den Ausbau des rollenden Materials beispielsweise durch Aufstockung der Züge in Form von Doppelstockzügen die Kapazität vergrößert wird und das Verkehrsaufkommen bewältigt wird.
3. Die Auflage der gutachterlichen Stellungnahmen zu den vorgebrachten Stellungnahmen der Parteien zum UVG erst im Rahmen der Verhandlung wird als verspätet erachtet, da so keine ausreichende Zeit zur Auseinandersetzung zur Verfügung stand.

Moritz Oberländer e.h.

Fachliche Stellungnahme des Sachverständigen für Eisenbahnbetrieb (Dr. Hans Wehr) zur in der Verhandlung eingebrachten Stellungnahme von:

**Stellungnahme von Bürgerinitiative gegen den Bahnausbau Wien Meidling-Mödling und Hr. Mag. Thomas Stanger,
E001, D012**

vertreten durch List Rechtsanwalts GmbH, beruft sich auf die bereits eingebrachte Vollmacht:

Punkt 2 der Einwendung lautet:

„Hinsichtlich der Betriebssituation wird festgehalten, dass die Sinnhaftigkeit des Projektes angezweifelt wird und wir darum ersuchen, dass durch den Ausbau des rollenden Materials beispielsweise durch Aufstockung der Züge in Form von Doppelstockzügen die Kapazität vergrößert wird und das Verkehrsaufkommen bewältigt wird.“

Aus Sicht des Fachgebietes Eisenbahnbetrieb ist dazu folgendes festzustellen:

Zu Punkt 2 der Stellungnahme bezüglich Betriebssituation, Rollmaterial und Doppelstockzüge wird auf die betrieblichen Ausführungen im UVP-Gutachten, die Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen zum UVP-Gutachten, die Vorbemerkungen zu den Stellungnahmen, die bis zum 5.12. eingegangen sind und auf die Ausführungen des Vortrages bzw. die Präsentation anlässlich der UVP-Verhandlung am 16.12.2024 verwiesen.

Wehr e.h.

Stellungnahme von Bürgerinitiative Wien Süd, Frau Mag. Sabine Zanetti, Frau Dr. Angelika Klein-Zanetti und Herrn Martin Zanetti

Kaulbachstraße 39,1120 Wien

E002, D010, D031,

vertreten durch Herrn Martin Zanetti (Vollmacht vorgelegt)

Ich bin durch das gegenständliche Vorhaben wie folgt betroffen:

Entschuldigung und Klarstellung für die Wortmeldungen in den Einwendungen. Zu den Sicherheitsbedenken wird auf den Vorfall in East Palestine in den USA und auf die Pottendorfer Linie

verwiesen. Dann zur Geschwindigkeit wird ausgeführt, dass 160km/h noch immer sehr schnell ist und internationale Beispiele für Geschwindigkeitsbeschränkungen und Nachtfahrverbote in den Einwendungen genannt wurden. Laut Karte geht die Strecke durch dicht besiedeltes Gebiet.

Zu den Ausweichgleisen wird auf den Masterplan des BMK verwiesen, der dies als Option sieht. Auf Personal- und Materialengpässe bei der ÖBB wird hingewiesen, die letztes Jahr zu einer Fahrplanausdünnung auf der Strecke nach Korneuburg geführt haben.

Zum Kordon Mödling wird auf den Ausbau der Westbahnstrecke und den dadurch bewirkten Zuzug- und Zersiedelung verwiesen. Allein die Gemeinde Michelhausen hat ihre Bevölkerung fast verdoppelt.

Der Befangenheitseinwand gegen die beiden Sachverständigen wird zurückgezogen.

Martin Zanetti e.h.

Fachliche Stellungnahme des Sachverständigen für Eisenbahnbetrieb (Dr. Hans Wehr) zur in der Verhandlung eingebrachten Stellungnahme von:

Stellungnahme von Bürgerinitiative Wien Süd, Frau Mag. Sabine Zanetti, Frau Dr. Angelika Klein-Zanetti und Herrn Martin Zanetti

Kaulbachstraße 39, 1120 Wien

E002, D010, D031,

vertreten durch Herrn Martin Zanetti (Vollmacht vorgelegt)

Aus Sicht des Fachgebietes Eisenbahnbetrieb ist folgendes festzustellen:

Gemäß § 31a-Gutachten, 2023-12-11_EG-Zwischenprüfbescheinigung_ZZS_Mei-Mö_sig-niert.pdf, ist es vorgesehen, den Streckenabschnitt Meidling – Mödling mit dem Zugsicherungssystem ETCS auszustatten.

3.1. Detaillierte technische Beschreibung

Teilsystem	Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung
TSI	TSI ZZS
Projektbezeichnung	4-gleisiger Ausbau Südbahn, Abschnitt Meidling - Mödling
Abschnitt, Strecke, Kilometer	Strecken 10501 und 12801 km 3,010 bis km 16,796
Maßnahmen	Anpassung ETCS im Abschnitt Meidling – Mödling mit dem RBC Wien Hbf und RBC Wiener Neustadt im Zuge des 4-gleisigen Ausbaus der Südbahn
Anwendungsbereich der Zwischenprüfbescheinigung	Phase Einreichplanung

Unfälle, wie sie sich auf der Pottendorferlinie ereignet haben, werden dadurch ausgeschlossen.

Zur Streckenhöchstgeschwindigkeit:

Im Bereich der Kaulbachstraße in 1120 Wien beträgt die Streckenhöchstgeschwindigkeit derzeit 120 km/h. Diese Geschwindigkeit wird sich auch zukünftig nicht verändern.

Die Ausführungen im Masterplan des BMK angeführten Überholgleise (= Ausweichgleise) haben beispielhaften Charakter. Das Güterverkehrsaufkommen der Südbahn im Streckenabschnitt Wien Meidling – Mödling ist und bleibt gering. Das derzeitige Kapazitätsproblem, das durch den viergleisigen Ausbau behoben werden soll, wird durch die große Anzahl der Nahverkehrszüge verursacht. Ziel des Projektes ist, das Nahverkehrsangebot, nicht jedoch den Güterverkehr zu steigern.

Zu den Ausführungen zum Thema Personalengpass ist festzustellen, dass diese nicht Gegenstand des Projektes darstellen. Das Thema Zersiedelung betrifft nicht das Fachgebiet Eisenbahnbetrieb.

Wehr e.h.

(ad FACHBEREICH 14:) Fachliche Stellungnahme des Sachverständigen für Raumnutzung (DI Oliver Rathschüler) zur in der Verhandlung eingebrachten Stellungnahme von Herrn Martin Zanetti:

Zum Vorbringen bez. Auswirkungen auf das Umland bez. Zuzug aus Wien halte ich fest, dass mir keine Untersuchungen bekannt sind, die sich mit Zersiedelung aufgrund der Errichtung von Eisenbahn-Ausbauvorhaben befassen. Ein wesentlicher treibender Faktor von Stadtflucht ist meines Wissens, dass es sich bestimmte Bevölkerungsgruppen mittlerweile leisten können, die Stadt zu verlassen. Zersiedelung ist kein Thema des Infrastrukturbetreibers, sondern der Raumordnungspolitik der jeweiligen Gemeinde. Wo gewidmetes Bauland verfügbar ist, wird dies auch konsumiert werden.

Rathschüler e.h.

**Stellungnahme der Marktgemeinde Perchtoldsdorf, B005
vertreten durch Haslinger/Nagele Rechtsanwälte GmbH, Dr. Berger und Vizebürgermeister Apl und Gemeinderat Dr. Platt:**

Die Marktgemeinde Perchtoldsdorf ist durch das gegenständliche Vorhaben wie folgt betroffen und wendet ergänzend ein:

Die Länge des Inselbahnsteiges Perchtoldsdorf ist im Projekt mit 160m vorgesehen. Wie in den Stellungnahmen der Marktgemeinde bereits dargestellt wurde, ist es erforderlich, die Länge dieses Bahnsteiges, wenn technisch möglich, bereits im Projekt zwingend mit 220m vorzusehen, wie dies auch praktisch bei allen anderen Schnellbahnhaltestellen vorgesehen ist.

Aus Sicht der Marktgemeinde ist dies sowohl aus eisenbahnverkehrstechnischer und –betrieblicher Sicht, als auch aufgrund der gemäß § 31f Z.2 EISbG wahrzunehmenden weiteren öffentlichen Interessen zwingend erforderlich. Vor allem ist auf das in südöstlicher Richtung gelegene Betriebsgebiet hinzuweisen, für das ein Zugang mit möglichst kurzen Wegen erforderlich ist, um eine ausreichende Erschließung der Station zu gewährleisten.

Aus eisenbahnverkehrstechnischer Sicht ist es außerdem erforderlich, alle Haltestellen so zu errichten, dass innerhalb des Prognosehorizontes eine entsprechende Flexibilität auch für längere Garnituren geschaffen wird, weil keine Eisenbahnbetreiber mit deren Konzepten aus der Nutzung gerade der Station Perchtoldsdorf ausgeschlossen werden sollten.

Darüber hinaus ist ein sehr wesentlicher Punkt, welcher dafür spricht, dass die Station beidseitig erschlossen wird (was nur mit der Verlängerung des Bahnsteiges auf 220m möglich ist), dass das öffentliche Interesse der Verkehrssicherheit entsprechend berücksichtigt wird.

Die im Projekt zugrunde gelegte Busstation auf der Brücke Mühlgasse führt dazu, dass Radfahrer in diesem Bereich vom kombinierten Geh- und Radweg auf die Fahrbahn wechseln müssen und damit in den Auto- bzw. Busverkehr gezwungen werden. Bei Verlängerung des Bahnsteiges könnte der Radweg über die in diesem Fall mögliche südliche Querung geführt werden, wofür daher ein erhebliches öffentliches Interesse spricht, das im Rahmen des Genehmigungsverfahrens gemäß § 31f Z. 2 EISbG zu berücksichtigen ist.

Die Marktgemeinde Perchtoldsdorf fordert daher:

Die Verlängerung des Inselbahnsteiges auf 220m und somit die beidseitige Erschließung der Haltestelle Perchtoldsdorf ist nicht nur optional, sondern im Wege einer Projektmodifikation oder einer sonstigen Nebenbestimmung gemäß § 24f UVP-G 2000 bzw. § 31f EISB-G vorzusehen bzw. vorzuschreiben.

Dr. Wolfgang Berger e.h.

Fachliche Stellungnahme des Sachverständigen für Eisenbahnbetrieb (Dr. Hans Wehr) zur in der Verhandlung eingebrachten Stellungnahme der Gemeinde Perchtoldsdorf:

Aus Sicht des Fachgebietes Eisenbahnbetrieb ist dazu folgendes festzustellen:

Zur Bahnsteiglänge:

Das Betriebskonzept für den Streckenabschnitt Wien Meidling – Mödling sieht für den S-Bahnverkehr mit Halt in allen Verkehrsstationen Bahnsteige mit einer Länge von 160 m vor. Diese sind für den Einsatz von Nahverkehrsgarnituren der Reihe 4744/4746, wie sie überwiegend im Schnellbahnverkehr eingesetzt werden, aber auch für die bestellten sechsteiligen Doppelstocktriebwagen der Reihe 4736, ausreichend.

Eine Verlängerung des Bahnsteigs auf 220, die von der Situation her möglich ist, wäre nur sinnvoll, wenn im S-Bahnverkehr in Abänderung des Betriebskonzepts längere Garnituren zum Einsatz kommen und alle S-Bahn-Bahnsteige, die derzeit nur über eine Länge von 160 m verfügen, gleichfalls auf 220 m verlängert würden (dies betrifft im gegenständlichen Streckenabschnitt lt. Technischen Bericht Streckenplanung, Einlage MeiMoe-EB-0000SP-00-0001-F1 auch den Bahnsteig von Brunn-Maria Enzersdorf). Die Bahnsteige der Haltestellen Wien Hetzendorf, Wien Benyastraße, Wien Atzgersdorf, und Brunn Europaring, für die eine Bahnsteiglänge von 160 m gleichfalls ausreichend wäre, verfügen über eine größere Länge, da dies durch die Situierung der an beiden Bahnsteigenden vorgesehenen Zu- und Abgänge erforderlich ist).

Zum Bahnsteigzugang:

Aus Sicht des Fachgebietes Eisenbahnbetrieb ist die Erschließung von Nahverkehrsbahnsteigen mit nur einem Endzu- und Abgang (wie im Falle der Haltestelle Perchtoldsdorf) von beiden Bahnsteigenden grundsätzlich zu begrüßen, wenn das dadurch erschlossene Einzugsgebiet dies rechtfertigt.

Inwieweit ein solcher Zugang im konkreten Fall ausgestaltet werden kann (barrierefrei bzw. Radwegzugang) kann erst nach einer technischen Prüfung beurteilt werden.

Wehr e.h.

Nach Umfrage durch den Verhandlungsleiter wird festgestellt, dass unter den verbleibenden zum Fachbereich Eisenbahnwesen aus betrieblicher Sicht in die Rednerliste eingetragenen Personen und unter den Verhandlungsteilnehmenden im Allgemeinen keine weiteren Wortmeldungen bzw. Fragen zum genannten Fachbereich mehr bestehen. Der Verhandlungsleiter ersucht die Verhandlungsteilnehmenden, die eine Wortmeldung abgegeben haben, jene in der Schreibstelle zu Protokoll zu geben.

Fachbereich 2: Eisenbahnwesen aus bautechnischer Sicht (inkl. Eisenbahnkreuzungen) sowie Straßenbau und -verkehr, DI Thomas SETZNAGEL

Der Verhandlungsleiter erteilt dem Sachverständigen für Eisenbahnwesen aus bautechnischer Sicht (inkl. Eisenbahnkreuzungen) sowie Straßenbau und -verkehr, DI Thomas SETZNAGEL, das Wort und bittet ihn sich kurz vorzustellen.

Der Sachverständige DI Thomas SETZNAGEL erläutert in Grundzügen sein Teilgutachten sowie die ergänzende Stellungnahme zu den zum Gutachten eingegangenen Stellungnahmen wie in **Beilage ./7 (Gutachterliche Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen zum 2. Edikt vor der Verhandlung)**.

Der Verhandlungsleiter erteilt daraufhin den zu diesem Fachbereich in die Rednerliste eingetragenen Personen das Wort und ersucht DI Thomas SETZNAGEL im Anschluss daran um Beantwortung der Fragen und Wortmeldungen.

Stellungnahme von Südbau-Immobilien Ges.m.b.H., FN 285822 b
Adresse/Grundstücks-Nr.: Bahnstraße 4, A-2340 Mödling
Stellungnahme Nr.: D017
vertreten durch Dr. Leopold Rössner, LL.M., Rechtsanwalt

Ich bin durch das gegenständliche Vorhaben wie folgt betroffen:

Nachbar iSd § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G

Ich wende zum Vorhaben ergänzend ein:

1. Die Behörde hat das Projekt zu verweigern oder Änderungen vorzuschreiben, wenn ein Projekt eingereicht wird, das eine Enteignung erfordert, welche rechtlich nicht durchgesetzt werden kann. Eine Enteignung scheint hier aufgrund des erhöhten Fremdgrundbedarfs (insbesondere für die Anlieferungswege zur Nachbarliegenschaft) jedenfalls nicht der Fall zu sein.
2. Gemäß § 1 Abs 1 Z 4 UVP-G 2000 ist es Aufgabe des UVP-Verfahrens, bei Vorhaben, für die gesetzlich die Möglichkeit einer Enteignung oder eines Eingriffs in private Rechte vorgesehen ist, die umweltrelevanten Vor- und Nachteile der vom Projektwerber geprüften Varianten zu eruieren. Diese sind gemäß § 24c Abs 3 UVP-G 2000 im UVG darzulegen. Die umweltrelevanten Vor- und Nachteile der alternativen Varianten, die keinen Fremdgrund vorsehen (bspw. Überplattungsvariante, Variante 7) wurden nicht erläutert. Aufgabe wäre es, der Behörde darzulegen, dass auch bauliche Alternativen möglich sind, die keine größere Beeinträchtigung der Umwelt vorsehen (tatsächlich sogar eine weitaus geringere) und die keinen Fremdgrund, d.h. keine Enteignung erfordern.
3. Der SV führt in seiner Äußerung zu meiner Stellungnahme vom 05.12.2024 aus, dass er die von mir in meiner Stellungnahme vom 05.12.2024 inkludierte Studie (welche 20.000 Fahrzeuge pro Tag in der Bahnstraße projiziert) nicht kennt. Das ist verwunderlich, weil in den Gesprächen mit der Projektwerberin und der Stadtgemeinde Mödling diese Studie präsentiert und übergeben worden ist und ausdrücklich als Grund für die Entscheidung für die eingereichte Variante bezeichnet worden ist.
4. Der SV führt in seiner Äußerung zur Stellungnahme vom 05.12.2024 aus, dass bei der Variante „Überplattung“ die Bahnstraße Richtung Norden bis zur B11 nicht mehr benutzbar wäre, und es daher jedenfalls zu einer unerwünschten Verkehrsverlagerung Richtung Bahnhofsvorplatz käme. Hier stellt sich mir die Frage, wieso eine Verkehrsverlagerung in diese Richtung nachteilig wäre. Es handelt sich dabei um ein Faktum. Jede Verkehrsmaßnahme hat Auswirkungen in „gewisse Richtungen“. Tatsächlich handelt es sich um einen Wunsch der Stadtgemeinde Mödling, dass der Bahnhofsvorplatz verkehrsberuhigt

wird. Dieser Wunsch ist jedoch nicht Beurteilungskriterium. Im Übrigen ist die Bahnstraße Richtung Norden bis zur B11 bereits jetzt nicht durchgehend befahrbar.

5. Zur Anlieferungsroute über meine Liegenschaft, damit die Nachbarliegenschaft alle ihre Zufahrten behalten darf: Die Beibehaltung von drei Anlieferungsrouen zur Nachbarliegenschaft ist nicht zwingend erforderlich. Das Wenden mit einem LKW ist zudem weder auf der Nachbarliegenschaft noch auf meiner Liegenschaft möglich. Der LKW wird daher rückwärts über meine Liegenschaft zurückschieben müssen. Das ist verkehrstechnisch gefährlich, insbesondere weil es sich um eine Begegnungszone handeln soll.

Ich fordere daher: wie bisher in meinen Einwendungen und meiner Stellungnahme

Dr. Leopold Rössner, LL.M., Rechtsanwalt; e.h.

Fachliche Stellungnahme des Sachverständigen für FB2 Eisenbahnbau, DI Thomas Setznagel, zur in der Verhandlung eingebrachten Stellungnahme von Südbau-Immobilien Ges.m.b.H:

Ad 1)

Das vorliegende Projekt mit der Unterführung der Friedrich-Schiller-Straße bei Bahn-km 15,531 stellt eine Ersatzmaßnahme für die Auflassung der Eisenbahnkreuzung in km 15,679 dar.

Für die Ersatzmaßnahme bei der aufzulassenden Eisenbahnkreuzung in km 15,683 mit der Friedrich-Schiller-Straße in Mödling wurden kleinräumige Alternativen untersucht und bewertet. Die eingereichte Variante erfüllt aus ho. Sicht die Anforderungen für die sichere Abwicklung sowohl des motorisierten als auch des nicht motorisierten Verkehrs.

Die im Lageplan Friedrich-Schiller-Straße (Einlage 481.02) dargestellte Einfahrt zur EVN führt über die geplante Begegnungszone und ist der Ersatz für die bestehende Einfahrt. Inwieweit diese Einfahrt entfallen könnte, kann nicht beurteilt werden, da die internen Betriebsabläufe der EVN hierortig nicht bekannt sind.

Ad 2)

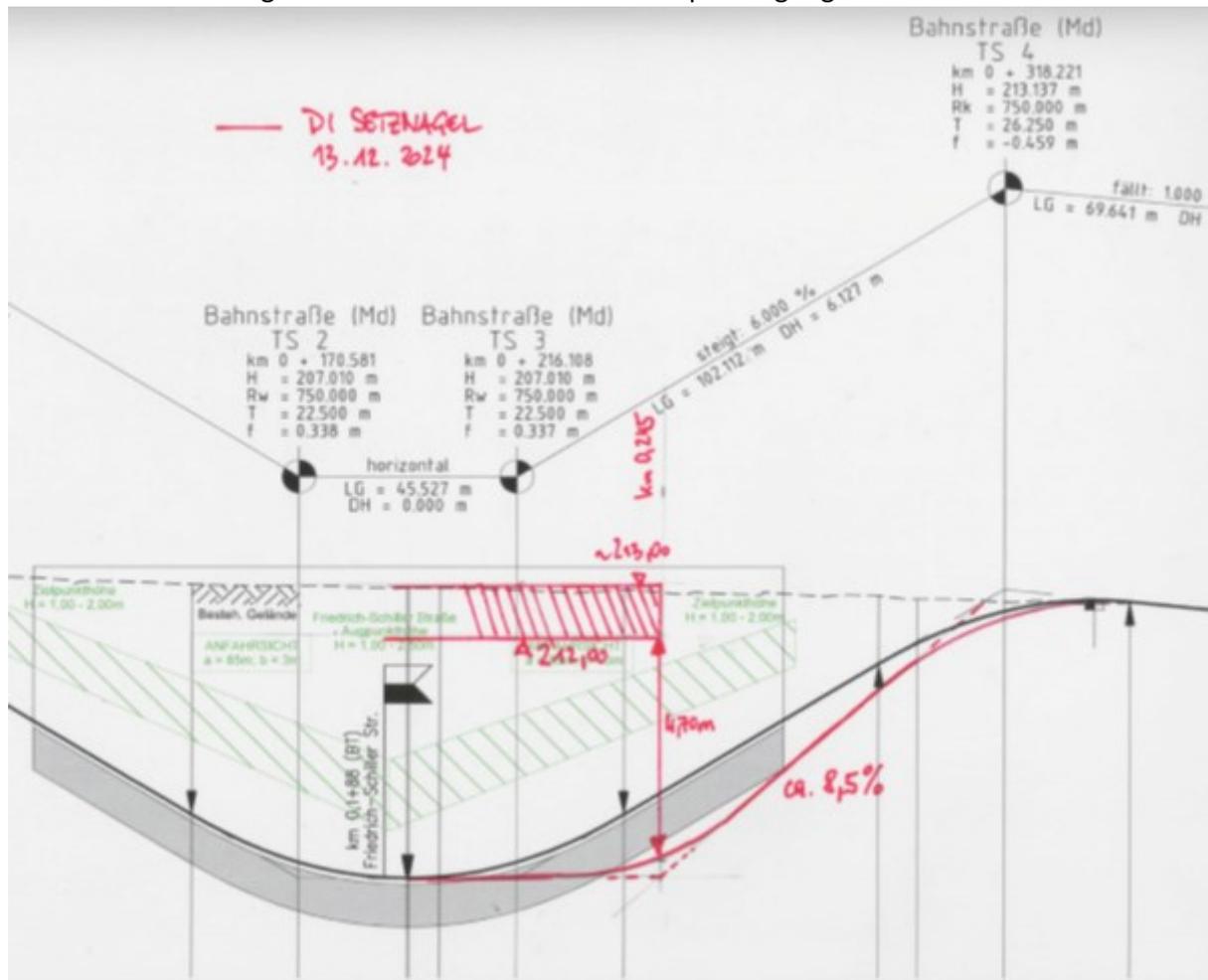
Die Gründe für die Auswahl der eingereichten Variante sind aus ho. Sicht nachvollziehbar. Ebenso sind die in der Stellungnahme der Stadtgemeinde Mödling angeführten Argumente aus ho. Sicht nachvollziehbar.

Da bei der Variante „Überplattung“ die Bahnstraße Richtung Norden bis zur B11 nicht mehr benutzbar wäre, käme es jedenfalls zu einer unerwünschten Verkehrsverlagerung Richtung Bahnhofvorplatz.

Im Bereich der Bahnstraße von der Friedrich-Schiller-Straße wäre eine steilere Rampenneigung bis zur „Überplattung“ erforderlich.

Die steilere Rampenneigung ergäbe sich aus einer um ca. 40 m kürzeren Entwicklungslänge bis zur Überplattung. Auf einer Länge von ca. 70 m müsste ein Höhenunterschied von ca. 6 m überwunden werden was eine Längsneigung von ca. 8,5 % ergäbe.

Skizzierte Darstellung der erforderlichen steileren Rampenneigung:



(Anmerkung: Die Skizze wurde als **Beilage ./10** zur Verhandlungsschrift genommen).

Die erforderliche Rampenneigung bei Ausführung der „Überplattungsvariante“ ist mit ca. 8,5 % wesentlich größer als die gem. RVS 03.03.23 empfohlene Längsneigung von ≤ 6 % bei Hauptverkehrsstraßen.

Aus ho. Sicht erscheint daher die geforderte „Überplattungsvariante“ mit der bautechnisch erforderlichen Längsneigung von ca. 8,5 % straßenrechtlich nicht genehmigungsfähig.

Ad 3)

Laut Verkehrsuntersuchung (Einlage 301) ist im Planfall 0 (ohne Projekt) im Jahr 2035 auf der Bahnstraße ein DTV von 8500 KFZ/Tag und auf der B11 über den Bahnhofplatz ein DTV von 11100 KFZ/Tag prognostiziert. Für den Planfall 1 (nach Umsetzung des Projektes und Errichtung der Straßenunterführung) im Jahr 2035 ist auf der Bahnstraße ein DTV von 13600 KFZ/Tag und auf der B11 über den Bahnhofplatz ein DTV von 7800 KFZ/Tag prognostiziert. Warum -wie in der Abbildung aus der Verkehrsmodellierung Mödling Dezember 2022 erstellt von der komobile GmbH – die Bahnstraße einen DTV von 20400 KFZ/Tag und auf der B11 über den Bahnhofplatz ein DTV von nur mehr 200 KFZ/Tag prognostiziert wird, ist nicht nachvollziehbar. Hier wird scheinbar von geänderten Randbedingungen (B11 über Bahnhofplatz nur Quell- und Zielverkehr zugelassen?) ausgegangen. Diese geänderten Verkehrsführungen haben aus ho. Sicht ursächlich nichts mit den Auswirkungen des gegenständlichen Projekts zu tun.

Ad 4)

Die geforderte Überplattungsvariante führt jedenfalls zu einer wesentlichen – und seitens Stadtgemeinde Mödling unerwünschten – Veränderung der Verkehrsflüsse.

Die Bahnstraße östlich der Bahntrasse ist im Bestand von der DI Wilhelm-Haßlinger-Straße Richtung Norden bis zur B11 Wiener Straße befahrbar. Von der DI Wilhelm-Haßlinger-Straße ist die Bahnstraße Richtung Friedrich-Schiller-Straße als Einbahn befahrbar.

Nach Projektumsetzung ist die Bahnstraße von der Friedrich-Schiller-Straße durchgehend bis zur B11 Wiener Straße in beiden Richtungen befahrbar. Dadurch ergibt sich laut Verkehrsuntersuchung eine Verkehrsentslastung im Bereich des Bahnhofvorplatzes westlich der Bahn.

Ad 5)

Nach Angaben des Projektanten im Zuge der Verhandlung ist ein Wenden von LKW auf der angeführten Nachbarliegenschaft möglich. Damit ist das angeführte Rückwärtsfahren in der Begegnungszone nicht erforderlich.

DI Thomas Setznagel e.h.

Stellungnahme von Herrn Hartmut Rohse, Rudolf-Waisenhorn-Gasse 37a/4, 1230 Wien D011

Ich bin durch das gegenständliche Vorhaben wie folgt betroffen:

Ich bin Anrainer und fahre selber viel mit der Bahn. Zudem bin ich Fußgänger und Radfahrer und kreuze täglich die Bahnstrecke. Ich verweise grundsätzlich auf meine schriftlich eingebrachte Stellungnahme.

Ich wende zum Vorhaben ergänzend ein:

1. Der neue Steg in der Rudolf-Waisenhorn-Gasse über die Bahnstrecke soll so frühzeitig errichtet werden, sodass dieser schon benutzt werden kann, bevor die vorhandene Unterführung beim Bahnhof Liesing gesperrt wird.
2. Der vorhandene Steg über die Breitenfurter Straße zum vorhandenen Mittelbahnsteig soll laut Planung abgerissen werden und nicht ersetzt werden. Daher sehe ich bei der Querung der Breitenfurter Straße durch die sehr kurze Ampelphase von 3-5 Sekunden für Fußgänger ein erhöhtes Gefährdungspotenzial. Ich möchte anregen, dass die ÖBB-Infrastruktur AG gemeinsam mit dem Träger der Straßenbaulast (Stadt Wien) diesbezüglich eine bessere Regelung findet.
3. Ich rege an, dass bei den Bahnquerungen mittels Unter- oder Überführungen die Größe der Fahrstühle so groß gewählt wird, dass auch ein Lastenrad damit befördert werden kann. Übliche Maße für gewöhnliche Lastenräder sind ca. 2,80 m Länge und 80 cm Breite.
4. Bei der Unterführung Süd beim Bahnhof Liesing für Fußgänger und Radfahrer ist auf der westlichen Seite (rechts der Bahn) eine große Rampe für den NMIV geplant mit zunächst einer 90 Grad-Kurve kommend aus der Unterführung und dann einer 180 Grad-Wende in der Mitte der Rampe. Dazu würde ich gerne anregen, eine bessere Lösung zumindest für die 180 Grad-Wende zu finden, damit ein möglichst unfallfreier Begegnungsverkehr möglich ist. Die in der derzeitigen Planung vorgesehene 180 Grad-Wende ist aus meiner Sicht gerade in einem Begegnungsfall nicht sicher.
5. Zu den Bahnbegleitwegen möchte ich anregen, dass zusammen mit den Trägern der Straßenbaulast geplant wird, welche der im Projektgebiet vorhandenen Begleitwege für den öffentlichen Verkehr freigegeben werden können.

Hartmut Rohse e.h.

Fachliche Stellungnahme des Sachverständigen für FB2 Eisenbahnbau, DI Thomas Setznagel, zur in der Verhandlung eingebrachten Stellungnahme von Herrn Hartmut Rohse:

Ad 1)

Wie von der Vertreterin der ÖBB-Infrastruktur AG im Rahmen der Öffentlichen Erörterung angeführt wurde, soll der Fußgängersteg Rudolf-Waisenhorn-Gasse frühzeitig errichtet werden. Wie aus dem Baukonzept (Einlage 485.01) zu entnehmen ist, bleibt der Durchgang im Bereich des Bf Liesing auch in der Bauphase – zumindest in Form von Provisorien – jederzeit benutzbar.

Ad 2)

Laut Projektunterlagen wird nur der Steg über die Gleisanlagen abgetragen, der Steg über die Breitenfurter Straße bleibt bestehen. Es ergeben sich daher auf Grund des gegenständlichen Bauvorhabens keine Änderungen für den Bereich der Breitenfurter Straße.

Die angeführten zu kurzen Ampelphasen betreffen Bestandsanlagen, welche in die Zuständigkeit des Straßenerhalters fallen.

Ad 3)

Die derzeit vorgesehenen Liftgrößen entsprechen den gängigen Ausführungen bei Bahnsteigzugängen. Sie weisen Größen auf, die für den Transport von Fahrrädern ausreichen.

Eine generelle Aussage zu Transportfahrrädern kann nicht erfolgen da diese sehr unterschiedliche Größen besitzen.

Ad 4)

Nach Rücksprache mit dem Projektanten bzw. der Projektwerberin soll die Ausgestaltung der Rampe im Zuge der Abstimmung mit dem Gestaltungsprojekt der Stadt Wien für den Liesinger Platz gegebenenfalls noch optimiert werden.

Eine weitere Ergänzung der Stellungnahme D011.4 aus UVGA, Kap. 6 „Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen“ vom Oktober 2024 ist aus ho. Sicht nicht erforderlich.

Ad 5)

ÖBB-Begleitwege dienen der Wartung und Erhaltung der Eisenbahnanlagen und sind Privatwege. Inwieweit die ÖBB deren Nutzung als Gehwege zulässt obliegt den ÖBB. Die Ausgestaltung der Wege - insbesondere von Kreuzungspunkten - ist im gegenständlichen Projekt für eine Ausweisung als Radweg nicht gegeben.

DI Thomas Setznagel e.h.

**Stellungnahme der Marktgemeinde Perchtoldsdorf, B005
vertreten durch Haslinger/Nagele Rechtsanwälte GmbH, Mag. Meusburger und Vizebürgermeister Apl und Gemeinderat Dr. Platt:**

Die Marktgemeinde Perchtoldsdorf ist durch das gegenständliche Vorhaben wie folgt betroffen und wendet ergänzend ein:

Generell ist darauf hinzuweisen, dass in der mündlichen Verhandlung zur Kenntnis gelangten Stellungnahme des Herrn Sachverständigen auf die Ausführungen der Marktgemeinde Perchtoldsdorf nur sehr kurz und undifferenziert eingegangen wurde und unter anderem auch unzuverlässige Quellen (wie z.B. Google Maps) anstelle der digitalen verfügbaren Katasterpläne mit Orthofotographie herangezogen wurden.

1. Zur Länge des geplanten Inselbahnsteiges der Haltestelle Perchtoldsdorf ist aus verkehrstechnischer Sicht sehr wesentlich, dass die Station beidseitig erschlossen wird (was nur mit

der Verlängerung des Bahnsteiges auf 220m möglich ist). Nur auf diese Weise kann das öffentliche Interesse der Verkehrssicherheit ausreichend berücksichtigt werden.

Die im Projekt zugrunde gelegte Busstation auf der Brücke Mühlgasse führt dazu, dass Radfahrer in diesem Bereich vom kombinierten Geh- und Radweg auf die Fahrbahn wechseln müssen und damit in Konflikt mit dem Auto- bzw. Busverkehr kommen, wodurch die Verkehrssicherheit der Radfahrer stark gefährdet ist. Darüber hinaus ist nur eine getrennte Führung des Radverkehrs vom Fußverkehr zukunftssicher und dem Stand der Wissenschaft entsprechend. Wir verweisen auf die in der ergänzenden Stellungnahme zitierten Quellen.

Bei Verlängerung des Bahnsteiges könnte der Radweg über die in diesem Fall mögliche südliche Querung geführt werden, wofür daher ein erhebliches öffentliches Interesse spricht, das im Rahmen des Genehmigungsverfahrens gemäß § 31f Z. 2 EibG zu berücksichtigen ist.

Die Marktgemeinde Perchtoldsdorf fordert daher:

Die Verlängerung des Inselbahnsteiges auf 220m und somit die beidseitige Erschließung der Haltestelle Perchtoldsdorf ist nicht nur optional, sondern im Wege einer Projektmodifikation oder einer sonstigen Nebenbestimmung gemäß § 24f UVP-G 2000 bzw. § 31f EibG vorzusehen bzw. vorzuschreiben, damit das Projekt aus eisenbahnbautechnischer Sicht sowie aus verkehrstechnischer Sicht als umweltverträglich qualifiziert werden kann.

2. Die Querungsmöglichkeit im Bereich Rudolf- Hochmayer-Gasse ist aus den in den schriftlichen Stellungnahmen ausgeführten Gründen aus Sicht der Marktgemeinde unbedingt erforderlich, um die Umweltverträglichkeit des Projekts zu gewährleisten. Außerdem ist diese im örtlichen Entwicklungskonzept der Marktgemeinde vorgesehen. Es ist zwar zutreffend, dass deren Errichtung eine Verbesserung gegenüber dem Bestand darstellen würde. Jedoch wird auch an zahlreichen anderen Stellen die Möglichkeit zusätzlicher Querungen im Projekt vorgesehen, sodass nicht ersichtlich ist, warum gerade im Bereich Perchtoldsdorf die Wegereaktionen nicht verbessert und am Bestand belassen werden sollen.

Die im Projekt zugrunde gelegte Busstation auf der Brücke Mühlgasse führt dazu, dass Radfahrer in diesem Bereich vom kombinierten Geh- und Radweg auf die Fahrbahn wechseln müssen und damit in Konflikt mit dem Auto- bzw. Busverkehr kommen, wodurch die Verkehrssicherheit der Radfahrer stark gefährdet ist. Eine nördliche Querungsmöglichkeit würde dem Fahrrad- und Fußgängerverkehr die nötige Verkehrssicherheit gewähren und Wegereaktionen dem Raumordnungskonzept der Marktgemeinde Perchtoldsdorf entsprechend verbessern.

Dies würde nicht nur die Bahnanbindung selbst und somit das Projekt attraktiver machen, sondern insbesondere auch den im unmittelbaren Umfeld der Station Perchtoldsdorf wohnenden Bevölkerung insoweit dienen, als MIV reduziert bzw. vermieden werden kann. Die Querungsmöglichkeit liegt im öffentlichen Interesse, das im Rahmen des Genehmigungsverfahrens gemäß § 31f Z. 2 EibG zu berücksichtigen ist.

Indem der Bau der Querung im Zuge des Projekts ausgeführt wird, können weitere Belästigungen und unnötige Umweltbelastungen durch die nachgelagerte Errichtung einer Querungsmöglichkeit vermieden werden.

Die Marktgemeinde Perchtoldsdorf fordert daher:

Die Querung im Bereich der Rudolf-Hochmayer-Gasse ist im Projekt vorzusehen bzw. der Projektwerberin vorzuschreiben.

Eventualiter möge die Behörde vorschreiben, der Marktgemeinde Perchtoldsdorf die Errichtung einer Querungsmöglichkeit im Bereich Rudolf-Hochmayer-Gasse vertraglich zuzusichern.

3. Zu den Park and Ride Anlagen:

Die Errichtung der als Kontextprojekt vorgesehenen Anlage bei der neu zu errichtenden Station Brunn/Europaring ist für die Umweltverträglichkeit des Vorhabens und Erfüllung der Genehmigungsfähigkeit des § 31f Abs. 1 Z 2 EisbG unbedingt erforderlich.

In der Projektvorstellung durch die ÖBB wurde die Park and Ride Anlage ausdrücklich angeführt, und ihre Auswirkungen auf die Umwelt berücksichtigt. Im Falle der Nichterrichtung würden die Park and Ride Anlage Perchtoldsdorf und die umliegenden Straßenzüge einem großen Ansturm des durch die Attraktivierung der Bahnverbindung induzierten MIV – Pendlerverkehrs ausgesetzt werden. Deshalb ist die Vergrößerung der Park and Ride Anlage in Perchtoldsdorf zwar nicht das primäre Ziel, jedoch bestünde die Notwendigkeit einer Erweiterung jedenfalls dann, wenn die (nicht projektimmanente) Park and Ride Anlage Brunn/Europaring nicht errichtet werden würde. Dies gilt insbesondere aus dem Grund, dass der induzierte Verkehr auf die umliegenden Gassen ausweichen müsste. Dies würde dazu führen, dass Anwohnern Parkgelegenheiten genommen werden würden und die Verkehrssicherheit durch den erhöhten MIV beeinträchtigt werden würde. Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang insbesondere auf die umliegenden schutzbedürftigen Einrichtungen (Kindergarten, Schule).

Die Park and Ride Anlage Brunn/Europaring wäre hingegen wesentlich vorteilhafter und umweltverträglicher, da sich dort Industrie- und Gewerbegebiet und kein dicht besiedeltes Wohngebiet befindet und die Anbindung an die A21 bereits gegeben ist.

Die Marktgemeinde Perchtoldsdorf fordert daher:

Da die Park and Ride Anlage Brunn/Europaring für die Umweltverträglichkeit des Vorhabens und Erfüllung der Genehmigungsfähigkeit des § 31f Abs. 1 Z 2 EisbG unbedingt erforderlich ist, ist diese in das Projekt aufzunehmen bzw. der Projektwerberin als Bedingung bzw. Projektmodifikation vorzuschreiben. Nur so kann die andernfalls notwendige Erweiterung der Park and Ride Anlage Perchtoldsdorf und die dadurch verursachten Umweltunverträglichkeiten vermieden werden.

4. In der mündlichen Verhandlung wurde von den Vertretern der Marktgemeinde Perchtoldsdorf dargelegt, dass entgegen der vom Sachverständigen behaupteten Situation betreffend der Wohnhausanlage Salitergasse 105 zugehörigen Parkplatzes bauliche Änderungen im Projekt vorgesehen sind, die die Nutzung des gemeindeeigenen Grundstückes Nr. 1045/10 erfordern. Da der Sachverständige für seine Beurteilung Goolge.Maps und nicht die digitalen Rasterkarten verwendet hat, konnten die Bedenken der Marktgemeinde Perchtoldsdorf betreffend eine befriedigenden Lösung für die Grundstückszufahrt des in Rede stehenden Grundstückes nicht entkräftet werden.

Die Marktgemeinde Perchtoldsdorf fordert daher:

Die Marktgemeinde Perchtoldsdorf fordert die Nachbesserung des Gutachtens des Sachverständigen für Eisenbahnbautechnik sowie Straßenbau und –verkehr.

5. Es wird generell ersucht, die Marktgemeinde bei Projektänderungen und bei der Detailplanung rechtzeitig und umfassend informiert einzubeziehen sowie diese ebenfalls in die Gestaltungs- und Koordinationsplanung einzubinden, sodass diese die sie als Marktgemeinde treffenden Verpflichtungen gehörig erfüllen kann.

Mag. Meusburger e.h.

Fachliche Stellungnahme des Sachverständigen für FB 2 Eisenbahnbau, DI Thomas Setznagel, zur in der Verhandlung eingebrachten Stellungnahme von Marktgemeinde Perchtoldsdorf:

Ad 1)

Die Länge des Inselbahnsteiges entspricht der betrieblichen Anforderung. (siehe auch Stellungnahme SV Eisenbahnbetrieb)

Eine mögliche Verlängerung von den derzeit eingereichten 160 m auf 220 m Bahnsteiglänge ist bautechnisch möglich und auch strichliert im Lageplan Blatt 13 (Einlage 414.13) dargestellt. Die ausreichende Fläche für den erforderlichen Aufenthaltsbereich am Inselbahnsteig sowie die ausreichenden Breiten für die Bahnsteigerschließung über die Überführung Mühlgasse ist in Einlage 411 (Kapitel 4.1.5) nachgewiesen.

Aus eisenbahnbautechnischer und verkehrstechnischer Sicht ist eine weitere Erschließung des Inselbahnsteiges daher nicht zwingend erforderlich.

Ad 2)

Im Bereich der Überführung Mühlgasse sind im Anschluss an den Bestand beidseitig jeweils ein gemischter Geh- und Radweg (Breite 3,00 bis 3,50 m) projektiert. Im Bereich der Rampen und auf der Straßenbrücke sind beidseitig der beiden Fahrstreifen (jeweils 3,25 m breit) Radfahrstreifen mit einer Breite von jeweils 1,50 m vorgesehen.

Das bedeutet gegenüber dem Bestand eine Verbesserung, da im Bestand auf einer Seite ein Gehsteig und auf der anderen Seite ein Geh- und Radweg vorhanden sind. (zugehörige Unterlagen: Einlagen 477.01 bis 477.04).

Die Radfahrer müssen nicht vom kombinierten Geh- und Radweg auf die Fahrbahn wechseln, sondern wechseln auf den Radfahrstreifen. Die beiden Radfahrstreifen führen in ca. Brückenmitte über die Bushaltestelle. Bei der geringen Busfrequenz (derzeit 2 bis 3 Busse je Stunde) erscheint das Konfliktpotential sehr gering. Weiters liegt die Straßenüberführung – wie das gesamte Gemeindegebiet Perchtoldsdorf - in einer 40 km/h-Zone.

Betreffend geforderter Querungsmöglichkeit im Bereich der Rudolf-Hochmayer-Gasse wird angemerkt, dass diese aus bautechnischer Sicht durch das vorliegende Projekt nicht verunmöglicht wird.

Ad 3)

Aus ho. Sicht wird davon ausgegangen, dass die geplante Park & Ride-Anlage bei der Hst Brunn Europaring bis zur Umsetzung des gegenständlichen Projektes (voraussichtlich 2035) auch errichtet wurde. Wie in der Stellungnahme der Marktgemeinde Perchtoldsdorf angeführt wird, kann es nicht Ziel sein, in dicht besiedeltem Gebiet zusätzliche Abstellflächen für KFZ zu errichten.

Ad 4)

Im Zuge der Verhandlung wurde seitens Vertreter der Stadtgemeinde Perchtoldsdorf klargestellt, dass mit der Adresse Salitergasse 105 die Parkplätze auf Grundstück 1045/10 definiert waren.

Die auf diesem Grundstück situierten Parkplätze werden laut Lageplan Einlage 471.02 an die neue Höhenlage des Projektes Überführung Mühlgasse angepasst. Dies ist auch in den Grundeinlöseunterlagen (Einlagen 486.11 und 486.12) als „Vorübergehende Beanspruchung“ ausgewiesen.

Die Aussage meinerseits, die Liegenschaft Salitergasse 105 sei durch das gegenständliche Projekt nicht berührt, ist daher als gegenstandslos zu betrachten.

Die betroffene Zufahrt inkl. Parkplatz wird laut Projekt an die neue Straßenausgestaltung angepasst.

DI Thomas Setznagel e.h.

**Stellungnahme von Frau Anna Bertsch-Hörmann, Erlaaerstraße 118, Haus 5, 1230 Wien
Als stellvertretende Sprecherin der LA21 Radgruppe Liesing und Obfrau des Vereins Prima
Klima Liesing**

D026

Ich verweise grundsätzlich auf meine bereits schriftlich eingebrachte Stellungnahme und möchte Folgendes ergänzen.

Allgemeines

Die juristische Vertretung der Fr. Wladyka, Rechtsanwalt Dr. List, war nur während der Vorstellung der anwesenden Sachverständigen im Raum. Die komplexe und vielschichtige Erläuterung durch den Sachverständigen Dr. Wehr welche der ausführlichen Einführung in die technischen Pläne durch die Projektanten der ÖBB-Infrastruktur AG folgte, wurde somit durch den Rechtsanwalt Dr. List nicht wahrgenommen und verfügt dieser daher nicht über die heute behandelten, relevanten Informationen.

Die Bauwerberin ÖBB-Infrastruktur AG hat im Rahmen der heutigen Verhandlung ausgeführt, dass sie mit der eingereichten Planung nur die für sie verbindlichen Vorschriften die Schiene betreffend einhalten muss. Die Bauwerberin hat aber auch festgehalten, dass sie Maßnahmen, insbesondere Planungsadaptionen, deren Bau die Durchlässigkeit und Flüssigkeit, insbesondere des nicht-motorisierten Individualverkehrs, begrüßt. In keiner Weise werden zusätzlich nötige Bauten bzw. Lösungen verhindert. Voraussetzung dafür ist, dass die dadurch entstehenden Kosten sowie die Verantwortung für die Instandhaltung etc. von den zuständigen Gebietskörperschaften getragen werden.

Das Verhandlungsergebnis zusammenfassend halte ich fest, dass die ÖBB-Infrastruktur AG ein großes Interesse daran hat, mit den zuständigen Gemeinden in Kontakt zu treten und bestmögliche Verkehrslösungen zu erarbeiten.

Ich fordere von der Bauwerberin explizit ein, dieser Ankündigung auch weiterhin proaktiv nachzukommen.

Zudem erfordert die Wichtigkeit des Bauvorhabens, dass eine persönliche Ansprechperson für die betroffene Bevölkerung zur Verfügung gestellt wird. Der Auskunft des Juristen der ÖBB-Infrastruktur AG habe ich entnommen, dass sie ihrer Verantwortung innerhalb ihrer Kompetenz nachkommen. Auch den Bezirk trifft hier eine Pflicht zur Zusammenarbeit mit der Bauwerberin. Beide Seiten sind hier gefordert.

Unterführung Knotzenbachstraße bzw. Lastenstraße

Ich halte fest, dass die geplante Unterführung in der Lastenstraße mit einer Umweglänge von 1.100 m keine geeignete Ersatzmaßnahme für die Qualität der derzeitigen Durchquerungsmöglichkeit UF Knotzenbachstraße darstellt. Nach Umsetzung des gegenständlichen Vorhabens verschlechtert sich die Situation für den nicht-motorisierten Individualverkehr erheblich.

In Bezug auf die Relevanz der Durchgängigkeit Knotzenbachstraße für den nicht-motorisierten Individualverkehr möchte ich auf die Bike-Citizen-Heatmap (Abbildung 1) verweisen. Dieser lässt sich entnehmen, dass die Unterführung trotz ihrer schlechten Qualität sehr stark von Radfahrer:innen frequentiert wird.

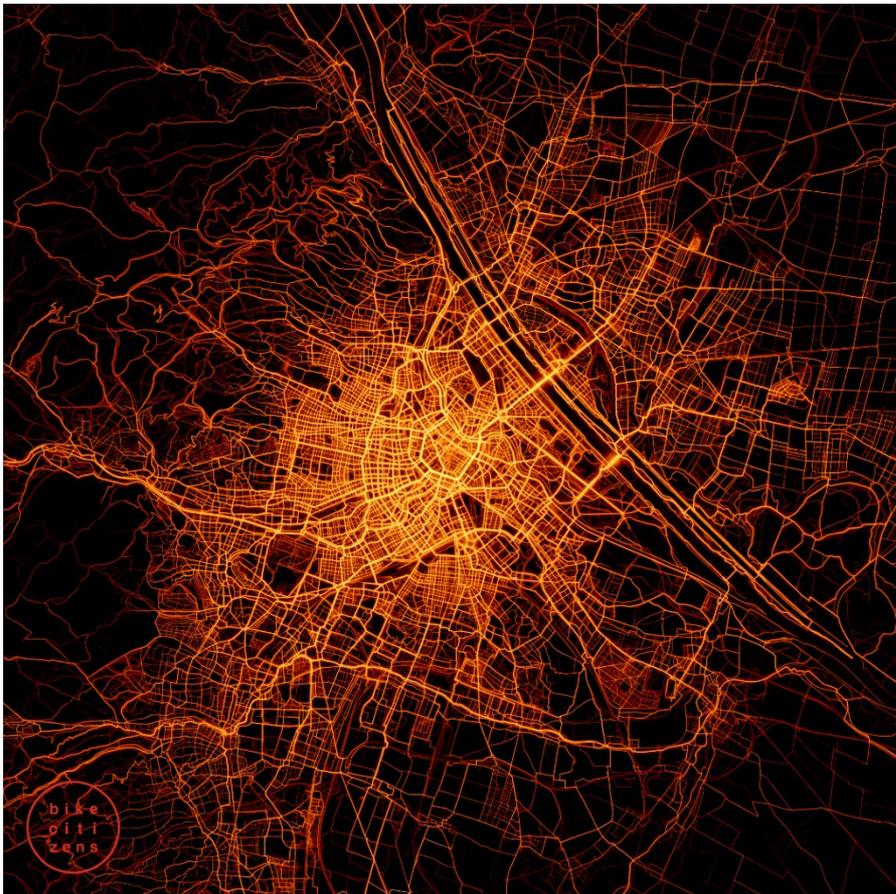


Abbildung 1

Durchquerung Tullnertalgasse/Walter-Jurmann-Gasse - Kirchefldgasse – Wundtgasse

Ich halte fest, dass mir im Rahmen der Verhandlung von der Bauwerberin zugesichert wurde, dass die Durchfahrbarkeit der Durchquerung Tullnertalgasse/Walter-Jurmann-Gasse weiterhin in hochwertiger Ausführung (baulich getrennter Rad- und Fußweg) gegeben sein wird. Gleiches gilt für die Querung Kirchefldgasse – Wundtgasse, wo zusätzlich eine Busspur geplant ist.

Liesinger Hauptplatz

Zur Durchgängigkeit am Liesinger Bahnhof möchte ich Folgendes festhalten: Derzeit ist die gemischt genutzte UF trotz ihrer schlechten Qualität (Radfahrer:innen müssen ihre Räder durchschieben, was ob der hohen Längsneigung schwer bis unmöglich ist) stark frequentiert. Die UF stellt zwar auch einen Zugang zur Bahn dar, sie ist aber für den Fußverkehr ebenso eine wichtige Anbindung an den Vorplatz samt Einkaufszentrum, Bücherei, Magistrat, Polizei etc. Durch die jetzige Planung würde sich die beschriebene, schwierige Situation für den NMIV weiter verschlechtern. Ich möchte in diesem Zusammenhang insbesondere auf die Verkehrserfordernisse und Bedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Mobilität hinweisen. Ich verweise auf die Verpflichtung der Bauwerberin, diesbezüglich zumindest die derzeitige Qualität zu gewährleisten bzw. diese nach Möglichkeit zu verbessern.

Unterführung Stachegasse

Ich habe der technischen Ausführung entnommen, dass die Rad- und Fußweg UF Stachegasse ebenso weiterhin erhalten bleibt und in hoher Qualität wiederhergestellt wird.

Wiederherstellung des barrierefreien Stegs an der P&R Anlage

Die derzeitige Quermöglichkeit über den Steg über die Breitenfurterstraße mit direktem, barrierefreiem Zugang auf den Bahnsteig stellt eine hochwertige, ausschließlich dem NMIV dienende Verbindung von Infrastruktur zu Infrastruktur dar. Die Nichtwiederherstellung des

durch den Umbau notwendigen Abrisses dieser Infrastruktur ist nicht akzeptabel. Alle in der Planung vorgesehenen Zugänge weisen nicht die gleiche Qualität auf. Weiters ist zu erwähnen, dass der Steg gerade zu Stoßzeiten eine direkte Entlastung vom Bahnsteig bedeutet.



Abbildung 2



Abbildung 3



Abbildung 4

Rudolf-Waisenhorn-Steg

Die derzeitige Ausführung weist aufgrund der steilen Ausführung der Stiege keine Schiebemöglichkeit für Fahrrad und Kinderwagen auf. Der derzeitige Planungsstand fügt diesem Hindernis noch ein Stiegenhaus mit einer 180-Grad-Wendung hinzu. Daher folgende Frage: Ermöglicht die geplante Steigung/Längsneigung des geplanten Stiegenaufganges die Errichtung einer Schiebehilfe? Diese ist wichtig, um im Fall eines Defekts der Liftanlage ein Mindestmaß an Barrierefreiheit zu gewährleisten.

Weiters möchte ich darauf hinweisen, dass die Ausfallquote durch Vandalismus im öffentlichen Raum wesentlich höher ist als bei privaten Liften. Zudem ist davon auszugehen, dass der genannte Lift in Bezug auf Wartung und Reparatur eine geringe Priorität genießt. Aus diesen Gründen sehe ich das dringende Erfordernis, den Steg auch im Falle eines Defektes barrierefrei überquerbar zu machen.

Fazit

Ich nehme grundsätzlich eine positive Herangehensweise auf fachlicher Ebene wahr und habe auch den Eindruck, dass die ÖBB-Infrastruktur AG an einem positiven Austausch und einer positiven Ausführung des Projektes interessiert ist. Allerdings wird in der Planung nicht ausreichend Rücksicht auf die Verkehrserfordernisse und die Sicherheit des NMIV genommen.

Ich fordere daher ein, dass die Planung in Bezug auf die genannten Punkte überarbeitet bzw. adaptiert wird.

Ich weise die ÖBB-Infrastruktur AG in diesem Zusammenhang auf ihre Verantwortung gegenüber der Öffentlichkeit hin, innerhalb ihres Handlungsspielraumes und Verantwortungsbereiches bestmögliche Lösungen zu erarbeiten.

Aufgrund ihrer Verantwortung fordere ich die Bauwerberin auf, insbesondere jenen Stimmen aus der Bevölkerung, die sich konstruktiv am UVP-Verfahren beteiligt haben, ernst zu nehmen.

Weiters fordere ich die Bauwerberin auf, ein besonderes Augenmerk auf vulnerable Bevölkerungsgruppen (Kinder, Menschen mit eingeschränkter Mobilität, hochsensible Menschen etc.) zu legen. Wie auch der MIV, der nicht zum Kundenstamm der ÖBB-Infrastruktur AG gehört und auch nur unwesentlich zur Mikromobilität beiträgt, will der NMIV möglichst direkt, störungsfrei und bedarfsgerecht bewegen!

Anna Bertsch-Hörmann e.h.

Fachliche Stellungnahme des Sachverständigen für Eisenbahnbau_ Strasse DI Thomas Setznagel zur in der Verhandlung eingebrachten Stellungnahme von Anna Bertsch-Hörmann:

Ad Knotzenbachstraße / Lastenstraße

Die in der Stellungnahme angeführte Umweglänge von 1100 m ist aus ho. Sicht nicht nachvollziehbar.

Es gibt im Bestand bei km 8,321 den best. Personendurchgang Knotzenbachgasse. Eine Radwegquerung ist hier im Bestand nicht vorhanden (auch im Bestand sind mehrere Stufen im Verlauf des Durchganges).

Im Projekt ist vorgesehen den Personendurchgang abzutragen und an derselben Stelle neu zu errichten.

Die Querung der Bahntrasse ist ca. 110 m südlich der Knotzenbachgasse bei der neuen Geh- und Radwegunterführung Lastenstraße.

Ad Tullnertalgasse / Walter-Jurmann-Gasse und Kirchefldgasse - Wundtgasse

Im Bereich Tullnergasse / Walter-Jurmann-Gasse bei Bahn-km 7,225 ist im Projekt die Errichtung eines neuen Geh- und Radweges neben der Straßenfahrbahn vorgesehen.

Im Bereich Kirchefldgasse – Wundtgasse bei Bahn-km 6,335 ist im Projekt die Errichtung eines neuen Geh- und Radweges neben der Straßenfahrbahn vorgesehen.

Ad Liesinger Hauptplatz

Die neuen Inselbahnsteige am Bf Liesing sind nach Projektumsetzung barrierefrei über den neuen Personendurchgang Nord sowie den neuen Personendurchgang Süd barrierefrei mittels Lifte erschlossen.

Die Rampen des neuen Personendurchgangs Süd sind auch für die Benutzung mit Fahrrädern projektiert.

Es wird aus ho. Sicht die derzeitig vorhandene Qualität der Bahnsteigzugänge als auch der Querungsmöglichkeiten für den nicht motorisierten Verkehrs verbessert.

Ad Unterführung Stachegasse

Die Aussage der Stellungnahme wird bestätigt.

Ad Wiederherstellung des barrierefreien Stegs der P&R-Anlage

Eine Wiederherstellung des Stegs als Zugang zu den Inselbahnsteigen ist nicht vorgesehen. Der bestehenbleibende Steg über die Breitenfurter Straße endet unmittelbar vor dem neuen Bahnhofsgebäude. Der Zugang zu den Inselbahnsteigen erfolgt über den neuen Personendurchgang Nord (barrierefrei mittels Lifte). Für einen Großteil der Bahnkunden (jene die vom Busbahnhof kommen) verbessert sich damit die Zugänglichkeit zu den Bahnsteigen.

Ad Rudolf-Waisenhorn-Steg:

Laut Bauwerksplan (Einlage 440.33-3) könnte eine Fahrradschieberille vorgesehen sein. Diese ist jedoch nicht beschriftet. Ob tatsächlich eine Fahrradschieberille ausgeführt wird, wird zwischen ÖBB-Infrastruktur AG und Stadt Wien als zukünftiger Erhalter des Steges abgeklärt. Jedenfalls ist jedoch beidseitig des Steges ein Lift (Größe 3,18 x 2,40 m) vorgesehen der auch für den Fahrradtransport geeignet ist.

DI Thomas Setznagel e.h.

Stellungnahme von Bürgerinitiative Wien Süd, Frau Mag. Sabine Zanetti, Frau Dr. Angelika Klein-Zanetti und Herrn Martin Zanetti
Kaulbachstraße 39, 1120 Wien
E002, D010, D031
vertreten durch Herrn Martin Zanetti (Vollmacht vorgelegt)

Ich bin durch das gegenständliche Vorhaben wie folgt betroffen:
Hinterfragt wird, warum laut Sachverständigen Nacht- und Wochenendarbeiten unabdingbar seien, wenn die ÖBB die Schnellbahn Stammstrecke in den kommenden Jahren komplett sperren kann bzw. die Westbahnstrecke erneut für mehrere Wochen gesperrt werden kann. Die Nacht- und Wochenendarbeiten über mehrere Wochen sind den Anrainern nicht zumutbar.
Nachdem eine Komplettsperre laut Auskunft des Sachverständigen betrieblich nicht möglich ist, ist das Projekt nicht umweltverträglich.

Martin Zanetti e.h.

Fachliche Stellungnahme des Sachverständigen für FB 2 Eisenbahnbau, DI Thomas Setznagel, zur in der Verhandlung eingebrachten Stellungnahme von Herrn Martin Zanetti:

Der gegenständliche Streckenabschnitt der Südbahn ist eine der meistbefahrenen Bahnstrecken in Österreich und immens wichtig für den Pendlerverkehr aus Richtung Süden. Eine längere Totalsperre im Zuge der Bauausführung würde unweigerlich eine Verlagerung des Pendlerverkehrs Richtung Straße – und damit auf die in den Spitzenzeiten schon derzeit überlasteten Einfallstraßen nach Wien von Süden her – bedingen. Das Resultat wären tägliche Megastaus in den Spitzenzeiten.
Es ist daher aus ho. Sicht eine Bauausführung bei Aufrechterhaltung des Eisenbahnbetriebs unabdingbar.

DI Thomas Setznagel e.h.

Nach Umfrage durch den Verhandlungsleiter wird festgestellt, dass unter den verbleibenden zum Fachbereich Eisenbahnwesen aus bautechnischer Sicht (inkl. Eisenbahnkreuzungen) sowie Straßenbau und -verkehr in die Rednerliste eingetragenen Personen und unter den Verhandlungsteilnehmenden im Allgemeinen keine weiteren Wortmeldungen bzw. Fragen zum genannten Fachbereich mehr bestehen. Der Verhandlungsleiter ersucht die Verhandlungsteilnehmenden, die eine Wortmeldung abgegeben haben, jene in der Schreibstelle zu Protokoll zu geben.

Der Verhandlungsleiter unterbricht die Verhandlung für eine Pause um 16:55.
Der Verhandlungsleiter nimmt die Verhandlung wieder auf um 17:14.

Fachbereich 3: Lärm- und Erschütterungsschutz, DI Dr. Günther ACHS

Der Verhandlungsleiter erteilt dem Sachverständigen für Lärm- und Erschütterungsschutz DI Dr. Günther ACHS, das Wort und bittet ihn sich kurz vorzustellen.

Der Sachverständige DI Dr. Günther ACHS erläutert in Grundzügen sein Teilgutachten sowie die ergänzende Stellungnahme zu den zum Gutachten eingegangenen Stellungnahmen wie in

Beilage ./7 (Gutachterliche Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen zum 2. Edikt vor der Verhandlung).

Der Verhandlungsleiter erteilt daraufhin den zu diesem Fachbereich in die Rednerliste eingetragenen Personen das Wort und ersucht DI Dr. Günther ACHS im Anschluss daran um Beantwortung der Fragen und Wortmeldungen.

Stellungnahme von NÖ Umwelthanwaltschaft, B003 vertreten durch Herrn Mag. Klemens Grösel

Ich bin durch das gegenständliche Vorhaben wie folgt betroffen:

Ich wende zum Vorhaben ergänzend ein:

Lärm und Schallschutz:

Die NÖ Umwelthanwaltschaft hat sich im Vorfeld des Verfahrens und im Verfahren selbst in einigen Fachgebieten eingebracht und einige Adaptierungen und Ergänzungen gefordert. Diesen wurden vom Konsenswerber größtenteils nachgekommen. Besonderes Augenmerk wurde letztlich auf den Themenbereich Lärm- und Schallschutz gelegt.

Die NÖ Umwelthanwaltschaft stützt sich bei ihren Forderungen auf gesetzliche Richtlinien und Normen bzw. auf den Stand der Technik.

Wenn es bei Vorgaben eine Diskrepanz zwischen Richtlinien auf Europäischer Ebene zu Nationalen Richtlinien gibt und dadurch sich eine Verbesserung für die Bevölkerung ergibt, versucht die NÖ Umwelthanwaltschaft diese einzubringen.

Als Beispiel wird in diesem Zusammenhang das Erkenntnis des VfGH vom 22. Oktober 2010/03/0014 das sogenannte „Pottendorfer Erkenntnis“ angeführt. Hier wurde seitens der NÖ Umwelthanwaltschaft die Einbeziehung von Spitzenpegeln bei der lärmtechnischen Bewertung gefordert und rechtlich durchgesetzt.

Kurzfassung des Erkenntnisses:

Bei den Grenzwerten der SchIV 1993 handelt es sich um Mindeststandards, deren Unterschreitung im Einzelfall geboten sein kann (Hinweis E vom 22. Oktober 2010/03/0014 und E des VfGH vom 13. Dezember 2007, V 87/06 (Koraln)). Der Hinweis der Behörde, die Grenzwerte der SchIV 1993 würden eingehalten, macht daher eine Auseinandersetzung mit dem aufgeworfenen Thema des Einflusses von Schallpegelspitzen auf die menschliche Gesundheit und der Notwendigkeit ihrer Begrenzung nicht entbehrlich.

Diesen seitens der NÖ Umwelthanwaltschaft rechtlich erwirkten Stand der Technik bezüglich Lärm- und Schallschutz wollte die NÖ Umwelthanwaltschaft natürlich auch für dieses Projekt für die Anrainer gewährleisten wissen.

1. Welche Lärminderungsmaßnahmen wurden nun seitens des Konsenswerbers auch durch Zutun der NÖ Umwelthanwaltschaft berücksichtigt und durch zusätzliche Maßnahmen umgesetzt?

2. Können sie mir in NÖ Objekte nennen, wo auf Grund der Übertretung der Grenzwerte objektbezogene Maßnahmen notwendig waren?

3. Welche Schallpegel kommen auf Anrainer nun in der Nacht bei geschlossenen bzw. gekipptem Fenster (am Ohr des Schäfers) maximal zu?

Fachliche Stellungnahme des Sachverständigen für Lärmschutz (DI Dr. Günther Achs) zur in der Verhandlung eingebrachten Stellungnahme von NÖ Umweltschutz, vertreten durch Mag. Klemens Grösel:

Hinsichtlich der in der Einwendung gestellten Fragen, wird durch den Sachverständigen für Lärmschutz folgende Stellungnahme abgegeben:

Ad 1. Welche Lärminderungsmaßnahmen wurden nun seitens des Konsenswerbers auch durch Zutun der NÖ Umweltschutz berücksichtigt und durch zusätzliche Maßnahmen umgesetzt?

Im vorliegenden Projekt wurden die Auswirkungen des Vorhabens der Lärmimmissionen entsprechend dem aktuellen Stand der Technik nach schalltechnischen Kriterien und zusätzlich in enger Abstimmung mit dem Sachverständigen für Humanmedizin beurteilt. Daraus resultieren aktive (bahnseitige) und passive Schutzmaßnahmen (Objektschutz) zur Reduktion von Lärmimmissionen.

Die Schallimmissionen in der Betriebsphase wurden anhand mehrerer Kriterien beurteilt: Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV), einem zusätzlichen humanmedizinischen Kriterium und dem Kriterium der Beurteilung des mittleren Spitzenpegels der lautesten Zuggattung. Die Schutzziele der SchIV wurden in dem vorliegenden Projekt sogar noch deutlich reduziert (Reduktion um 5 dB) und damit der Einsatz von Lärmschutzmaßnahmen gegenüber dem gesetzlichen Maß hinaus deutlich angehoben.

Die Schallimmissionen in der Bauphase werden in Anlehnung an die BStLärmIV, sowie in Anlehnung an die NÖ Landesstraßen Lärmimmissionsschutzverordnung, auf Grundlage der relevanten Zeiträume (§ 10) und Schallausbreitungsbedingungen beurteilt.

Ad 2. Können Sie mir in NÖ Objekte nennen, wo auf Grund der Übertretung der Grenzwerte objektbezogene Maßnahmen notwendig waren?

Im Hinblick auf die angesprochenen Objektschutzmaßnahmen bei Projekten in NÖ wird generell darauf verwiesen, dass auch gemäß den Durchführungsbestimmungen der SchIV (DB-SchIV) die grundsätzliche Bevorzugung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen vor Objektschutzmaßnahmen resultiert. Darüber hinaus werden Objektschutzmaßnahmen als Ergänzung zum Schutz in der Betriebsphase, v.a. aber auch im Anwendungsfall bei Überschreitung von Grenzwerten in der Bauphase vorgeschlagen.

Im Hinblick auf die in Frage 1 angesprochene Forderung der Berücksichtigung von Maximalpegelkriterien durch die NÖ Umweltschutz wird darauf verwiesen, dass durch dieses Kriterium bei Anwendung im Regelfall zusätzliche Objektschutzmaßnahmen resultieren. Im vorliegenden Fall ist die Anzahl dieser zusätzlichen Objektschutzmaßnahmen aus dem Maximalpegelkriterium gering, da bereits der Beurteilungspegel nach SchIV um 5 dB verschärft wurde.

Ad 3. Welche Schallpegel kommen auf Anrainer nun in der Nacht bei geschlossenen bzw. gekippten Fenster (am Ohr des Schlafers) maximal zu?

Im Hinblick auf das Maximalpegelkriterium wird darauf verwiesen, dass die zugrundeliegende Beurteilung an der Fassade erfolgt und ein geschlossenes Fenster mit einem Mindestschalldämmmaß von 35 dB berücksichtigt. Das Maximalpegelkriterium zielt auf eine Beurteilung des Lärmpegels am Ohr des Schlafers von $L_{A,max} = 45$ dB ab.

Im vorliegenden Projekt werden durch die Verschärfung der Grenzwerte nach SchIV um 5 dB ist einem Beurteilungspegel von $L_r = 50$ dB in der Nacht und unter Berücksichtigung der geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen Objektschutz vorzusehen. Da im Regelfall aufgrund der guten Dichtung der Schallschutzfenster der Einbau von besonderen Lüftungseinrichtungen (z.B. Schalldämmlüfter, siehe auch Auflage SCH-BE-02) vorgesehen wird, ist das Kippen eines Fensters aus schalltechnischer Sicht nicht zu empfehlen.

DI Dr. Günther Achs e.h.

**Stellungnahme von Bürgerinitiative Perchtoldsdorf und Mag. Reinhard Nöbauer
Aspettenstraße 34/27/10 und 12, 2380 Perchtoldsdorf
E003, D007
vertreten durch Mag. Reinhard Nöbauer**

Ich bin durch das gegenständliche Vorhaben wie folgt betroffen:

Anrainer und Vertretung der Bürgerinitiative

Ich wende zum Vorhaben ergänzend ein:

Zur Wendeanlage: Dr. Wehr führte aus, dass die Wende im Bahnhof bei Betriebsstörungen nicht in 5 Minuten möglich ist (hochfahren des Führerstandes). Das trifft auch genauso normale Halte in Stationen, wo keine Wende vorgesehen ist. Störungen können immer auftreten. Die Frage ist nur, wie viele Störungen der Anrainer und wie viele Kosten vertretbar sind um für jede Betriebsstörung eine möglichst schnelle Lösung zu haben. Laut Dr. Wehr ist das zweite Wendegleis im Bereich Aspettenstraße insbesondere zum Abstellen schadhaften rollenden Material. Dafür gibt es aber zB zum Einen einen großen Verschubbahnhof (Atzgersdorf-Liesing) südlich der Haltestelle Perchtoldsdorf soll es auch ein fünftes Gleis geben. Das sollte ausreichen um Störungen auszugleichen.

Ich fordere daher:

Ich wünsche mir daher eine Vorlage zur Alternativen zur Wendeanlage Aspettenstraße, dadurch könnten große Kosten eingespart werden und insbesondere in der Bauphase den Anrainern einen unvertretbaren Lärmpegel und Abtransport des Bahndammes auf der Straße erspart bleiben.

Schallschutz: Ein verbesserter Schallschutz und die Einhaltung der WHO Empfehlungen und der Empfehlungen des Klimaschutzministeriums sollte geprüft werden. Insbesondere sollte wie bereits in meiner Stellungnahme angegeben, wie viel Mehrkosten ein solcher verbesserter Schallschutz bedeuten würde.

Fachliche Stellungnahme des Sachverständigen für Lärmschutz (DI Dr. Günther Achs) zur in der Verhandlung eingebrachten Stellungnahme von Bürgerinitiative Perchtoldsdorf und Mag. Reinhard Nöbauer, vertreten durch Mag. Reinhard Nöbauer:

Hinsichtlich der Einwendung zur Forderung eines verbesserten Schallschutzes, der Einhaltung der WHO-Empfehlungen und der Einhaltung der Empfehlungen des Klimaschutzministeriums, sowie insbesondere die Ermittlung von Mehrkosten, die durch die o.a. Verbesserung des Schallschutzes verursacht werden würden, wird durch den Sachverständigen für Lärmschutz folgende Stellungnahme abgegeben:

Die Beurteilung der durch das vorliegende Projekt verursachten Lärmimmissionen aus der Betriebsphase basiert auf der Ermittlung der erforderlichen Schutzmaßnahmen auf Basis der Einhaltung von insgesamt 3 unterschiedlichen Schutzziele (SchIV, mittlerer Maximalpegel der lautesten Zugtype und humanmedizinisches Kriterium). Dazu wird darauf hingewiesen, dass im vorliegenden Projekt die Grenzwerte der SchIV auf Basis der Empfehlung des humanmedizinischen Sachverständigen um 5 dB reduziert wurden, wodurch sich eine deutlich größere Anzahl bzw. höhere Ausbildung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergibt.

Mit Verweis auf die Beantwortung der Einwendungen zum 2. Edikt sind aus schalltechnischer Sicht die Empfehlungen der WHO nicht geeignet, nationale Verordnungen zu Lärmimmissionen in Frage zu stellen. Zudem wurden aufgrund der in diesem Projekt erfolgten Verschärfungen der Schutzziele um 5 dB die gesetzlich erforderlichen Schutzmaßnahmen deutlich erhöht. Die Forderung zur Verbesserung des Schallschutzes über das in diesem Projekt angewandte Maß hinaus sind aus Sicht des Sachverständigen nicht nachvollziehbar und nicht erforderlich. Die Beurteilung der wirtschaftlichen Auswirkungen einer Verbesserung des Schallschutzes ist aus Sicht des Sachverständigen aus den o.a. Gründen nicht erforderlich und nicht sinnvoll.

DI Dr. Günther Achs e.h.

Stellungnahme von Bürgerinitiative gegen Bahnausbau Wien Meidling-Mödling und Hr. Mag. Thomas Stanger

E001, D012

vertreten durch List Rechtsanwalts GmbH:

Fachgebiet Lärm- und Erschütterungsschutz

Wir halten fest, dass für uns aus dem Gutachten nicht klar hervorgeht, wann welche Emissionen in welchem Ausmaß zu erwarten sind und fordern daher, dass in den Auflagen klare und konkrete Vorgaben hinsichtlich der Bauphase in Bezug auf Emissionen festgeschrieben werden. Es muss feststehen, zu welchen Uhrzeiten welche Baumaßnahmen durchgeführt werden und welche Emissionen aus diesen hervorgehen. Insbesondere fordern wir klare, maximale Grenzwerte. Insbesondere aufgrund der Kumulierung der Baustellenarbeiten und der damit einhergehenden Immissionen in Form von Lärm, Erschütterung, Staub usw. sind genaue Grenzwerte für solche festzulegen und in den Auflagen des Bescheides zu bestimmen. Wir appellieren daher ganz ausdrücklich an die Projektwerberin und an die bescheiderstellende Behörde, genaue Vorgaben zu Arbeitszeit (genaue Tageszeit), Arbeitstätigkeit und der aus der Arbeit rührenden Emissionen in den Bescheid aufzunehmen und diese klaren, konkreten Grenzwerte auch tatsächlich einzuhalten.

Weiters halten wir fest, dass wir befürchten, dass das 5-stöckige Gebäude unserer Mandantschaft in der Ketzerergasse durch die 4 m hohe Lärmschutzwand nicht ausreichend geschützt wird. Der Hinweis des SV Dr. Achs, dass Objektschutz bestehe und Lärmschutzfenster allfällig dahingehende Immissionen abschirmen könnten, hilft nur bedingt, da es sich um ein 120 Jahre altes Haus, welches erst vor kurzem komplett saniert wurde, handelt. Moderne Lärmschutzfenster würden dem Stil des 120 Jahr alten Hauses nicht entsprechen.

Hinsichtlich der vom SV erwähnten Beweissicherung halten wir fest, dass wir diese begrüßen, uns jedoch auch erwarten, dass während der Bauphase auf erschütterungsbeeinträchtigte Bauwerke Rücksicht genommen wird, um deren Substanz zu schützen.

In Bezug auf die Bunkeranlage in direkter Nähe zur Liegenschaft des Hr. Mag. Stanger hält der SV fest, dass diese erschütterungsmindernd auf das Gebäude unserer Mandantschaft wirkt. Wir halten dazu fest, dass wir dies anerkennen, jedoch nicht überprüfen können.

Mag. Moritz Oberländer e.h.

Fachliche Stellungnahme des Sachverständigen für Lärmschutz (DI Dr. Günther Achs) zur in der Verhandlung eingebrachten Stellungnahme von Bürgerinitiative gegen Bahnausbau Wien Meidlung-Mödling und Herrn Mag. Thomas Stanger, vertreten durch List Rechtsanwälts GmbH:

Hinsichtlich der Einwendung, dass klare und konkrete Emissionen in Bezug auf die Bauphase festgeschrieben werden und klare und konkrete Grenzwerte eingehalten werden, wird durch den Sachverständigen für Lärmschutz folgende Stellungnahme abgegeben:

In Bezug auf das Objekt von Mag. Thomas Stanger (Ketzergasse 261) bzw. auf sämtliche im Projekt betroffenen Objekte wird darauf verwiesen, dass die Beurteilung aller Immissionspunkte tabellarisch vorgelegt und beurteilt wurde (siehe Einlage 303.2, tabellarische Darstellung aller Immissionen an den 27947 Immissionspunkten zufolge einzelner Bauphasen bzw. Bauzustände).

Im speziellen in Bezug auf das Objekt von Mag. Thomas Stanger (Ketzergasse 26) ist aus Einlage 303.83 bzw. 303.84 bzw. aus Tabelle 82 in Einlage 303.1 (Objekt als Ketzergasse 263 bezeichnet) ersichtlich, dass für das Objekt Ketzergasse 261 Immissionen $L_{r,Bau} > 67$ dB zu erwarten sind und daher entsprechend der humanmedizinischen Beurteilung in ON 308.1 Maßnahmen in der Bauphase zu setzen sind.

Dabei ist festzuhalten, dass die Immissionsgrenzwerte in der Regelarbeitszeit (definiert als Arbeiten im Zeitraum Montag bis Freitag von 06:00 Uhr bis 19:00 Uhr; Grenzwert für Baulärmimmissionen nach BStLärmIV von $L_{r,Bau,Tag} = 67$ dB) und für Nachtarbeiten (definiert als Nachtarbeiten zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr und Arbeiten an Sonn- und Feiertagen; Grenzwert für Baulärmimmissionen im Nachtzeitraum nach BStLärmIV von $L_{r,Bau,Nacht} = 55$ dB) klar und eindeutig festgelegt wurden und, dass bei Überschreitung dieser Grenzwerte auf Basis der humanmedizinischen Beurteilung in ON 308.1 Maßnahmen in der Bauphase zu setzen sind.

Die Festlegung von Grenzwerten für Emissionen ist aus Sicht des Sachverständigen nicht erforderlich, da Emissionen im Hinblick auf das Schutzgut Mensch nicht beurteilungsrelevant sind, vielmehr nur einen der Basisparameter für die Ausbreitungsberechnungen in der Bauphase und damit die Bestimmung der Immissionen darstellen. Diesbezüglich wird jedenfalls auf die durch den Sachverständigen definierte Maßnahme SCH-BA-03 verweisen, wonach die Projektwerberin sicherstellen muss, dass in Zusammenhang mit dem Baustellenbetrieb, dem Stand der Technik entsprechend, lärmarme Baugeräte verwendet werden.

Hinsichtlich der Einwendung zur Befürchtung, dass die 4 m hohe Lärmschutzwand das Gebäude von Mag. Thomas Stanger nicht ausreichend schützt, wird durch den Sachverständigen für Lärmschutz folgende Stellungnahme abgegeben:

Die Wahl der Schutzmaßnahmen (aktive Lärmschutzmaßnahmen und Objektschutz in der Betriebsphase sowie zusätzlicher Objektschutz in der Bauphase) sind entsprechend dem Stand der Technik und unter Berücksichtigung der auftretenden Emissionen in Betriebs- und Bauphase auf Basis von Schallausbreitungsberechnungen für das konkrete Objekt erfolgt. Bei der Schutzmaßnahme „Objektschutz“ (in Betriebs- bzw. Bauphase) handelt es sich um ein Angebot zur Förderung von Lärmschutzmaßnahmen.

Hinsichtlich der Einwendung zur Erschütterungsbeeinträchtigung in der Bauphase wird im Wesentlichen auf die Stellungnahme zur Einwendung D020 zum 2. Edikt verwiesen. Demzufolge

wurde bereits durch den Sachverständigen klargestellt, dass das bautechnische Beweissicherungsprogramm zur lückenlosen Dokumentation des Zustands vor Beginn der Bauarbeiten bis zum Ende der erschütterungsintensiven Arbeiten dient. Mögliche Schäden können im Einzelfall auf den Verursacher rückgeschlossen werden. Die Beweissicherungen werden nicht explizit nur für das betroffene Objekt, sondern für alle Objekte in einem 50 m breiten Streifen vom Vorhaben durchgeführt.

Zur Durchführung der Bauarbeiten unter Einhaltung der Anforderungen des Erschütterungsschutzes wurde ein bautechnisches Beweissicherungsprogramm sowie begleitende Erschütterungsmessungen empfohlen (z.B. in der empfohlenen Auflage ERS-BA-03). Die baubegleitenden Messungen orientieren sich an der aktuellen Ausführungsplanung und dem letztgültigen Bauzeitplan und werden regelmäßig für die darauffolgende Bauzeit geplant.

DI Dr. Günther Achs e.h.

Stellungnahme von Bürgerinitiative Wien Süd, Frau Mag. Sabine Zanetti, Frau Dr. Angelika Klein-Zanetti und Herrn Martin Zanetti

Kaulbachstraße 39, 1120 Wien

E002, D010, D031

vertreten durch Herrn Martin Zanetti (Vollmacht vorgelegt)

Ich bin durch das gegenständliche Vorhaben wie folgt betroffen:
Festgehalten wird, dass mobile Lärmschutzwände zwingend vorgeschrieben werden sollen.

Martin Zanetti e.h.

Fachliche Stellungnahme des Sachverständigen für Lärmschutz (DI Dr. Günther Achs) zur in der Verhandlung eingebrachten Stellungnahme von Bürgerinitiative Wien Süd, Frau Mag. Sabine Zanetti, Frau Dr. Angelika Zanetti und Herrn Mag. Martin Zanetti, MBA; vertreten durch Mag. Martin Zanetti, MBA):

Hinsichtlich der Einwendung zur zwingenden Vorschreibung von mobilen Lärmschutzwänden wird durch den Sachverständigen für Lärmschutz folgende Stellungnahme abgegeben:
Der Einsatz mobiler Lärmschutzwände ist im gegenständlichen Vorhaben aus Sicht des Sachverständigen nicht zwingend erforderlich bzw. im vorliegenden Projekt auch technisch nicht sinnvoll. Dies insbesondere deshalb, da aus der Beurteilung der Lärmimmissionen aus der Bauphase zahlreiche Objektschutzmaßnahmen resultieren, die vor Beginn der Bauarbeiten den betroffenen Anrainern angeboten werden. Diese Maßnahmen stellen eine wirksame immissionsseitige Maßnahme dar, die aufgrund des überwiegenden linienförmigen Charakters der Bauarbeiten im gegenständlichen Vorhaben aus lärmschutztechnischer Sicht geeignet sind die Anrainer vor den Lärmimmissionen aus den Bauarbeiten zu schützen.

DI Dr. Günther Achs e.h.

Stellungnahme der Marktgemeinde Brunn am Gebirge, B006

vertreten durch Haslinger/Nagele Rechtsanwälte GmbH, Mag. Meusburger und Dr. Christian Schmitzer von der Marktgemeinde Brunn am Gebirge:

Die Marktgemeinde Brunn am Gebirge ist durch das gegenständliche Vorhaben wie folgt betroffen und wendet ergänzend ein:

Betreffend die Fachbereiche FB03, FB04 und FB06:

Wie in der schriftlichen Stellungnahme vom 05.12.2024 ausführlich dargelegt wurde, ist der von der Projektwerberin im Bereich „quartier21“ geplante Schallschutz unzureichend. Das „quartier21“ ist in der bereits rechtskräftig beschlossenen Flächenwidmungsplanänderung der Gemeinde abgebildet und es ist dieser gültige Flächenwidmungsplan im Verfahren zugrunde zu legen. Die „Freigabebedingungen“ des „Flächenwidmungsplanes ALT“ sind für das Verfahren nicht mehr relevant.

Die maßgebliche Sach- und Rechtslage für die Entscheidung der Behörde ist grundsätzlich der Zeitpunkt des Abschlusses des Verfahrens, also der Bescheiderlassung, und es sind Projekte und Vorhaben, deren Verwirklichung konkret vorhersehbar ist, im Genehmigungsverfahren mitzubedenken. Das „quartier21“ wird vor Inbetriebnahme des gegenständlichen UVP-Vorhabens (und lange vor Eintritt des Planfalles) bereits fertiggestellt und vollumfänglich in Benützung sein. Die Projektwerberin hätte – zumal sie auch die geplante Station Brunn/Europaring u.a. mit der Zunahme der Bevölkerung begründet hat – daher alle verfügbaren Unterlagen über dieses Bauvorhaben in die UVE einfließen lassen und schalltechnisch berücksichtigen müssen. Das Vorhaben ist ohne ausreichenden schalltechnischen bahnseitigen Schutz für das „quartier21“ – insbesondere nach § 31f Abs 1 Z 2 EibG und nach § 24f Abs 1 Z 2 UVP-G – nicht genehmigungsfähig. Die Errichtung einer Lärmschutzwand im selben, notwendigen Umfang wie die daran anschließenden Lärmschutzwände ist der Projektwerberin auch wirtschaftlich zumutbar, zumal es sich nur um einen ca 500 Meter langen Streckenabschnitt handelt.

Da der von der Behörde bestellte Sachverständige in der Verhandlung erklärt hat, mangels konkreter Angaben keine Berechnung für die bei Berücksichtigung des „quartier21“ erforderliche Erhöhung der Lärmschutzwand anstellen zu können, wird darauf hingewiesen, dass entsprechende Planunterlagen öffentlich zugänglich sind. Über das Vorhaben quartier21 wurde auch in den Medien ausführlich berichtet, wobei etwa im Artikel https://www.meinbezirk.at/moedling/c-lokales/fuer-quartier21-die-gruene-mitte-gefunden_a6797181 auch ein Lageplan publiziert wurde.

Aufgrund der in der mündlichen Verhandlung erfolgten Stellungnahme der Sachverständigen werden mit dieser Stellungnahme zur besseren Veranschaulichung und Berechenbarkeit die (planlich identen) Beilagen zum Raumordnungsvertrag und zur Kostentragungsvereinbarung vorgelegt, in denen die Zahl der Geschosse auf den Liegenschaften der Neuen Heimat, der *at home* und der *Wr. Städtischen* ersichtlich ist. Weiters wird auf den öffentlich einsehbaren und hier beiliegenden Bebauungsplan verwiesen, aus dem die Gebäudehöhen hervorgehen.

Schließlich geht die für die Berechnung der Schallimmissionen wesentliche Situierung der Fenster aus dem ebenfalls beiliegenden Lageplan WS II hervor, sodass bei Anwendung der in der SchIV vorgegebenen Berechnungsmethoden die Betroffenheit der Bewohner zweifellos festgestellt werden kann.

Darüber hinaus ist zu beachten, dass sich die im Rahmen der Rechtsprechung als Fall mangelnder Konkretheit behandelten Sachverhalte auf den Fall beziehen, dass die Quelle der Belastung (sohin das Ausmaß der Emissionen) mit Unsicherheit belastet war, sodass nicht festgestellt werden konnte, mit welchen Emissionen tatsächlich zu rechnen sei. Im gegenständlichen Fall besteht jedoch kein Zweifel über die Höhe der von der Quelle der Belastungen ausgehenden Emissionen und es steht bereits hinreichend konkret fest, dass Menschen in unmittelbarer Zukunft (und jedenfalls im Planfall) im Wirkungsbereich des Vorhabens leben werden, die

im Fall der Nichterrichtung der von der Marktgemeinde Brunn am Gebirge geforderten Schallschutzwände daher jedenfalls unzumutbaren Schallimmissionen ausgesetzt wären.

Abschließend wird darauf hingewiesen, dass die Marktgemeinde Brunn ihr Vorbringen mit 05.12.2024 fristwährend vorgebracht und dargelegt hat, warum das quartier21 jedenfalls auch im gegenständlichen Verfahren berücksichtigt werden muss. Weitere konkretisierende Angaben zum Bauvorhaben wurden nunmehr erst von den Sachverständigen in der mündlichen Verhandlung verlangt und können daher jedenfalls während der Verhandlung noch vorgelegt werden.

Darüber hinaus sind für die Höhe der Schallschutzwände auch die zu erwartenden Lichtimmissionen relevant: Der Sachverständige für Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Beleuchtung und Beschattung führt aus, dass die geplanten Lärmschutzwände entlang der Strecke die Blendungsmöglichkeit bzw. die Aufhellung von Aufenthaltsräumen stark reduzieren, da Lichtemissionen von Zügen dadurch stark gekapselt werden (siehe auch ON 307.1, S 52).

Lärmschutzwände stellen daher nicht nur Maßnahmen zum Schutz von Schallimmissionen dar, sondern dienen insbesondere auch dem Schutz vor Lichtimmissionen. Damit ist das Erfordernis von Lärmschutzwänden auch schon aufgrund zu erwartender Lichtimmissionen begründet.

Gemäß den Angaben in ON 307.1 erfolgt die Ermittlung und Beurteilung der Projektwirkungen durch Ausarbeitung von 3D-Modellen. Wesentlich für die Beurteilung, ob von einem geraden Trassenverlauf ausgehende Lichtemissionen unzumutbare Störungen begründen, ist vor allem die Entfernung der Bebauung zur Trasse. Da die Entfernung von der Trasse bereits anhand der öffentlich zugänglichen Unterlagen zum „quartier21“ festgestellt werden kann, ist die Berücksichtigung des „quartier21“ jedenfalls auch aus beleuchtungstechnischer Sicht möglich. Dieses konkret absehbare und vor Inbetriebnahme des gegenständlichen Projekts längst fertiggestellte Bauvorhaben muss daher auch aus diesem Grund bei der Bemessung der Höhe der Lärmschutzwände berücksichtigt werden.

Fachliche Stellungnahme des Sachverständigen für Lärmschutz (DI Dr. Günther Achs) zur in der Verhandlung eingebrachten Stellungnahme von Marktgemeinde Perchtoldsdorf, vertreten durch Haslinger/Nagele Rechtsanwälte GmbH, Mag. Meusburger und Dr. Christian Schmitzer von der Marktgemeinde Brunn am Gebirge:

Hinsichtlich der Einwendung zur Berücksichtigung der zukünftigen Bebauung im Bereich „quartier21“, wird durch den Sachverständigen für Lärmschutz folgende Stellungnahme abgegeben: Die nachfolgenden Aussagen beziehen sich auf die aus Sicht des Sachverständigen technische Möglichkeiten zur Berücksichtigung der zukünftigen Bebauung im Bereich „quartier21“, ungeachtet einer rechtlichen Einschätzung ob bzw. in welcher Weise dieser Bereich zu schützen ist. In Bezug auf die in der Einwendung angesprochene Beurteilung wird auf §2 (5) der SchIV verwiesen, wonach bei Gebäuden der maßgebliche Immissionspunkt 0,50 m außerhalb und in Mitte des betroffenen Fensters liegt.

Unabhängig von der rechtlichen Auslegung der Einwendung sind aus Sicht des Sachverständigen aus den angesprochenen Lageplänen die exakte Lage, Höhe, Ausrichtung und Größe der maßgeblichen Fenster nicht erkennbar. Zudem ist nicht erkennbar, ob es sich aus den in Richtung Bahn orientierten Fassaden um Bereiche mit Wohn- oder Schlafräumen handelt.

In der beigegeführten Beilage ist eine Ansicht (bezeichnet als „Ansicht West“) ersichtlich, wobei für den Sachverständigen die Höhe gegenüber der Bahn, die genaue Orientierung, die Größen der Fenster und die dahinterliegende Nutzung nicht geklärt ist.

Insbesondere wird auch auf §5 (2) der SchIV verwiesen:

(2) Das Eisenbahnunternehmen hat Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen, wenn die Beurteilungspegel $L_{\text{tief r}}$ in den maßgebenden Immissionspunkten nach Realisierung der baulichen Maßnahmen (§ 1) die Immissionsgrenzwerte überschreiten und wenn zum Zeitpunkt der Erteilung der Baugenehmigung für ein von den Immissionen betroffenes Gebäude nicht bekannt sein konnte, dass in diesem Bereich mit erheblichen Lärmbelastigungen durch den Schienenverkehr gerechnet werden muss.

In Bezug auf die Lärmimmissionen im Bestand wird auf die Isophonen im Bereich des eingewendeten Grundstücks verwiesen, die in den Rasterlärmkarten in einer Höhe von 1,50 m über Grund dargestellt sind (Einlage 303.19, Einlage 303.20 sowie Einlage 303.21). Aus den angesprochenen Unterlagen (Lageplan, Fassadenansicht) ist nicht konkret erkennbar, ob und welche Schutzmaßnahmen gebäudeseitig getroffen wurden, um allenfalls betroffene Anrainer gegen die bestehenden Lärmimmissionen zu schützen.

Eine Neuberechnung und Beurteilung der Lärmimmissionen ist aus Sicht des Sachverständigen mangels der noch nicht konkret feststellbaren Ausbildung der Objekte und damit der maßgeblichen Immissionspunkte nach SchIV nicht möglich.

Abschließend wird darauf verwiesen, dass die o.a. technischen Aussagen ausschließlich vorbehaltlich einer rechtlichen Klärung des Sachverhalts gelten.

DI Dr. Günther Achs e.h.

**Stellungnahme der Marktgemeinde Perchtoldsdorf, B005
vertreten durch Haslinger/Nagele Rechtsanwälte GmbH, Mag. Meusburger und Vizebürgermeister Apl und Gemeinderat Dr. Platt:**

Die Marktgemeinde Perchtoldsdorf ist durch das gegenständliche Vorhaben wie folgt betroffen und wendet ergänzend ein:

Zur Diskussion um die maßgeblichen Schallgrenzwerte wird von der Marktgemeinde begrüßt, dass der schalltechnische und der medizinische Sachverständige einen gegenüber der SchIV abgesenkten Grenzwert zur Anwendung gebracht haben und der Lärmschutz für die Bevölkerung von Perchtoldsdorf damit erhöht wird.

Die Anpassung der Grenzwerte hätte jedoch aus den in der Stellungnahme vom 05.12.2024 dargelegten Gründen noch weiter gehen müssen. Außerdem wurden in Bezug auf den allgemeinen Freiraumschutz und das Spitzenpegelkriterium, wie sich aus den Aussagen der Sachverständigen ergeben hat, keine weiteren konkreten Maßnahmen festgelegt bzw. eine ausreichend konkrete Prüfung durch die Sachverständigen nicht nachvollziehbar dargelegt. Auch in Bezug auf Baulärm wurden die Maßnahmen gegen Belästigungen und Gesundheitsschädigungen in der Verhandlung nicht ausreichend konkretisiert.

Wie der humanmedizinische Sachverständigen selbst in seiner Stellungnahme in der „Gutachterlichen Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen zum UVG vor der Verhandlung“ ausführt, ist der, zur Vermeidung schwerer Gesundheitsvermeidung in den Night Noise Guidelines (NNG) angeführte Grenzwert von 55 dB L_{night} lediglich als „interim target“ zulässig, wenn der Gesetzgeber eine schrittweise Umsetzung vorsieht („policy makers choose to adopt a stepwise approach“). Da jedoch überhaupt keine Umsetzung niedrigerer Grenzwerte vorgesehen ist, ist der von der WHO empfohlene Grenzwert von 44 dB einzuhalten, um gesundheitsgefährdende Schlafstörungen zu vermeiden. Eine weitere Herabsetzung der Grenzwerte für ein umweltverträgliches Bahnbauprojekt, das für Jahrzehnte in Be-

trieb sein wird, ist auch aufgrund der von der WHO angeführten Empfehlungen unbedingt geboten, um die Genehmigungskriterien des UVP-G 2000 zu erfüllen. Dies entspricht auch dem Minimierungsgebot.

Für den Fall, dass die von der Projektwerberin angegebenen Grenzwerte nicht eingehalten werden können, ist es erforderlich (objektseitige) Maßnahmen nachzuziehen. Aus diesem Grund sind jedenfalls langfristige bzw. regelmäßig wiederkehrende Kontrollen erforderlich.

Die Marktgemeinde Perchtoldsdorf fordert daher:

Die gutachterlichen Darlegungen und Maßnahmen sind entsprechend den obigen Darlegungen zu ergänzen, um die im Fertigstellungszeitpunkt des Projekts zu erwartenden Grenzwerte (bzw. Empfehlungen der WHO) sicherzustellen.

Mag. Meusburger e.h.

Fachliche Stellungnahme des Sachverständigen für Lärmschutz (DI Dr. Günther Achs) zur in der Verhandlung eingebrachten Stellungnahme von Marktgemeinde Perchtoldsdorf, vertreten durch Haslinger/Nagele Rechtsanwälte GmbH, Mag. Meusburger und Vizebürgermeister Apl und Gemeinderat Dr. Platt:

Hinsichtlich der Einwendung zur Anpassung der Grenzwerte, dem Freiraumschutz und dem Spitzenpegelkriterium, wird durch den Sachverständigen für Lärmschutz folgende Stellungnahme abgegeben:

Die Beurteilung der durch das vorliegende Projekt verursachten Lärmimmissionen aus der Betriebsphase basiert auf der Ermittlung der erforderlichen Schutzmaßnahmen auf Basis der Einhaltung von insgesamt 3 unterschiedlichen Schutzziele (SchIV, mittlerer Maximalpegel der lautesten Zugtype und humanmedizinisches Kriterium). Dazu wird darauf hingewiesen, dass im vorliegenden Projekt die Grenzwerte der SchIV auf Basis der Empfehlung des humanmedizinischen Sachverständigen um 5 dB reduziert wurden, wodurch sich eine deutlich größere Anzahl bzw. höhere Ausbildung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergibt.

Eine weitere Reduktion der Grenzwerte ist aus Sicht des Sachverständigen nicht erforderlich. Hinsichtlich Freiraumschutz wurden in Anlehnung an die Schienenverkehrslärm-Immissionschutzverordnung SchIV die Beurteilungspegel der Lärmimmissionen aus dem Schienenverkehr an den maßgebenden Punkten berechnet. Im Sinne der SchIV wurden die Lärmimmissionen aus dem Schienenverkehr an den maßgeblichen Immissionspunkten bei Freiflächen, die im Sinne der SchIV vor Lärm zu schützen sind, sowie bei Objekten oder Flächen mit sensibler Nutzung, in Form von Rasterlärmkarten und Immissionspunkten in einer Höhe von 1,5 m über Boden ermittelt. Als sensible Nutzungen wurden Parkflächen, Kindergärten, Studentenwohnheime, usw. beurteilt und in Abschnitt 10 des UVE Fachberichts Lärmschutz dargestellt. Insgesamt wurden 546 Immissionspunkte an Orten mit sensibler Nutzung beurteilt.

Aus Sicht des Sachverständigen sind dadurch die nach § 2 Abs. 5 der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung maßgebenden Immissionspunkte abgedeckt.

Das im UVE-Konzept des Vorverfahrens zusätzlich definierte Kriterium der Beurteilung mittlerer Spitzenpegel der lautesten Zuggattung wurde im vorliegenden Vorhaben darüber hinaus angewendet. Aus diesem Kriterium wurden zusätzliche Schutzmaßnahmen abgeleitet.

In Bezug auf die Einwendung zu den Maßnahmen gegen Lärmimmissionen in der Bauphase wird darauf verwiesen, dass die Beurteilung aller Immissionspunkte tabellarisch vorgelegt und beurteilt wurde (siehe Einlage 303.2, tabellarische Darstellung aller Immissionen an den 27947 Immissionspunkten zufolge einzelner Bauphasen bzw. Bauzustände). Maßnahmen zum Schutz vor Lärmimmissionen in der Bauphase sind in Einlage 303.1 angegeben, z.B. in Tabelle 82 in Einlage 303.1.

Hinsichtlich der Einwendung zur Anwendung der WHO-Empfehlungen ist grundsätzlich zu berücksichtigen, dass das Schutzniveau in Bezug auf die Beurteilung der Schienenverkehrslärmimmissionen durch die maßgeblichen Grenzwerte der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung SchIV auf Grundlage einer humanmedizinischen Empfehlung verbessert wurde. Daraus resultiert ein Grenzwert gemäß SchIV für den Beurteilungszeitraum Nacht von $L_r = 50$ dB, unabhängig von der Höhe der Vorbelastung. Im gegenständlichen Projekt bedeutet dies in Abhängigkeit der Vorbelastung aus dem Bestand eine Reduktion der Grenzwerte der SchIV um bis zu 5 dB.

Mit Verweis auf die Beantwortung der Einwendungen zum 2. Edikt sind aus schalltechnischer Sicht die Empfehlungen der WHO nicht geeignet, nationale Verordnungen zu Lärmimmissionen in Frage zu stellen. Zudem wurden aufgrund der in diesem Projekt erfolgten Verschärfungen der Schutzziele um 5 dB die gesetzlich erforderlichen Schutzmaßnahmen deutlich erhöht. Hinsichtlich der Forderung nach wiederkehrenden Kontrollen wird darauf verwiesen, dass durch den Sachverständigen Nachkontrollen in den zusätzlich formulierten Auflagen gegeben wurden. Wiederkehrende Kontrollen sind aus Sicht des Sachverständigen nicht erforderlich.

DI Dr. Günther Achs e.h.

**Stellungnahme von Frau Christine Oplustil, D020
Vesperkreuzstraße 29, 2380 Perchtoldsdorf
vertreten durch Haslinger/Nagele Rechtsanwälte GmbH, Dr. Berger:**

Ich bin durch das gegenständliche Vorhaben wie folgt betroffen:
Lärm und Lichtimmissionen

Ich wende zum Vorhaben ergänzend ein:

Ich verweise auf meine schriftlichen Einwendungen. Weiters wird darauf hingewiesen, dass die Berücksichtigung von Park & Ride und Autobahn A21 sowie die neu zu errichtende Station Brunn/Europaring, der Zufahrtslärm zur Station sowie der zu erwartende Baulärm aus lärm- und humanmedizinischer Sicht nicht bzw. nicht ausreichend berücksichtigt wurden, um die tatsächlich zu erwartende Lärmimmissionen auf meinem Grundstück feststellen zu können. Darüber hinaus werden die Freiflächen auf dem Grundstück durch die – nach den Ausführungen des Sachverständigen dem Stand der Technik entsprechenden – Berechnungsmethoden nicht berücksichtigt, sodass ich beim Aufenthalt im Freien unzumutbar belästigt und in meiner Gesundheit gefährdet werde.

Die in meinen schriftlichen Ausführungen ausgeführten Kritikpunkte wurden nicht ausreichend behandelt und keine ausreichenden konkreten Maßnahmen vorgeschlagen. Insbesondere sollten die Maßnahmen betreffend den Baulärm konkretisiert werden, zumal dies in der Verhandlung von den Sachverständigen für Schalltechnik und Humanmedizin nicht näher ausgeführt wurden.

Ich fordere daher:
Ich halte daher meine Einwendungen aufrecht.

Dr. Wolfgang Berger e.h.

Fachliche Stellungnahme des Sachverständigen für Lärmschutz (DI Dr. Günther Achs) zur in der Verhandlung eingebrachten Stellungnahme von Frau Christine Oplustil, D020, Vesperkreuzstraße 29, 2380 Perchtoldsdorf, vertreten durch Haslinger/Nagele Rechtsanwälte GmbH, Dr. Berger:

Hinsichtlich der Einwendung zur Berücksichtigung der Lärmimmissionen der Park & Ride Anlagen, der Autobahn A21 sowie der neu zu errichtenden Station Brunn/Europaring, den Lärmimmissionen aus der Zufahrt zur Station sowie den Lärmimmissionen aus der Bauphase wird durch den Sachverständigen für Lärmschutz folgende Stellungnahme abgegeben: Die dem vorliegenden Projekt zugrundeliegende schalltechnische Untersuchung betrachtet und beurteilt die Lärmimmissionen aus Schienenverkehr, projektrelevantem Straßenverkehr (einschließlich projektbedingter Änderungen im Straßenverkehr), projektrelevanten P&R Anlagen, haustechnischen Anlagen, Bautätigkeit und Bauverkehren.

Die Auswirkungen des Vorhabens sowie der oben genannten Immissionen werden entsprechend dem aktuellen Stand der Technik nach schalltechnischen Kriterien und zusätzlich in enger Abstimmung mit dem Sachverständigen für Humanmedizin beurteilt. Daraus resultieren aktive und passive Schutzmaßnahmen zur Reduktion von Lärmimmissionen. Die bei Umsetzung dieser Schutzmaßnahmen verbleibenden Auswirkungen sind in der Untersuchung dargestellt.

Die Schallimmissionen in der Betriebsphase werden anhand von mehreren Kriterien beurteilt: Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV), einem zusätzlichen humanmedizinischen Kriterium und dem Kriterium der Beurteilung der mittleren Spitzenpegel der lautesten Zuggattung.

Die Schallimmissionen in der Bauphase werden in Anlehnung an die BStLärmIV, sowie in Anlehnung an die NÖ Landesstraßen Lärmimmissionsschutzverordnung, auf Grundlage der relevanten Zeiträume (§ 10) und Schallausbreitungsbedingungen beurteilt.

Die Schallimmissionen aus haustechnischen Anlagen und Technikgebäuden sowie die Auswirkungen der Schallimmissionen aus KFZ-Abstellflächen, die im Zusammenhang mit dem gegenständlichen Projekt stehen, werden anhand der Methodik der ÖAL Richtlinie 3 Blatt 1 beurteilt.

Eine kumulative Beurteilung von Immissionen aus unterschiedlichen Arten von Lärmquellen ist in Österreich nicht Stand der Technik und nicht vorgesehen. Insbesondere ist die Berücksichtigung der Lärmimmissionen aus der Autobahn A21 und eine Beurteilung anhand der o.a. Beurteilungskriterien aus Sicht des Sachverständigen nichtzutreffend und nicht durchzuführen. Hinsichtlich der Einwendung wird auch auf die Antworten des Sachverständigen zu den Einwendungen im UVP GA, sowie zu den Einwendungen zum 2. Edikt verwiesen.

Hinsichtlich der Einwendung zur Berücksichtigung der Freiflächen auf dem Grundstück der Einwenderin wird durch den Sachverständigen für Lärmschutz folgende Stellungnahme abgegeben:

Die Beurteilung von Freiflächen gemäß SchIV §2 (5) hat in 1,5 m über Boden zu erfolgen. Aus den vorliegenden Rasterlärmkarten ist ersichtlich, dass für das angesprochene Grundstück (Vesperkreuzstraße 29) im Beurteilungszeitraum Tag für den Projektfall mit Lärmschutzmaßnahmen ein Beurteilungspegel von maximal $L_r = 40-45$ dB im Zeitraum Tag abgelesen werden kann. In diesem Bereich ist ein Freiraumschutz gemäß SchIV nicht anzuwenden.

Hinsichtlich der Einwendung zur Konkretisierung der Maßnahmen zum Baulärm wird durch den Sachverständigen für Lärmschutz folgende Stellungnahme abgegeben:

Das Objekt der Einwenderin (Vesperkreuzstraße 29, 2380 Perchtoldsdorf) ist aufgrund der Lärmimmissionen in der Bauphase aus der Beurteilung der Regelarbeitszeit für Objektschutz anspruchsberechtigt (siehe Tabelle 82, Einlage 303.1). Die maximalen Baulärmimmissionen im lautesten Monat je Bauzustand liegen bei $L_{r,Bau,Tag} = 72$ dB (Bauzustand 4). Im konkreten ist aus der Rasterlärnkarte Bauphase Einlage 303.84 ersichtlich, welche Immissionspunkte des betreffenden Objekts für das Angebot an Objektschutz vorgesehen sind.

DI Dr. Günther Achs e.h.

Der Verhandlungsleiter ersucht den Sachverständigen um Stellungnahme zu den Änderungsvorschlägen der ÖBB zu den Maßnahmenvorschlägen der behördlich bestellten Sachverständigen im UV-GA (siehe dazu **Beilage./6** „Maßnahmenkatalog (Fassung vor der mündlichen Verhandlung“ sowie **Beilage ./7** „Gutachterliche Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen zum UVG vor der Verhandlung“). Der Sachverständige formuliert seinen Maßnahmenvorschlag entsprechend **Beilage ./13** „Maßnahmenkatalog (Fassung nach der mündlichen Verhandlung“).

Nach Umfrage durch den Verhandlungsleiter wird festgestellt, dass unter den verbleibenden zum Fachbereich Lärm- und Erschütterungsschutz in die Rednerliste eingetragenen Personen und unter den Verhandlungsteilnehmenden im Allgemeinen keine weiteren Wortmeldungen bzw. Fragen zum genannten Fachbereich mehr bestehen. Der Verhandlungsleiter ersucht die Verhandlungsteilnehmenden, die eine Wortmeldungen abgegeben haben, jene in der Schreibstelle zu Protokoll zu geben.

Fachbereich 4: Humanmedizin, Priv. Doz. Dr. Paul WEXBERG

Der Verhandlungsleiter erteilt dem Sachverständigen für Humanmedizin, Priv. Doz. Dr. Paul WEXBERG, das Wort und bittet ihn sich kurz vorzustellen.

Der Sachverständige Priv. Doz. Dr. Paul WEXBERG erläutert in Grundzügen sein Teilgutachten sowie die ergänzende Stellungnahme zu den zum Gutachten eingegangenen Stellungnahmen wie in **Beilage ./7 (Gutachterliche Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen zum 2. Edikt vor der Verhandlung)**.

Der Verhandlungsleiter erteilt daraufhin den zu diesem Fachbereich in die Rednerliste eingetragenen Personen das Wort und ersucht Priv. Doz. Dr. Paul WEXBERG im Anschluss daran um Beantwortung der Fragen und Wortmeldungen.

**Stellungnahme von Frau Christine Oplustil, D020
Vesperkreuzstraße 29, 2380 Perchtoldsdorf
vertreten durch Haslinger/Nagele Rechtsanwälte GmbH, Dr. Berger:**

Ich bin durch das gegenständliche Vorhaben wie folgt betroffen:
Lärm und Lichtimmissionen

Ich wende zum Vorhaben ergänzend ein:

Ich verweise auf meine schriftlichen Einwendungen. Weiters wird darauf hingewiesen, dass die Berücksichtigung von Park & Ride und Autobahn A21 sowie die neu zu errichtende Station

Brunn/Europaring, der Zufahrtslärm zur Station sowie der zu erwartende Baulärm aus lärm- und humanmedizinischer Sicht nicht bzw. nicht ausreichend berücksichtigt wurden, um die tatsächlich zu erwartende Lärmimmissionen auf meinem Grundstück feststellen zu können. Darüber hinaus werden die Freiflächen auf dem Grundstück durch die – nach den Ausführungen des Sachverständigen dem Stand der Technik entsprechenden – Berechnungsmethoden nicht berücksichtigt, sodass ich beim Aufenthalt im Freien unzumutbar belästigt und in meiner Gesundheit gefährdet werde.

Die in meinen schriftlichen Ausführungen ausgeführten Kritikpunkte wurden nicht ausreichend behandelt und keine ausreichenden konkreten Maßnahmen vorgeschlagen. Insbesondere sollten die Maßnahmen betreffend den Baulärm konkretisiert werden, zumal dies in der Verhandlung von den Sachverständigen für Schalltechnik und Humanmedizin nicht näher ausgeführt wurden.

Ich fordere daher:

Ich halte daher meine Einwendungen aufrecht.

Dr. Wolfgang Berger e.h.

Fachliche Stellungnahme des Sachverständigen für Humanmedizin Priv.-Doz. Dr. Paul Wexberg zur in der Verhandlung eingebrachten Stellungnahme von Frau Christine Oplustil, D020, Vesperkreuzstraße 29, 2380 Perchtoldsdorf, vertreten durch Haslinger/Nagele Rechtsanwälte GmbH, Dr. Berger:

Hinsichtlich der Einwendung zur Berücksichtigung der Lärmimmissionen der Park & Ride Anlagen, der Autobahn A21 sowie der neu zu errichtenden Station Brunn/Europaring, den Lärmimmissionen aus der Zufahrt zur Station sowie den Lärmimmissionen aus der Bauphase wird durch den Sachverständigen für Humanmedizin folgende Stellungnahme abgegeben:

Die humanmedizinische Begutachtung umfasst vorhabensbedingte Schallimmissionen aus Schienenverkehr, projektrelevantem Straßenverkehr (einschließlich projektbedingter Änderungen im Straßenverkehr), projektrelevanten P&R Anlagen, haustechnischen Anlagen, Bautätigkeit und Bauverkehren. Die zugrunde liegenden Verordnungen und Richtlinien werden in der schalltechnischen Stellungnahme genannt. Die humanmedizinische Begutachtung von nicht-vorhabensbedingten Lärmimmissionen ist nicht vorgesehen.

Der Grenzwert des Beurteilungspegels nachts aus vorhabensbedingten Schallimmissionen im Betrieb wurde gegenüber der Schienenverkehrslärm-Immissionschutzverordnung (SchIV) um 5 dB vermindert und bei Überschreitung wurden entsprechende Maßnahmen formuliert, die im UVP-Gutachten genannt werden. Diese umfassen aktive und passive Schutzmaßnahmen zur Reduktion von Lärmimmissionen.

Am angesprochenen Objekt der Einwenderin liegen die maximalen Baulärmimmissionen im lautesten Monat je Bauzustand bei $L_{r,Bau,Tag} = 72$ dB (Bauzustand 4). Es besteht daher Anspruch auf Objektschutz. Im konkreten ist aus der Rasterlärnkarte Bauphase Einlage 303.84 ersichtlich, welche Immissionspunkte des betreffenden Objekts für das Angebot an Objektschutz vorgesehen sind.

Am angesprochenen Grundstück der Einwenderin (Freiflächen) kommt es in der Betriebsphase durch aktiven Lärmschutz zu einer Reduktion der Lärmimmissionen gegenüber dem Bestand auf maximal $L_r = 40-45$ dB im Zeitraum Tag.

Aus humanmedizinischer Sicht führt die anhaltende Verbindung aus aktivem und passivem Lärmschutz zu einer Maximierung der Reduktion der Schallimmissionen.

Priv.-Doz. Dr. Paul Wexberg e.h.

Stellungnahme von Bürgerinitiative Wien Süd, Frau Mag. Sabine Zanetti, Frau Dr. Angelika Klein-Zanetti und Herrn Martin Zanetti
Kaulbachstraße 39, 1120 Wien
E002, D010, D031
vertreten durch Herrn Martin Zanetti (Vollmacht vorgelegt)

Ich bin durch das gegenständliche Vorhaben wie folgt betroffen:

Für den weiten Bereich der Humanmedizin wurde nur ein Sachverständiger bestellt. Für den Bereich Psychotherapie und psychosomatische Medizin wäre ein eigener Sachverständiger zur Bewertung der Stressfolgen zB wegen Verlust der Kleingärten zu bestellen gewesen.

Martin Zanetti e.h.

Der Verhandlungsleiter verweist auf die Eröffnung der mündlichen Verhandlung und darauf hin, dass Themen der Grundeinlöse nicht Verfahrensgegenstand sind. Eine Beantwortung durch den Sachverständigen ist daher im Zuge des UVP-Verfahrens nicht erforderlich (bzw. möglich).

Stellungnahme der Marktgemeinde Perchtoldsdorf, B005
vertreten durch Haslinger/Nagele Rechtsanwälte GmbH, Mag. Meusburger und Vizebürgermeister Apl und Gemeinderat Dr. Platt:

Die Marktgemeinde Perchtoldsdorf ist durch das gegenständliche Vorhaben wie folgt betroffen und wendet ergänzend ein:

Zur Diskussion um die maßgeblichen Schallgrenzwerte wird von der Marktgemeinde begrüßt, dass der schalltechnische und der medizinische Sachverständige einen gegenüber der SchIV abgesenkten Grenzwert zur Anwendung gebracht haben und der Lärmschutz für die Bevölkerung von Perchtoldsdorf damit erhöht wird.

Die Anpassung der Grenzwerte hätte jedoch aus den in der Stellungnahme vom 05.12.2024 dargelegten Gründen noch weiter gehen müssen. Außerdem wurden in Bezug auf den allgemeinen Freiraumschutz und das Spitzenpegelkriterium, wie sich aus den Aussagen der Sachverständigen ergeben hat, keine weiteren konkreten Maßnahmen festgelegt bzw. eine ausreichend konkrete Prüfung durch die Sachverständigen nicht nachvollziehbar dargelegt. Auch in Bezug auf Baulärm wurden die Maßnahmen gegen Belästigungen und Gesundheitsschädigungen in der Verhandlung nicht ausreichend konkretisiert.

Wie der humanmedizinische Sachverständigen selbst in seiner Stellungnahme in der „Gutachterlichen Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen zum UVGA vor der Verhandlung“ ausführt, ist der, zur Vermeidung schwerer Gesundheitsvermeidung in den Night Noise Guidelines (NNG) angeführte Grenzwert von 55 dB Lnight lediglich als „interim target“ zulässig, wenn der Gesetzgeber eine schrittweise Umsetzung vorsieht („policy makers choose to adopt a stepwise approach“). Da jedoch überhaupt keine Umsetzung niedrigerer Grenzwerte vorgesehen ist, ist der von der WHO empfohlene Grenzwert von 44 dB einzuhalten, um gesundheitsgefährdende Schlafstörungen zu vermeiden. Eine weitere Herabsetzung der Grenzwerte für ein umweltverträgliches Bahnbauprojekt, das für Jahrzehnte in Be-

trieb sein wird, ist auch aufgrund der von der WHO angeführten Empfehlungen unbedingt geboten, um die Genehmigungskriterien des UVP-G 2000 zu erfüllen. Dies entspricht auch dem Minimierungsgebot.

Für den Fall, dass die von der Projektwerberin angegebenen Grenzwerte nicht eingehalten werden können, ist es erforderlich (objektseitige) Maßnahmen nachzuziehen. Aus diesem Grund sind jedenfalls langfristige bzw. regelmäßig wiederkehrende Kontrollen erforderlich.

Die Marktgemeinde Perchtoldsdorf fordert daher:

Die gutachterlichen Darlegungen und Maßnahmen sind entsprechend den obigen Darlegungen zu ergänzen, um die im Fertigstellungszeitpunkt des Projekts zu erwartenden Grenzwerte (bzw. Empfehlungen der WHO) sicherzustellen.

Mag. Meusburger e.h.

Fachliche Stellungnahme des Sachverständigen für Humanmedizin Priv.-Doz. Dr. Paul Wexberg zur in der Verhandlung eingebrachten Stellungnahme der Marktgemeinde Perchtoldsdorf, B005 vertreten durch Haslinger/Nagele Rechtsanwälte GmbH, Mag. Meusburger und Vizebürgermeister Apl und Gemeinderat Dr. Platt:

Hinsichtlich der Einwendung zur Berücksichtigung der WHO Leitlinien wird durch den Sachverständigen für Humanmedizin folgende Stellungnahme abgegeben:

Der humanmedizinische Sachverständige hat in Unterschreitung des Mindeststandards der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) den maximalen Beurteilungspegel für Schallimmissionen nachts um 5 dB auf einen $L_{r,Nacht}$ von 50 dB vermindert und bei Überschreitung wurden entsprechende Maßnahmen insbesondere Objektschutz formuliert, die im UVP-Gutachten genannt werden. Durch diesen niedrigeren Grenzwert für die Lärmimmission ist das Spitzenpegelkriterium indirekt mitabgebildet und durch die empfohlenen Maßnahmen erfüllt. Die WHO Grenzwerte zielen grundsätzlich auf Neuerrichtungen ab, während bei bestehenden Anlagen jegliche vorhabensbedingte Minimierung der Immissionen von humanmedizinischer Seite befürwortet wird. Durch das genannte Kriterium wird darüber hinaus eine deutlich größere Anzahl an aktiven Lärmschutzmaßnahmen generiert.

Bezüglich des Freiraumschutzes wurde in Ergänzung der bereits in der SchIV vorgesehenen Maßnahmen Einzelprüfungen an Orten mit sensibler Nutzung durchgeführt und Auflagen formuliert.

Hinsichtlich der Baulärmimmissionen sind die resultierenden Maßnahmen in Einlage 303.1 dargestellt.

Nachkontrollen wurden vom schallschutztechnischen Sachverständigen vorgeschrieben und von humanmedizinischer Seite befürwortet; wiederkehrende Kontrollen sind aus gutachterlicher Sicht nicht notwendig.

Priv.-Doz. Dr. Paul Wexberg e.h.

Stellungnahme der Marktgemeinde Brunn am Gebirge, B006 vertreten durch Haslinger/Nagele Rechtsanwälte GmbH, Mag. Meusburger und Dr. Christian Schmitzer von der Marktgemeinde Brunn am Gebirge:

Die Marktgemeinde Brunn am Gebirge ist durch das gegenständliche Vorhaben wie folgt betroffen und wendet ergänzend ein:

Betreffend die Fachbereiche FB03, FB04 und FB06:

Wie in der schriftlichen Stellungnahme vom 05.12.2024 ausführlich dargelegt wurde, ist der von der Projektwerberin im Bereich „quartier21“ geplante Schallschutz unzureichend. Das „quartier21“ ist in der bereits rechtskräftig beschlossenen Flächenwidmungsplanänderung der Gemeinde abgebildet und es ist dieser gültige Flächenwidmungsplan im Verfahren zugrunde-zulegen. Die „Freigabebedingungen“ des „Flächenwidmungsplanes ALT“ sind für das Verfahren nicht mehr relevant.

Die maßgebliche Sach- und Rechtslage für die Entscheidung der Behörde ist grundsätzlich der Zeitpunkt des Abschlusses des Verfahrens, also der Bescheiderlassung, und es sind Projekte und Vorhaben, deren Verwirklichung konkret vorhersehbar ist, im Genehmigungsverfahren mitzubedenken. Das „quartier21“ wird vor Inbetriebnahme des gegenständlichen UVP-Vorhabens (und lange vor Eintritt des Planfalles) bereits fertiggestellt und vollumfänglich in Benützung sein. Die Projektwerberin hätte – zumal sie auch die geplante Station Brunn/Europaring u.a. mit der Zunahme der Bevölkerung begründet hat – daher alle verfügbaren Unterlagen über dieses Bauvorhaben in die UVE einfließen lassen und schalltechnisch berücksichtigen müssen. Das Vorhaben ist ohne ausreichenden schalltechnischen bahnseitigen Schutz für das „quartier21“ – insbesondere nach § 31f Abs 1 Z 2 EISbG und nach § 24f Abs 1 Z 2 UVP-G – nicht genehmigungsfähig. Die Errichtung einer Lärmschutzwand im selben, notwendigen Umfang wie die daran anschließenden Lärmschutzwände ist der Projektwerberin auch wirtschaftlich zumutbar, zumal es sich nur um einen ca 500 Meter langen Streckenabschnitt handelt.

Da der von der Behörde bestellte Sachverständige in der Verhandlung erklärt hat, mangels konkreter Angaben keine Berechnung für die bei Berücksichtigung des „quartier21“ erforderliche Erhöhung der Lärmschutzwand anstellen zu können, wird darauf hingewiesen, dass entsprechende Planunterlagen öffentlich zugänglich sind. Über das Vorhaben quartier21 wurde auch in den Medien ausführlich berichtet, wobei etwa im Artikel https://www.meinbezirk.at/moedling/c-lokales/fuer-quartier21-die-gruene-mitte-gefunden_a6797181 auch ein Lageplan publiziert wurde.

Aufgrund der in der mündlichen Verhandlung erfolgten Stellungnahme der Sachverständigen werden mit dieser Stellungnahme zur besseren Veranschaulichung und Berechenbarkeit die (planlich identen) Beilagen zum Raumordnungsvertrag und zur Kostentragungsvereinbarung vorgelegt, in denen die Zahl der Geschosse auf den Liegenschaften der Neuen Heimat, der *at home* und der *Wr. Städtischen* ersichtlich ist. Weiters wird auf den öffentlich einsehbaren und hier beiliegenden Bebauungsplan verwiesen, aus dem die Gebäudehöhen hervorgehen.

Schließlich geht die für die Berechnung der Schallimmissionen wesentliche Situierung der Fenster aus dem ebenfalls beiliegenden Lageplan WS II hervor, sodass bei Anwendung der in der SchIV vorgegebenen Berechnungsmethoden die Betroffenheit der Bewohner zweifellos festgestellt werden kann.

Darüber hinaus ist zu beachten, dass sich die im Rahmen der Rechtsprechung als Fall mangelnder Konkretheit behandelten Sachverhalte auf den Fall beziehen, dass die Quelle der Belastung (sohin das Ausmaß der Emissionen) mit Unsicherheit belastet war, sodass nicht festgestellt werden konnte, mit welchen Emissionen tatsächlich zu rechnen sei. Im gegenständlichen Fall besteht jedoch kein Zweifel über die Höhe der von der Quelle der Belastungen ausgehenden Emissionen und es steht bereits hinreichend konkret fest, dass Menschen in unmittelbarer Zukunft (und jedenfalls im Planfall) im Wirkungsbereich des Vorhabens leben werden, die im Fall der Nichterrichtung der von der Marktgemeinde Brunn am Gebirge geforderten Schallschutzwände daher jedenfalls unzumutbaren Schallimmissionen ausgesetzt wären.

Abschließend wird darauf hingewiesen, dass die Marktgemeinde Brunn ihr Vorbringen mit 05.12.2024 fristwährend vorgebracht und dargelegt hat, warum das quartier21 jedenfalls

auch im gegenständlichen Verfahren berücksichtigt werden muss. Weitere konkretisierende Angaben zum Bauvorhaben wurden nunmehr erst von den Sachverständigen in der mündlichen Verhandlung verlangt und können daher jedenfalls während der Verhandlung noch vorgelegt werden.

Darüber hinaus sind für die Höhe der Schallschutzwände auch die zu erwartenden Lichtimmissionen relevant: Der Sachverständige für Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Beleuchtung und Beschattung führt aus, dass die geplanten Lärmschutzwände entlang der Strecke die Blendungsmöglichkeit bzw. die Aufhellung von Aufenthaltsräumen stark reduzieren, da Lichtemissionen von Zügen dadurch stark gekapselt werden (siehe auch ON 307.1, S 52).

Lärmschutzwände stellen daher nicht nur Maßnahmen zum Schutz von Schallimmissionen dar, sondern dienen insbesondere auch dem Schutz vor Lichtimmissionen. Damit ist das Erfordernis von Lärmschutzwänden auch schon aufgrund zu erwartender Lichtimmissionen begründet.

Gemäß den Angaben in ON 307.1 erfolgt die Ermittlung und Beurteilung der Projektwirkungen durch Ausarbeitung von 3D-Modellen. Wesentlich für die Beurteilung, ob von einem geraden Trassenverlauf ausgehende Lichtemissionen unzumutbare Störungen begründen, ist vor allem die Entfernung der Bebauung zur Trasse. Da die Entfernung von der Trasse bereits anhand der öffentlich zugänglichen Unterlagen zum „quartier21“ festgestellt werden kann, ist die Berücksichtigung des „quartier21“ jedenfalls auch aus beleuchtungstechnischer Sicht möglich. Dieses konkret absehbare und vor Inbetriebnahme des gegenständlichen Projekts längst fertiggestellte Bauvorhaben muss daher auch aus diesem Grund bei der Bemessung der Höhe der Lärmschutzwände berücksichtigt werden.

Mag. Meusburger e.h.Dr. Christian Schmitzer e.h.

Fachliche Stellungnahme des Sachverständigen für Humanmedizin Priv.-Doz. Dr. Paul Wexberg zur in der Verhandlung eingebrachten Stellungnahme von Marktgemeinde Perchtoldsdorf, vertreten durch Haslinger/Nagele Rechtsanwälte GmbH, Mag. Meusburger und Dr. Christian Schmitzer von der Marktgemeinde Brunn am Gebirge:

Die humanmedizinische Stellungnahme erfolgt unter Berücksichtigung der Stellungnahmen der Sachverständigen für Lärmschutz sowie EMF/Beleuchtung/Beschattung ungeachtet der rechtlichen Einschätzung.

Aus schallschutztechnischer Sicht ist eine Neuberechnung und Beurteilung der Lärmimmissionen mangels der noch nicht konkret feststellbaren Ausbildung der Objekte und damit der maßgeblichen Immissionspunkte nach SchIV nicht möglich. Insofern können weder diese noch das humanmedizinische Zusatzkriterium für Schallimmissionen angesetzt werden.

Aus beleuchtungstechnischer Sicht liegen auf Basis der übermittelten Unterlagen keine Aussagen vor, wie das zukünftige Beleuchtungsniveau der Flächen im Areal des „quartier 21“ gegenüber dem Bestand verändert (erhöht) werden wird, und wie sich diese Änderung auf die Umgebung auswirken wird, weshalb eine Beurteilung aus beleuchtungstechnischer Sicht aktuell nicht möglich ist. Insofern kann auch eine humanmedizinische Beurteilung für Lichtimmissionen nicht erfolgen.

Eine humanmedizinische Einschätzung ist daher erst nach Klärung der rechtlichen Situation sowie Vorliegen von Unterlagen, auf Basis derer auch eine schall- und beleuchtungstechnische Stellungnahme getroffen werden kann, möglich.

Priv.-Doz. Dr. Paul Wexberg e.h.

Der Verhandlungsleiter ersucht den Sachverständigen um Stellungnahme zu den Änderungsvorschlägen der ÖBB zu den Maßnahmenvorschlägen der behördlich bestellten Sachverständigen im UV-GA (siehe dazu **Beilage./6** „Maßnahmenkatalog (Fassung vor der mündlichen Verhandlung“ sowie **Beilage ./7** „Gutachterliche Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen zum UVG vor der Verhandlung“). Der Sachverständige formuliert seinen Maßnahmenvorschlag entsprechend **Beilage ./13** „Maßnahmenkatalog (Fassung nach der mündlichen Verhandlung)“.

Nach Umfrage durch den Verhandlungsleiter wird festgestellt, dass unter den verbleibenden zum Fachbereich Humanmedizin in die Rednerliste eingetragenen Personen und unter den Verhandlungsteilnehmenden im Allgemeinen keine weiteren Wortmeldungen bzw. Fragen zum genannten Fachbereich mehr bestehen. Der Verhandlungsleiter ersucht die Verhandlungsteilnehmenden, die eine Wortmeldungen abgegeben haben, jene in der Schreibstelle zu Protokoll zu geben.

Der Verhandlungsleiter unterbricht die Verhandlung für eine Pause zum Protokollieren um 18:55.

Der Verhandlungsleiter nimmt die Verhandlung wieder auf um 19:30.

Der Verhandlungsleiter unterbricht um 19:30 Uhr die Verhandlung und kündigt an, dass sie am 17. Dezember 2024 um 9:30 Uhr am selben Ort fortgesetzt wird.

2. Verhandlungstag am 17. Dezember 2024

Der Verhandlungsleiter begrüßt die Verhandlungsteilnehmenden, setzt die mündliche Verhandlung am 17. Dezember 2024 um 9:30 Uhr fort und wiederholt zunächst die wesentlichen Punkte aus **Beilage ./3 (PPT-Präsentation Behörde)**.

Der Verhandlungsleiter gibt bekannt, dass die Verhandlung nun inhaltlich fortgeführt wird, stellt fest, dass gestern die Fachbereiche 1-4 abgehandelt wurden.

Die mündliche Verhandlung wird entsprechend des voraussichtlichen Zeitplans mit dem Fachbereich **5. Luft und Klima (+ Humanmedizin)** fortgesetzt.

Fachbereich 5: Luft und Klima, DI Martin KÜHNERT

Der Verhandlungsleiter erteilt dem Sachverständigen für Luft und Klima, DI Martin KÜHNERT, das Wort und bittet ihn sich kurz vorzustellen.

Der Sachverständige DI Martin KÜHNERT erläutert in Grundzügen sein Teilgutachten sowie die ergänzende Stellungnahme zu den zum Gutachten eingegangenen Stellungnahmen wie in **Beilage ./7 (Gutachterliche Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen zum 2. Edikt vor der Verhandlung)**.

Der Verhandlungsleiter erteilt daraufhin den zu diesem Fachbereich in die Rednerliste eingetragenen Personen das Wort und ersucht DI Martin KÜHNERT im Anschluss daran um Beantwortung der Fragen und Wortmeldungen.

**Stellungnahme von Bürgerinitiative gegen Bahnausbau Wien Meidling-Mödling und Hr. Mag. Thomas Stanger
E001, D012**

vertreten durch List Rechtsanwalts GmbH:

Fachgebiet Luft und Klima

Es wird deutlich festgehalten, dass man vor allem allgemeine Hinweise in Bezug auf Feinstaub, generelle Luftbelastungen in der intensiven des Baus und Betriebes findet und nur wenig konkrete Grenzwerte im Gutachten festgelegt sind. Wie auch im Bereich Lärm fordern wir daher klare Vorgaben in Form von Auflagen in Bezug auf die Arbeitszeiten (Tageszeiten), die verschiedenen Arbeitsvorgänge und die damit einhergehenden Emissionen. Es müssen klare Grenzwerte im Bescheid festgelegt werden, die einzuhalten sind.

Wir halten fest, dass wir die verschiedenen Feinstäube, die nicht nur durch den Antrieb der Loks, sondern auch durch die Bremsvorgänge entstehen als gesundheitsgefährdend angesehen werden. Auch wenn der SV Kühnert zu den Ausführungen in Bezug auf die in der Stellungnahme erwähnten Grazer Studie festhält, dass er mit dem Leiter der Studie telefoniert habe und die Emissionen durch die Bremsvorgänge vor allem für Anrainer in einer weiteren Entfernung als unbedenklich einzustufen sind, halten wir fest, dass wir diese Ausführungen zwar glauben müssen, aber nicht überprüfen können. Insbesondere sehen wir die Gesundheitsgefährdung aufgrund der Kumulationswirkung der verschiedenen Feinstäube als gegeben. Wir sehen dies als massives Problem und fordern daher ein dahingehendes Beweissicherungsverfahren und klare Auflagen an die Projektwerberin. Vor allem Immissionen des Güterverkehrs sehen wir als bedenklich an, weshalb wir hier Bedarf zum Nachschärfen sehen.

Wichtig ist, dass - wie auch zum Bereich Lärm - präzise festgelegt wird, welche Arbeiten, wie viele Arbeiten und wann diese Arbeiten stattfinden, um den Anrainern eine Rechtssicherheit zu gewähren. Es sind die Kumulationen, die am Ende ein Problem darstellen werden, weshalb wir uns für den Genehmigungsbescheid klare Vorgaben erwarten. Im besten Fall wäre der Bescheid „dynamisch“ zu konzipieren, dass insbesondere Änderungen der Grenzwerte in Zukunft berücksichtigt werden müssen. Aufgrund der anstehenden, neuen europäischen Verordnung in Bezug auf Feinstaubemissionen sind neue, strengere Grenzwerte zu erwarten. Mit Blick in die Zukunft sollten diese mitberücksichtigt und daher auch eingehalten werden.

Mag. Moritz Oberländer e.h.

Fachliche Stellungnahme des Sachverständigen für Luft und Klima (DI Martin Kühnert) zur in der Verhandlung eingebrachten Stellungnahme von Herrn Mag. Thomas Stanger (D012) und BI gegen Bahnausbau Wien Meidling – Mödling (E001), beide vertreten durch List Rechtsanwalts GmbH:

zu Bauphase allgemein:

Grundsätzlich wird zu den baubedingten Emissionen auf Einlage 485 (Baukonzept samt Lageplänen u.a. zu Baustelleneinrichtungen, Bauzufahrten und Verkehrsumleitungen Bauphase), welche die Informationen zu Bauablauf in den verschiedenen Bauzuständen, Massenbewegungen und Bauverkehr enthalten, hingewiesen.

In den Einreichunterlagen erfolgte auf Basis der Angaben im Baukonzept die Berechnung der Emissionen und Immissionen; diesbezüglich wird auf die Einlagen 306.1 Fachbeitrag Luft und Klima, 306.2 (Anhang Rasterkarten) und 306.3 (Anhang Emissionsbilanzen) verwiesen. Die Daten zur gemessenen Vorbelastung sind in Einlage 306.4 (Prüfbericht Luftgüte) ersichtlich.

Weiters wurden von der Projektwerberin im September und Oktober 2024 ergänzende Auskünfte zu Immissionsbelastungen in der Bauphase vorgelegt (Teil 4 und 7, Luft und Klima).

Zum schriftlich vorgebrachten Einwand, dass in der Bauphase des gegenständlichen Vorhabens § 20 IG-L nicht zur Anwendung käme, wird auf die Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen verwiesen. Die **Anwendung der Genehmigungskriterien des § 20 (3) IG-L** zur Beurteilung der baubedingten Immissionszunahmen ist Stand der Technik.

zu Immissionen im Bereich der Liegenschaft Mag. Stanger:

Betreffend der in der Einwendung angegebenen Wohnadresse Aubachstraße 4, 2380 Perchtoldsdorf ist aus der Immissionskarte in Abb. 199 in Einlage 306.2 des Einreichprojekts ersichtlich, dass es in der Bauphase durch Staubbiederschlag zu geringfügigen Zusatzbelastungen zwischen 3 und 10% des Grenzwerts des IG-L kommt. Wie aus Abbildung 183 in Einlage 306.2 ersichtlich, liegt die Gesamtbelastung durch Staubbiederschlag im emissionsintensivsten Baujahr zwischen 95 und 120 mg/m².d und damit bei rund 50% des Grenzwertes des IG-L (210 mg/m².d). Eine vorhabenbedingte Grenzwertüberschreitung ist damit aus lufttechnischer Sicht auszuschließen.

Hinsichtlich Stickstoffdioxid NO₂ liegt das angegebene Wohnobjekt auf der der Ketzergasse zugewandten Seite im Bereich geringfügiger Zusatzbelastungen (JMW 1,2 – 2 µg/m³, siehe Abb. 173 in Einlage 306.2), wobei der Grenzwert des IG-L (JMW 40 µg/m³) sicher eingehalten wird (Gesamtbelastung max. Baujahr im Bereich zwischen 20 und 25 µg/m³ (siehe Abb. 166 in Einlage 306.2). Bei Berücksichtigung der sinkenden Tendenz der NO₂-Vorbelastung kann davon ausgegangen werden, dass bis zum geplanten Baubeginn ein Jahresmittelwert der NO₂-Vorbelastung von 20 µg/m³ nicht mehr überschritten wird.

Hinsichtlich Feinstaub PM₁₀ liegt das angegebene Wohnobjekt im Bereich geringfügiger Zusatzbelastungen (JMW 0,9 – 1,8 µg/m³, siehe Abb. 171 in Einlage 306.2), wobei der Grenzwert des IG-L (JMW 40 µg/m³) sicher eingehalten wird (Gesamtbelastung max. Baujahr < 20 µg/m³ (siehe Abb. 168 in Einlage 306.2).

Hinsichtlich Feinstaub PM_{2,5} liegt das angegebene Wohnobjekt außerhalb des Bereiches relevanter Zusatzimmissionen (siehe Abb. 174 in Einlage 306.2).

zu Betriebsphase / Non-Exhaust-Emissionen:

Die diffusen Emissionen durch Abrieb des Schienenverkehrs wurden in der UVE entsprechend dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der öffentlichen Auflage der Einreichunterlagen berücksichtigt. Die verwendeten Emissionsfaktoren für Non-Exhaust-Emissionen von Zügen (PM₁₀, TSP, Metalle) sind im UVE-Fachbeitrag Luft und Klima (Einlage 306.1) tabellarisch dargestellt. Die im Rahmen einer im Fachbeitrag zitierten Studie zu Emissionsfaktoren des Straßen- und Schienenverkehrs im Lainzer Tunnel bestimmten Gehalte an Schwermetallkomponenten in den beiden Staubfraktionen TSP und PM₁₀ wurden ebenfalls im Fachbeitrag Luft und Klima aufgelistet. Die Emissionsbilanzen für die Non-exhaust-Emissionen des Schienenverkehrs sind im Anhang Emissionsbilanzen (Einlage 306.3) aufgelistet.

Die in der Einwendung erwähnten „*aktuellen Erkenntnisse der TU Graz, wonach auch Non-Exhaust-Emissionen von Zügen insbesondere im Nahbereich von Bahnhöfen nicht vernachlässigbar sind*“ beziehen auf die im Auftrag des Deutschen Zentrums für Schienenverkehrsforschung (DZSF) in Ausarbeitung befindliche Studie „Größenspezifische und räumliche Verteilung von verkehrsbedingten Abrieben und partikulären Emissionen“, die aber noch nicht öffentlich einsehbar ist.

Bis dato wurden nur einige Zwischenergebnisse der Studie zu Emissionsraten publiziert. Die diffusen Emissionen stammen zum Großteil aus Bremsungen, wobei sich die Größenordnungen je nach Bremsentyp und dem Material, aus dem die Bremsen bestehen sehr stark unterscheiden. Die hauptsächlich bei Güterzügen verwendeten Klotzbremsen weisen im Schnitt bei einer sehr großen Bandbreite viel höhere Emissionen auf als die Bremssysteme bei Personenzügen. Der Abrieb durch den Kontakt Schiene/Rad und durch den Kontakt Stromabnehmer/Leitung ist im Vergleich zum Abrieb bei Bremsungen untergeordnet. Aufgrund der großen Bandbreite der bisher im Rahmen der

Studie der TU Graz publizierten Ergebnisse bei den Abriebemissionen auch innerhalb eines bestimmten Bremsentyps können daraus keine konkreten Emissionsfaktoren zur Berechnung der non-Exhaust-Emissionen abgeleitet werden. Dafür muss die Veröffentlichung der Studie abgewartet werden bzw. kann die Studie dann als Grundlage für die Festlegung neuer Emissionsfaktoren dienen.

Eine telefonische Rücksprache mit dem Projektleiter dieser Studie, Dr. Fruhwirt von der TU-Graz am 12.12.2024 ergab, dass sich die genannten PM10-Zusatzbelastungen von bis zu 25 µg/m³ im Tagesmittel auf den unmittelbaren Nahbereich der Schienen beziehen (z.B. Bahnsteige) und nicht auf Wohnbauten in der Umgebung von Bahnstrecken. Demnach beziehen sich die genannten Zusatzbelastungen auf Orte, an denen sich Menschen bloß vorübergehend aufhalten, und damit hinsichtlich des Mittelungszeitraums (TMW, JMW) nicht auf den Anwendungsbereich der Grenzwerte des IG-L.

Für das gegenständliche Vorhaben wurden vom Juli 2021 bis Juli 2022 Messungen der Feinstaubbelastung im Bereich des Bahnhofs Wien-Liesing durchgeführt, wobei der Messcontainer in einer Entfernung von rd. 10 m von den Geleisen situiert war. Es traten keine Überschreitungen des Grenzwertes für das Tagesmittel auf und das PM10-Messperiodenmittel lag mit 9,4 µg/m³ weit unter dem Grenzwert (JMW 40 µg/m³) und auch deutlich unter den Messwerten der amtlichen straßennahen Luftgütemessstellen.

Die Ermittlung der vorhabenbedingten Immissionen durch den Schienenverkehr ergab, dass durch das Vorhaben in der Betriebsphase auch bei den exponiertesten Wohnanrainern keine über den Irrelevanzkriterien liegenden Zusatzbelastungen zu erwarten sind. Infolge der sehr geringen Zusatzbelastung durch Feinstaub PM10 (JMW max. Zusatzbelastung 0,71 µg/m³, Grenzwert 40 µg/m³) Staubniederschlag (JMW max. Zusatzbelastung 4,6 µg/m³, Grenzwert 210 µg/m³) ist auch kein relevanter Schwermetalleintrag zu erwarten.

Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass es zu keinem vorhabenbedingten Anstieg des Güterzugverkehrs kommt.

Die bevorstehenden Änderungen der Grenzwerte des IG-L aufgrund der neuen Luftqualitäts-Richtlinie (hier ist eine Anpassung des IG-L bis Dezember 2026 erforderlich) sind insofern berücksichtigt, als die humanmedizinischen Kriterien bereits auf die Luftqualitätsziele der WHO Air Quality Guidelines von 2021 abgestimmt sind.

Martin Kühnert e.h.

Stellungnahme von Bürgerinitiative Wien Süd, Frau Mag. Sabine Zanetti, Frau Dr. Angelika Klein-Zanetti und Herrn Martin Zanetti

Kaulbachstraße 39, 1120 Wien

E002, D010, D031

vertreten durch Herrn Martin Zanetti

Ich bin durch das gegenständliche Vorhaben wie folgt betroffen:

Zur TU-Studie Graz wird noch festgehalten, dass diese zwar abgewartet werden muss, aber Sorge wegen der kolportierten Belastung durch Schwermetalleinträge besteht.

Zum Mikroklima: Bei der Neuerrichtung der Schallschutzwände vor ein paar Jahren wurde eine Veränderung des Mikroklimas durch die Entfernung des Baumwuchses beobachtet. Die Ersatzpflanzungen die nun langsam anwachsen sollen nun wieder entfernt werden. Es wird daher angeregt, eine Schlägerung dieser möglichst zu vermeiden.

Martin Zanetti e.h.

Fachliche Stellungnahme des Sachverständigen für Luft und Klima (DI Martin Kühnert) zur in der Verhandlung eingebrachten Stellungnahme von BI Wien Süd (E002), Frau Mag. Sabine Zanetti, Frau Dr. Angelika Klein-Zanetti und Herrn Mag. Martin Zanetti (D010, D031):

Bei der Bewertung der Auswirkungen auf das Mikroklima ist zu berücksichtigen, dass sich die aufgrund zusätzlicher Versiegelungen und Bahndämme geänderten Temperaturfeldbedingungen auf ein Umfeld der Bauwerke mit einer Ausdehnung von wenigen Metern bis maximal wenige Zehnermeter beschränken. Daher sind keine erheblichen Auswirkungen abseits der geplanten Eingriffsbereiche zu erwarten. Da bereits jetzt im Bestand derartige Effekte auftreten (bestehende Begleitwege und Straßen, bestehende Bahnhofsareale, bestehende Ortsgebiete an sich) werden durch die zusätzlichen, im Rahmen des Vorhabens geplante Kunstbauwerke keine grundsätzlichen Änderungen zu den bereits bestehenden Verhältnissen erwartet. Im Abschnitt Kaulbachstraße wurde eine großteils temporäre Rodung beantragt, womit eine Wiederbewaldung nach Bauende zu erfolgen hat. Inwieweit die Bepflanzung bereits vorgezogen werden kann (wenn z.B. die Herstellung des Dammes und der Bauwerke im gegenständlichen Abschnitt fertiggestellt wurden), wäre von der Projektwerberin zu beantworten.

Martin Kühnert e.h.

**Stellungnahme von Bürgerinitiative Perchtoldsdorf und Mag. Reinhard Nöbauer
Aspettenstraße 34/27/10 und 12, 2380 Perchtoldsdorf
E003, D007
vertreten durch Mag. Reinhard Nöbauer**

Ich bin durch das gegenständliche Vorhaben wie folgt betroffen:
Anrainer und Vertretung der Bürgerinitiative

Ich wende zum Vorhaben ergänzend ein:

Ich wende ein, dass während der Bauphase eine Zunahme der CO₂ Emissionen stattfinden wird. Die Reduktion der CO₂ Emissionen in der Betriebsphase ist sehr überschaubar. Diese beiden Punkte wurden auch von den Sachverständigen der ÖBB eingeräumt. Die geringe Einsparung an CO₂ durch Verschiebung des Modal Splits zugunsten des öffentlichen Verkehrs dokumentiert wieder einmal, dass in unterschiedlichen Fachbereichen von unterschiedlichen Zahlen ausgegangen wird und daher in der UVE zwischen den Fachbereichen noch Widersprüche vorhanden sind.

Ich fordere daher:

Ich fordere eine Offenlegung der Berechnung der CO₂ Emissionen sowie eine verbesserte Dokumentation der Klimaneutralität. Weiters ersuche ich daher die ÖBB und das Klimaschutzministerium dieses Projekt nicht als relevanten Beitrag zur Reduktion der österreichischen CO₂ Emissionen zu bezeichnen.

Reinhard Nöbauer e.h.

Fachliche Stellungnahme des Sachverständigen für Luft und Klima (DI Martin Kühnert) zur in der Verhandlung eingebrachten Stellungnahme von Herrn Mag. Reinhard Nöbauer (D007) und BI Perchtoldsdorf (E003):

Das CO₂-Einsparungspotentials des Vorhabens in der Betriebsphase ergibt sich durch die Verlagerung von Straßenverkehr auf die Schiene und wurde im Klima- und Energiekonzept mit rd. 2.700 Tonnen CO₂ pro Jahr berechnet. In der Bauphase werden im ungünstigsten (emissionsintensivsten) Baujahr rd. 1.200 Tonnen CO₂/Jahr emittiert. Die Berechnung ist im Klima- und Energiekonzept der Einreichunterlagen (Einlage 302) dokumentiert.

Ein einzelnes Projekt kann natürlich nicht als relevanter Beitrag zur Reduktion der österreichweiten CO₂-Emissionen eingestuft werden, ist aber doch ein Baustein von vielen zur Erreichung der Klimaneutralität.

Martin Kühnert e.h.

Der Verhandlungsleiter unterbricht die Verhandlung für eine Pause um 10.45.

Der Verhandlungsleiter nimmt die Verhandlung wieder auf um 11.45.

Der Verhandlungsleiter ersucht den Sachverständigen um Stellungnahme zu den Änderungsvorschlägen der ÖBB zu den Maßnahmenvorschlägen der behördlich bestellten Sachverständigen im UV-GA (siehe dazu **Beilage ./6** „Maßnahmenkatalog (Fassung vor der mündlichen Verhandlung“ sowie **Beilage ./7** „Gutachterliche Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen zum UVG vor der Verhandlung“). Der Sachverständige formuliert seinen Maßnahmenvorschlag entsprechend **Beilage ./13** „Maßnahmenkatalog (Fassung nach der mündlichen Verhandlung“).

Nach Umfrage durch den Verhandlungsleiter wird festgestellt, dass unter den verbleibenden zum Fachbereich Luft und Klima in die Rednerliste eingetragenen Personen und unter den Verhandlungsteilnehmenden im Allgemeinen keine weiteren Wortmeldungen bzw. Fragen zum genannten Fachbereich mehr bestehen. Der Verhandlungsleiter ersucht die Verhandlungsteilnehmenden, die eine Wortmeldungen abgegeben haben, jene in der Schreibstelle zu Protokoll zu geben.

Fachbereich 6: Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Beleuchtung und Beschattung, Ing. Wilhelm LAMPEL

Der Verhandlungsleiter erteilt dem Sachverständigen für Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Beleuchtung und Beschattung, Ing. Wilhelm LAMPEL, das Wort und bittet ihn sich kurz vorzustellen.

Der Sachverständige Ing. Wilhelm LAMPEL erläutert in Grundzügen sein Teilgutachten sowie die ergänzende Stellungnahme zu den zum Gutachten eingegangenen Stellungnahmen wie in **Beilage ./7 (Gutachterliche Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen zum 2. Edikt vor der Verhandlung)**.

Der Verhandlungsleiter erteilt daraufhin den zu diesem Fachbereich in die Rednerliste eingetragenen Personen das Wort und ersucht Ing. Wilhelm LAMPEL im Anschluss daran um Beantwortung der Fragen und Wortmeldungen.

**Stellungnahme von Bürgerinitiative gegen den Bahnausbau Wien Meidling-Mödling und Hr. Mag. Thomas Stanger,
E001, D012
FB 06**

vertreten durch List Rechtsanwalts GmbH, beruft sich auf die bereits eingebrachte Vollmacht:

Wir möchten festhalten, dass der Amtssachverständige zu verstehen gegeben hat, dass durch die Lärmschutzwände in Höhe von 4 m ein ausreichender Schutz vor Lichtemissionen, insbesondere den Bezug auf Doppelstockzüge für Anrainer gegeben ist.

Die nehmen wir zur Kenntnis.

Weiters nehmen wir zur Kenntnis, dass laut dem Amtssachverständigen Lampel sowohl von Lärmschutzwänden als auch von den Zügen als solchen keine Lichtreflexionen zu erwarten sind, die Anrainer belästigen.

Moritz Oberländer e.h.

**Stellungnahme der Marktgemeinde Perchtoldsdorf, B005
vertreten durch Haslinger/Nagele Rechtsanwälte GmbH, Mag. Meusburger und Vizebürgermeister Apl und Gemeinderat Dr. Platt:**

Die Marktgemeinde Perchtoldsdorf ist durch das gegenständliche Vorhaben wie folgt betroffen und wendet ergänzend ein:

Die Lichtimmissionen der neu zu errichtenden Haltestelle Brunn/Europaring beeinträchtigen potentiell BewohnerInnen der Marktgemeinde Perchtoldsdorf. Auch wenn eine Nachtabsenkung außerhalb der Betriebszeiten im Projekt vorgesehen ist, entspricht diese aller Voraussicht nach nicht den üblichen Ruhezeiten (22:00-06:00). Daher ist es erforderlich, den Lichtschutz an diesen Ruhezeiten auszurichten.

Betreffend das Kontextprojekt Park and Ride Brunn/Europaring nimmt die Marktgemeinde Perchtoldsdorf zur Kenntnis, dass die vorliegenden Informationen für eine Beurteilung der Immissionsszenarien nicht ausreichen und dies gegebenenfalls in einem späteren Ermittlungsverfahren konkretisiert wird und daraus Schutzmaßnahmen abgeleitet werden.

Die Marktgemeinde Perchtoldsdorf fordert daher:

Die Beleuchtung der Haltestelle Brunn/Europaring muss derart geplant werden, dass Streulicht minimiert und dadurch eine Beeinträchtigung der umliegenden Wohngebiete zuverlässig verhindert wird.

Vor diesem Hintergrund hat die Park and Ride Anlage in das gegenständliche Projekt aufgenommen zu werden. Nur so kann der Eintritt bzw. die Verwirklichung der in den Gutachten in Aussicht gestellten Auswirkungen auf die Umwelt UVP-G 2000 konform abgeschätzt werden. Eventualiter wird gefordert, dass die Marktgemeinde Perchtoldsdorf in das Genehmigungsverfahren für das Kontextprojekt Park and Ride Anlage Brunn/Europaring in geeigneter Weise einbezogen wird.

Mag. Meusburger e.h.

Fachliche Stellungnahme des Sachverständigen für Elektrotechnik (Ing. Wilhelm Lampel) zur in der Verhandlung eingebrachten Stellungnahme von der Marktgemeinde Perchtoldsdorf vertreten durch Haslinger/Nagele Rechtsanwälte GmbH, Mag Meusburger und Vizebürgermeister Apl und Gemeinderat Dr. Platt:

Eingewendet wurde:

Die Beleuchtung der Haltestelle Brunn Europaring muss derart geplant werden, dass Streulicht minimiert und dadurch eine Beeinträchtigung der umliegenden Wohngebiete zuverlässig verhindert wird.

Aus technischer Sicht wird auf meine bisherigen Ausführungen verwiesen und zusammenfassend kann technisch festgehalten werden: Durch das Projekt werden moderne LED-Leuchten verwendet werden. Durch die Ausführung der Leuchten der Bahnanlagen (Full-Cut off, plane Abdeckung) kann technisch sichergestellt werden, dass gemäß den aktuellen Normen und Regelwerken nur die Flächen ausreichend beleuchtet werden müssen, die erforderlich sind. Durch die vorgesehenen (gerichteten) Ausführungen und dem Einsatz moderner LED-Leuchtmittel wird beleuchtungstechnisch an den sonstigen Flächen „Streulicht“ verhindert. Aus technischer Sicht wird eine Beeinträchtigung durch die geplante Ausführung der Beleuchtung der Bahnanlagen der umliegenden Wohngebiete zuverlässig verhindert.

Ing. Wilhelm Lampel e.h.

**Stellungnahme der Marktgemeinde Brunn am Gebirge, B006
vertreten durch Haslinger/Nagele Rechtsanwälte GmbH, Mag. Meusburger und Dr. Christian Schmitzer von der Marktgemeinde Brunn am Gebirge:**

Die Marktgemeinde Brunn am Gebirge ist durch das gegenständliche Vorhaben wie folgt betroffen und wendet ergänzend ein:

Betreffend die Fachbereiche FB03, FB04 und FB06:

Wie in der schriftlichen Stellungnahme vom 05.12.2024 ausführlich dargelegt wurde, ist der von der Projektwerberin im Bereich „quartier21“ geplante Schallschutz unzureichend. Das „quartier21“ ist in der bereits rechtskräftig beschlossenen Flächenwidmungsplanänderung der Gemeinde abgebildet und es ist dieser gültige Flächenwidmungsplan im Verfahren zugrunde zulegen. Die „Freigabebedingungen“ des „Flächenwidmungsplanes ALT“ sind für das Verfahren nicht mehr relevant.

Die maßgebliche Sach- und Rechtslage für die Entscheidung der Behörde ist grundsätzlich der Zeitpunkt des Abschlusses des Verfahrens, also der Bescheiderlassung, und es sind Projekte und Vorhaben, deren Verwirklichung konkret vorhersehbar ist, im Genehmigungsverfahren mitzubedenken. Das „quartier21“ wird vor Inbetriebnahme des gegenständlichen UVP-Vorhabens (und lange vor Eintritt des Planfalles) bereits fertiggestellt und vollumfänglich in Benützung sein. Die Projektwerberin hätte – zumal sie auch die geplante Station Brunn/Europaring u.a. mit der Zunahme der Bevölkerung begründet hat – daher alle verfügbaren Unterlagen über dieses Bauvorhaben in die UVE einfließen lassen und schalltechnisch berücksichtigen müssen. Das Vorhaben ist ohne ausreichenden schalltechnischen bahnseitigen Schutz für das „quartier21“ – insbesondere nach § 31f Abs 1 Z 2 EISbG und nach § 24f Abs 1 Z 2 UVP-G – nicht genehmigungsfähig. Die Errichtung einer Lärmschutzwand im selben, notwendigen Umfang wie die daran anschließenden Lärmschutzwände ist der Projektwerberin auch wirtschaftlich zumutbar, zumal es sich nur um einen ca 500 Meter langen Streckenabschnitt handelt.

Da der von der Behörde bestellte Sachverständige in der Verhandlung erklärt hat, mangels konkreter Angaben keine Berechnung für die bei Berücksichtigung des „quartier21“ erforderliche Erhöhung der Lärmschutzwand anstellen zu können, wird darauf hingewiesen, dass entsprechende Planunterlagen öffentlich zugänglich sind. Über das Vorhaben quartier21 wurde

auch in den Medien ausführlich berichtet, wobei etwa im Artikel https://www.meinbezirk.at/moedling/c-lokales/fuer-quartier21-die-gruene-mitte-gefunden_a6797181 auch ein Lageplan publiziert wurde.

Aufgrund der in der mündlichen Verhandlung erfolgten Stellungnahme der Sachverständigen werden mit dieser Stellungnahme zur besseren Veranschaulichung und Berechenbarkeit die (planlich identen) Beilagen zum Raumordnungsvertrag und zur Kostentragungsvereinbarung vorgelegt, in denen die Zahl der Geschosse auf den Liegenschaften der Neuen Heimat, der *at home* und der *Wr. Städtischen* ersichtlich ist. Weiters wird auf den öffentlich einsehbaren und hier beiliegenden Bebauungsplan verwiesen, aus dem die Gebäudehöhen hervorgehen.

Schließlich geht die für die Berechnung der Schallimmissionen wesentliche Situierung der Fenster aus dem ebenfalls beiliegenden Lageplan WS II hervor, sodass bei Anwendung der in der SchIV vorgegebenen Berechnungsmethoden die Betroffenheit der Bewohner zweifellos festgestellt werden kann.

Darüber hinaus ist zu beachten, dass sich die im Rahmen der Rechtsprechung als Fall mangelnder Konkretetheit behandelten Sachverhalte auf den Fall beziehen, dass die Quelle der Belastung (sohin das Ausmaß der Emissionen) mit Unsicherheit belastet war, sodass nicht festgestellt werden konnte, mit welchen Emissionen tatsächlich zu rechnen sei. Im gegenständlichen Fall besteht jedoch kein Zweifel über die Höhe der von der Quelle der Belastungen ausgehenden Emissionen und es steht bereits hinreichend konkret fest, dass Menschen in unmittelbarer Zukunft (und jedenfalls im Planfall) im Wirkungsbereich des Vorhabens leben werden, die im Fall der Nichterrichtung der von der Marktgemeinde Brunn am Gebirge geforderten Schallschutzwände daher jedenfalls unzumutbaren Schallimmissionen ausgesetzt wären.

Abschließend wird darauf hingewiesen, dass die Marktgemeinde Brunn ihr Vorbringen mit 05.12.2024 fristwährend vorgebracht und dargelegt hat, warum das quartier21 jedenfalls auch im gegenständlichen Verfahren berücksichtigt werden muss. Weitere konkretisierende Angaben zum Bauvorhaben wurden nunmehr erst von den Sachverständigen in der mündlichen Verhandlung verlangt und können daher jedenfalls während der Verhandlung noch vorgelegt werden.

Darüber hinaus sind für die Höhe der Schallschutzwände auch die zu erwartenden Lichtimmissionen relevant: Der Sachverständige für Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Beleuchtung und Beschattung führt aus, dass die geplanten Lärmschutzwände entlang der Strecke die Blendungsmöglichkeit bzw. die Aufhellung von Aufenthaltsräumen stark reduzieren, da Lichtemissionen von Zügen dadurch stark gekapselt werden (siehe auch ON 307.1, S 52).

Lärmschutzwände stellen daher nicht nur Maßnahmen zum Schutz von Schallimmissionen dar, sondern dienen insbesondere auch dem Schutz vor Lichtimmissionen. Damit ist das Erfordernis von Lärmschutzwänden auch schon aufgrund zu erwartender Lichtimmissionen begründet.

Gemäß den Angaben in ON 307.1 erfolgt die Ermittlung und Beurteilung der Projektwirkungen durch Ausarbeitung von 3D-Modellen. Wesentlich für die Beurteilung, ob von einem geraden Trassenverlauf ausgehende Lichtemissionen unzumutbare Störungen begründen, ist vor allem die Entfernung der Bebauung zur Trasse. Da die Entfernung von der Trasse bereits anhand der öffentlich zugänglichen Unterlagen zum „quartier21“ festgestellt werden kann, ist die Berücksichtigung des „quartier21“ jedenfalls auch aus beleuchtungstechnischer Sicht möglich. Dieses konkret absehbare und vor Inbetriebnahme des gegenständlichen Projekts längst fertiggestellte Bauvorhaben muss daher auch aus diesem Grund bei der Bemessung der Höhe der Lärmschutzwände berücksichtigt werden.

Mag. Meusburger e.h.Dr. Christian Schmitzer e.h.

Fachliche Stellungnahme des Sachverständigen für Elektrotechnik (Ing. Wilhelm Lampel) zur in der Verhandlung eingebrachten Stellungnahme von der Marktgemeinde Brunn am Gebirge vertreten durch Haslinger/Nagele Rechtsanwälte GmbH, Mag Meusburger und Dr. Christian Schmitzer:

Eingewendet wurde:

Die Höhe der Lärmschutzwände ist auf für die zu erwartenden Lichtemissionen relevant. Durch die öffentlich zugänglichen Unterlagen zum „quartier 21“ ist die Berücksichtigung des „Quartier 21“ jedenfalls aus beleuchtungstechnischer Sicht möglich.

Aus technischer Sicht wird auf meine bisherigen Ausführungen verwiesen und zusammenfassend kann technisch festgehalten werden:

Die Höhe der Lärmschutzwände ist nur aus lärmtechnischer und humanmedizinischer Sicht relevant. Durch die gewählte Ausführung der Leuchten der Bahnanlagen (Full-Cut off, plane Abdeckung) unter Beachtung der aktuellen Normen und Regelwerke für die ausreichende Ausleuchtung der Bahnflächen bzw. der europäischen Vorgaben für die Beleuchtung der Schienenfahrzeuge kann technisch sichergestellt werden, dass die Beleuchtung/Aufhellung sonstiger (an die Bahnanlagen) angrenzender Flächen beim vorgesehenen überwiegend geraden Trassenverlauf irrelevant ist. Aus technischer Sicht wird eine Beeinträchtigung durch die geplante Ausführung der Beleuchtung der Bahnanlagen der umliegenden Wohngebiete zuverlässig verhindert. Für die Lichtemissionen ist die Höhe der Lärmschutzwände nicht relevant. Ist eine Lärmschutzwand vorhanden oder wird aus lärmtechnischer Sicht benötigt, ergibt sich beleuchtungstechnisch (als zusätzlicher Effekt zur Lärmreduktion) eine „Kapselung“ der Lichtemissionen innerhalb dieser Lärmschutzwände.

Die Fragen zu den im Rahmen der Verhandlung nunmehr vorgelegten Unterlagen zum „quartier 21“ sind aus technischer Sicht grundsätzlich rechtlich zu behandeln.

Aus technischer Sicht wird ergänzt, dass auf Basis der übermittelten Unterlagen keine Aussagen zum Projekt „quartier 21“ vorliegen, wie das zukünftige Beleuchtungsniveau der Flächen (Wege, Zufahrten,...) im Areal des „quartier 21“ gegenüber dem Bestand verändert (erhöht) werden wird, und wie sich diese Änderung auf die Umgebung auswirken wird. Durch diese im Rahmen der Verhandlung nunmehr vorgelegten Unterlagen zum „quartier 21“ ist eine Beurteilung jedenfalls aus beleuchtungstechnischer Sicht aktuell nicht möglich. Aus technischer Sicht wird eine Beeinträchtigung durch die geplante Ausführung der Beleuchtung der Bahnanlagen der umliegenden Wohngebiete zuverlässig verhindert.

Ing. Wilhelm Lampel e.h.

**Stellungnahme von Bürgerinitiative Wien Süd, Frau Mag. Sabine Zanetti, Frau Dr. Angelika Klein-Zanetti und Herrn Martin Zanetti
Kaulbachstraße 39,1120 Wien
E002, D010, D031
vertreten durch Herrn Martin Zanetti**

Ich bin durch das gegenständliche Vorhaben wie folgt betroffen:

Ausgeführt wird, dass wegen der Höhe der Doppelstockwagons und der zukünftigen hohen Zugfrequenz die Befürchtung besteht, dass es zu einer Lichtverschmutzung für die Anrainer

kommt. Messungen der Lichtmissionen sollen auch in der Betriebsphase nach Fertigstellung durchgeführt werden um eine Belästigung durch Aufhellung von Wohnräumen und der Fauna festzustellen und allenfalls geeignete Maßnahmen zu setzen zB Bepflanzung. Auf die Berufung der Projektwerberin auf die Einhaltung der Ö-Normen wird erwidert, dass aus unserer Sicht jedenfalls eine Vermeidung oder zumindest Verminderung anzustreben ist.

Martin Zanetti e.h.

Fachliche Stellungnahme des Sachverständigen für Elektrotechnik (Ing. Wilhelm Lampel) zur in der Verhandlung eingebrachten Stellungnahme von der Bürgerinitiative Wien Süd, Frau Mag. Sabine Zanetti, Frau Dr. Angelika Klein Zanetti und Herrn Martin Zanetti (Kaulbachstraße 39, 1120 Wien):

Eingewendet wurde:

Befürchtet wird, dass wegen der Höhe der Doppelstockwagen und der zukünftig hohen Zugfrequenz die Befürchtung besteht, dass es zu einer Lichtverschmutzung für die Anrainer kommt. Messungen der Lichtmissionen sollen auch in der Betriebsphase nach Fertigstellung durchgeführt werden.

Aus technischer Sicht wird auf meine bisherigen Ausführungen verwiesen und zusammenfassend kann technisch festgehalten werden: Durch das Projekt wird in diesem Bereich die Lärmschutzwand von 2,0 m aus lärmtechnischer Sicht durchgehend auf 3,0 m (über SOK) erhöht. Durch das 4-gleisige Projekt verteilt sich hinkünftig die Zugfrequenz von 2 auf 4 Gleise, wobei die „mittleren“ Gleise für den Nahverkehr vorgesehen sind.

Im Fachbericht wurde das der Bahn nächstgelegene Objekt Kaulbachstraße 41 untersucht und als Ergebnis dieser Untersuchung wurde festgestellt, dass sowohl für den Bestand und in der Betriebsphase die Anforderung des freien Lichteinfalls und der empfohlenen Besonnungsdauer gemäß ON EN 17037 erreicht werden und mit „Hoch“ bewertet werden. Aus dem Querprofil Profil 19 (Einlage 416.05) kann entnommen werden, dass das Gebäude in einer Entfernung von mehr als 27 m zur nächstgelegenen Gleisachse (Gleis 2) bzw. zur erhöhten Lärmschutzwand ein Abstand von mehr als 23 m annähernd unverändert gegenüber dem Bestand weiterhin gegeben ist.

Aus technischer Sicht wird durch das Projekt hinkünftig jedenfalls keine Erhöhung der Lichtverschmutzung gegenüber dem Bestand verursacht werden. Die neuen Gleisachsen der Gleise 1, 6 und 8 befinden sich hinkünftig in einer größeren Entfernung als das Bestandsgleis 1. Durch die vorgesehene Betriebskonzeption kann eine Belästigung und Aufhellung von Wohnräumen durch die auf diesen neuen Gleisen verkehrenden Züge (auch Doppelstockwagen) durch den größeren Abstand zu den Wohnobjekten ausgeschlossen werden. Auch ergibt die Aufteilung der geplanten Zugfrequenz auf hinkünftig 4 Gleise eine Verminderung der Vorbeifahrten auf dem nächstgelegenen Gleis 2.

In einer gemeinsamen Betrachtung mit der Erhöhung der Lärmschutzwand von 2,0 m auf 3,0 m wird aus technischer Sicht nach Fertigstellung eine Verminderung der Lichtmissionen gegenüber dem heutigen Bestand erreicht.

Da eine relevante Belästigung und auch eine relevante Aufhellung durch die Entfernung der Wohnobjekte in der Kaulbachstraße durch den Betrieb der Bahnanlage aus technischer Sicht ausgeschlossen werden kann, sind Messungen der Lichtmissionen in der Betriebsphase nach Fertigstellung aus gutachterlicher technischer Sicht nicht erforderlich.

Ing. Wilhelm Lampel e.h.

Nach Umfrage durch den Verhandlungsleiter wird festgestellt, dass unter den verbleibenden zum Fachbereich Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Beleuchtung und Beschattung in die Rednerliste eingetragenen Personen und unter den Verhandlungsteilnehmenden im Allgemeinen keine weiteren Wortmeldungen bzw. Fragen zum genannten Fachbereich mehr bestehen. Der Verhandlungsleiter ersucht die Verhandlungsteilnehmenden, die eine Wortmeldungen abgegeben haben, jene in der Schreibstelle zu Protokoll zu geben.

Fachbereich 7: Wasserbautechnik und Oberflächenwässer, DI Robert PFISTERER

Der Verhandlungsleiter erteilt dem Sachverständigen für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer, DI Robert PFISTERER, das Wort und bittet ihn sich kurz vorzustellen.

Der Sachverständige DI Robert PFISTERER erläutert in Grundzügen sein Teilgutachten sowie die ergänzende Stellungnahme zu den zum Gutachten eingegangenen Stellungnahmen wie in **Beilage ./7 (Gutachterliche Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen zum 2. Edikt vor der Verhandlung)**.

Der Verhandlungsleiter erteilt daraufhin den zu diesem Fachbereich in die Rednerliste eingetragenen Personen das Wort und ersucht DI Robert PFISTERER im Anschluss daran um Beantwortung der Fragen und Wortmeldungen.

Der Verhandlungsleiter ersucht den Sachverständigen um Stellungnahme zu den Änderungsvorschlägen der ÖBB zu den Maßnahmenvorschlägen der behördlich bestellten Sachverständigen im UV-GA (siehe dazu **Beilage./6** „Maßnahmenkatalog (Fassung vor der mündlichen Verhandlung“ sowie **Beilage ./7** „Gutachterliche Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen zum UVG vor der Verhandlung“). Der Sachverständige formuliert seinen Maßnahmenvorschlag entsprechend **Beilage ./13** „Maßnahmenkatalog (Fassung nach der mündlichen Verhandlung)“.

Nach Umfrage durch den Verhandlungsleiter wird festgestellt, dass unter den verbleibenden zum Fachbereich Wasserbautechnik und Oberflächenwässer in die Rednerliste eingetragenen Personen und unter den Verhandlungsteilnehmenden im Allgemeinen keine weiteren Wortmeldungen bzw. Fragen zum genannten Fachbereich mehr bestehen. Der Verhandlungsleiter ersucht die Verhandlungsteilnehmenden, die eine Wortmeldungen abgegeben haben, jene in der Schreibstelle zu Protokoll zu geben.

Es wurden zu diesem Fachgebiet keine Wortmeldungen zu Protokoll gegeben.

Der Verhandlungsleiter unterbricht die Verhandlung für eine Mittagspause von 13:00 bis 14:00 Uhr.

Der Verhandlungsleiter nimmt die Verhandlung wieder auf um 14:06.

Fachbereich 8: Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser, Mag. Christian WOLF

Der Verhandlungsleiter erteilt dem Sachverständigen für Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser, Mag. Christian WOLF, das Wort und bittet ihn sich kurz vorzustellen.

Der Sachverständige Mag. Christian WOLF erläutert in Grundzügen sein Teilgutachten sowie die ergänzende Stellungnahme zu den zum Gutachten eingegangenen Stellungnahmen wie in **Beilage ./7 (Gutachterliche Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen zum 2. Edikt vor der Verhandlung)**.

Der Verhandlungsleiter erteilt daraufhin den zu diesem Fachbereich in die Rednerliste eingetragenen Personen das Wort und ersucht Mag. Christian WOLF im Anschluss daran um Beantwortung der Fragen und Wortmeldungen.

Ergänzende fachliche Stellungnahme des Sachverständigen für Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser (Mag. Christian Wolf):

Im Zuge der Verhandlung hat sich herausgestellt, dass durch den Sachverständigen für Abfallwirtschaft bereits ein Maßnahmenvorschlag hinsichtlich der Erkundung von Kriegsrelikten vorgelegt wurde. Aus diesem Grund ist eine Vorschreibung durch den Sachverständigen für Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser obsolet.

Mag. Christian Wolf e.h.

Nach Umfrage durch den Verhandlungsleiter wird festgestellt, dass unter den verbleibenden zum Fachbereich Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser in die Rednerliste eingetragenen Personen und unter den Verhandlungsteilnehmenden im Allgemeinen keine weiteren Wortmeldungen bzw. Fragen zum genannten Fachbereich mehr bestehen. Der Verhandlungsleiter ersucht die Verhandlungsteilnehmenden, die eine Wortmeldungen abgegeben haben, jene in der Schreibstelle zu Protokoll zu geben.

Es wurden zu diesem Fachgebiet keine Wortmeldungen zu Protokoll gegeben.

Fachbereich 9: Forstwesen, Waldökologie und Wildökologie, DI Martin KÜHNERT

Der Verhandlungsleiter erklärt, dass der Fachbereich 9 wegen Fortschritts der Verhandlung vorgezogen wird und erteilt dem Sachverständigen für Forstwesen, Waldökologie und Wildökologie, DI Martin KÜHNERT, das Wort.

Der Sachverständige DI Martin KÜHNERT erläutert in Grundzügen sein Teilgutachten sowie die ergänzende Stellungnahme zu den zum Gutachten eingegangenen Stellungnahmen wie in **Beilage ./7 (Gutachterliche Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen zum 2. Edikt vor der Verhandlung)**.

Der Verhandlungsleiter erteilt daraufhin den zu diesem Fachbereich in die Rednerliste eingetragenen Personen das Wort und ersucht DI Martin KÜHNERT im Anschluss daran um Beantwortung der Fragen und Wortmeldungen.

Der Verhandlungsleiter ersucht den Sachverständigen um Stellungnahme zu den Änderungsvorschlägen der ÖBB zu den Maßnahmenvorschlägen der behördlich bestellten Sachverständigen im UV-GA (siehe dazu **Beilage./6** „Maßnahmenkatalog (Fassung vor der mündlichen Verhandlung“ sowie **Beilage ./7** „Gutachterliche Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen zum UVG vor der Verhandlung“). Der Sachverständige stellt seine Stellungnahme vorerst zurück auf den nächsten Tag.

Nach Umfrage durch den Verhandlungsleiter wird festgestellt, dass unter den verbleibenden zum Fachbereich Forstwesen, Waldökologie und Wildökologie in die Rednerliste eingetragenen Personen und unter den Verhandlungsteilnehmenden im Allgemeinen keine weiteren Wortmeldungen bzw. Fragen zum genannten Fachbereich mehr bestehen. Der Verhandlungsleiter ersucht die Verhandlungsteilnehmenden, die eine Wortmeldungen abgegeben haben, jene in der Schreibstelle zu Protokoll zu geben.

Der Verhandlungsleiter erklärt, dass die Behandlung des Fachbereichs am nächsten Tag fortgesetzt wird.

Der Verhandlungsleiter unterbricht die Verhandlung für eine Pause um 15:07.

Der Verhandlungsleiter nimmt die Verhandlung wieder auf um 15.37 Uhr.

Der Verhandlungsleiter unterbricht die Verhandlung um 15.40 Uhr und kündigt an, dass sie am 18. Dezember 2024 um 9:30 Uhr am selben Ort (mit der Behandlung des Fachbereichs 9) fortgesetzt wird.

3. Verhandlungstag am 18. Dezember 2024

Der Verhandlungsleiter begrüßt die Verhandlungsteilnehmenden, setzt die mündliche Verhandlung am 18. Dezember 2024 um 9:30 Uhr fort und wiederholt zunächst die wesentlichen Punkte aus **Beilage ./3 (PPT-Präsentation Behörde)**.

Der Verhandlungsleiter gibt bekannt, dass die Verhandlung nun inhaltlich fortgeführt wird, stellt fest, dass gestern die Fachbereiche 5 bis 8 abgehandelt wurden. Begonnen wurde auch mit Fachbereich 9.

Der Verhandlungsleiter ersucht DI Martin KÜHNERT das am 2. Verhandlungstag begonnene Fachgebiet Fachbereich 9: Forstwesen, Waldökologie und Wildökologie kurz zusammenzufassen.

Fachbereich 9: Forstwesen, Waldökologie und Wildökologie, DI Martin KÜHNERT

Der Verhandlungsleiter erteilt dem Sachverständigen für Forstwesen, Waldökologie und Wildökologie, DI Martin KÜHNERT, das Wort und bittet ihn sich kurz vorzustellen.

Der Sachverständige DI Martin KÜHNERT wiederholt in Grundzügen sein Teilgutachten sowie die ergänzende Stellungnahme zu den zum Gutachten eingegangenen Stellungnahmen wie in

Beilage ./7 (Gutachterliche Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen zum 2. Edikt vor der Verhandlung).

Der Verhandlungsleiter ersucht den Sachverständigen um Stellungnahme zu den Änderungsvorschlägen der ÖBB zu den Maßnahmenvorschlägen der behördlich bestellten Sachverständigen im UV-GA (siehe dazu **Beilage./6** „Maßnahmenkatalog (Fassung vor der mündlichen Verhandlung“ sowie **Beilage ./7** „Gutachterliche Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen zum UVG vor der Verhandlung“). Der Sachverständige formuliert seinen Maßnahmenvorschlag entsprechend **Beilage ./13** „Maßnahmenkatalog (Fassung nach der mündlichen Verhandlung“).

Nach Umfrage durch den Verhandlungsleiter wird festgestellt, dass unter den verbleibenden zum Fachbereich Forstwesen, Waldökologie und Wildökologie in die Rednerliste eingetragenen Personen und unter den Verhandlungsteilnehmenden im Allgemeinen keine weiteren Wortmeldungen bzw. Fragen zum genannten Fachbereich mehr bestehen. Der Verhandlungsleiter ersucht die Verhandlungsteilnehmenden, die eine Wortmeldungen abgegeben haben, jene in der Schreibstelle zu Protokoll zu geben.

Es wurden zu diesem Fachgebiet keine Wortmeldungen zu Protokoll gegeben.

Fachbereich 10: Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt und Naturschutz), DI Robert ZIDECK und Mag. Tobias FRIEDEL

Der Verhandlungsleiter erteilt den Sachverständigen für Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt und Naturschutz), DI Robert ZIDECK und Mag. Tobias FRIEDEL, das Wort und bittet die beiden sich kurz vorzustellen.

Die Sachverständigen DI Robert ZIDECK und Mag. Tobias FRIEDEL erläutern in Grundzügen sein Teilgutachten sowie die ergänzende Stellungnahme zu den zum Gutachten eingegangenen Stellungnahmen wie in **Beilage ./7 (Gutachterliche Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen zum 2. Edikt vor der Verhandlung)**.

Das am 10. Dezember 2024 an die Behörde von der Antragstellerin übermittelte Dokument „Ergänzende Auskunft Teil 9 – Ökologie (Bäume in Niederösterreich)“ gem § 24c Abs 6 UVP-G 2000 wird als **Beilage ./11** zur Verhandlungsschrift genommen.

Der Verhandlungsleiter erteilt daraufhin den zu diesem Fachbereich in die Rednerliste eingetragenen Personen das Wort und ersucht DI Robert ZIDECK und Mag. Tobias FRIEDEL im Anschluss daran um Beantwortung der Fragen und Wortmeldungen.

**Stellungnahme von Bürgerinitiative Perchtoldsdorf und Mag. Reinhard Nöbauer
Aspettenstraße 34/27/10 und 12, 2380 Perchtoldsdorf
E003, D007
vertreten durch Mag. Reinhard Nöbauer**

Ich bin durch das gegenständliche Vorhaben wie folgt betroffen:
Anrainer und Vertretung der Bürgerinitiative

Ich wende zum Vorhaben ergänzend ein:

Zu den in meinen Stellungnahmen beschriebenen Artenlisten möchte ich zu Folgenden Arten die Funddaten und Fundorte präzisieren:

1. *Zygaena angelicae*: im gesamten Bereich der Haltestelle Perchtoldsdorf (westlich der Bahn), von Mitte Juni bis Anfang Juli dokumentiert am 30. Mai, 05. Juni, 07. Juni, 14. und 15. Juni, 18. Juni, 20. – 22. Juni, 1. und 2. Juli
2. *Zygaena loti*: im Bereich der Haltestelle Perchtoldsdorf (westlich der Bahn), insbesondere zwischen dem Wartehaus und dem Ausgang Richtung Mühlgasse, dokumentiert am 20. Juni, 23. Juni, 25. Juni
3. *Thecla pruni*: beobachtet auf der Straße vor der Hausnummer 32 in der Aspettenstraße am 9. Mai

Reinhard Nöbauer e.h.

Fachliche Stellungnahme des Sachverständigen für Ökologie DI Robert Zideck, Mag. Tobias Friedel zur in der Verhandlung eingebrachten Stellungnahme von Herrn Mag. Nöbauer

Die beiden angesprochenen *Zygaena*—Arten sind gemäß NÖ Artenschutz-VO geschützt (alle Widderchen). Es ist in den seitens der Gutachter vorgesehenen, zusätzlich zu den seitens der Projektwerberin vorgesehenen Maßnahmen, einerseits eine zusätzliche Ausgleichsfläche für die Zauneidechse (0,5 ha, vor der Bauphase anzulegen, andererseits für den sodenweisen Transfer des Oberboden aus dem Baufeld eine weitere 0,5 ha große Fläche anzulegen (siehe ÖK 19). Diese Flächen sind als Lebensraum für die beiden Arten grundsätzlich geeignet, Nahrungspflanzen sind u.a. die häufige *Securigera varia* (Bunte Kronwicke).

Aufgrund dieser Maßnahmen sind keine Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Populationen zu erwarten, zumal gegebenenfalls auch Reproduktionsstadien (v.a. Puppen) dieser Arten mit dem Sodentransfer transferiert werden.

Der Pflaumen-Zipfelfalter ist gemäß NÖ Artenschutz-VO geschützt. Diese Tagfalterart wurde in den Erhebungen der Projektwerberin nicht festgestellt, was aber auch der kurzen Flugzeit des adulten Falters geschuldet sein kann. Hingewiesen wird darauf, dass als Nahrungspflanzen neben der Schlehe auch vielen anderen *Prunus*-Arten dienen. Diverse *Prunus*-Arten sind auch in der Maßnahmenplanung für die Ausgleichs- und Ersatzaufforstungsflächen berücksichtigt (siehe Einlage 487.01).

Der angegebene Fundpunkt im Bereich Aspettenstraße 32 befindet sich in einem Bereich, wo der Gehölzbestand zu einem großen Teil erhalten bleibt. Durch die vorgesehenen Maßnahmen zum Ausgleich beanspruchter Gehölzbestände und zusätzlicher Gebüschpflanzungen gemäß Auflage ÖK 33 („In Niederösterreich sind die in der Begleitplanung dargestellten Maßnahmenflächen vom Typ Trockenwiese (v.a. G13, Ö28, Ö31, Ö42, Ö44, nach Möglichkeit ergänzend durch standortheimische Gebüschpflanzungen und Einzelbäume (ca. 20 %) zu strukturieren.“), wird jeweils ausreichend neuer Lebensraum geschaffen, um den Erhaltungszustand der lokalen Population nicht erheblich zu beeinträchtigen.

Die Arten können im nachgereihten Naturschutzverfahren im Rahmen der Ausnahmegewilligung berücksichtigt werden.

Robert Zideck, Tobias Friedel e.h.

Der Verhandlungsleiter ersucht die Sachverständigen um Stellungnahme zu den Änderungsvorschlägen der ÖBB zu den Maßnahmenvorschlägen (ÖK 17, 18, 19, 28, 29, 30) der behördlich bestellten Sachverständigen im UV-GA (siehe dazu **Beilage./6** „Maßnahmenkatalog (Fassung vor der mündlichen Verhandlung“ sowie **Beilage ./7** „Gutachterliche Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen zum UVG vor der Verhandlung“).

**Stellungnahme von NÖ Umwelthanwaltschaft,
B003
vertreten durch Herrn Mag. Klemens Grösel**

Ich bin durch das gegenständliche Vorhaben wie folgt betroffen:
Parteistellung

Ich wende zum Vorhaben ergänzend ein:

Stellungnahme der NÖ Umwelthanwaltschaft zum Thema Ökologie:

Die NÖ Umwelthanwaltschaft schließt sich der Meinung und Argumentation des ASV für Ökologie zur Beibehaltung bzw. Abänderung der Maßnahmen an. Die Maßnahmen bzw. deren Abänderung werden als erforderlich und notwendig für die positive Bewertung der Umweltverträglichkeit erachtet oder werden seitens des ASV für Ökologie empfohlen.

Es sei auch festgestellt, dass einige der seitens des ASV für Ökologie vorgeschlagenen Maßnahmen in den Richtlinien des Projektwerbers ÖBB festgeschrieben sind und diese als Mindestmaß und Richtlinie für den Projektwerber gelten sollten.

Abschließend wird erwähnt, dass diesem Verfahren ein länderspezifisches (Wien, NÖ) naturschutzrechtliches Verfahren folgt und in diesem Verfahren Detaillierungen der Maßnahmen auch unter Berücksichtigung der Verfahrensparteien (NÖ Umwelthanwaltschaft, Bürgerinitiativen, Anrainer) behandelt und festgeschrieben werden können.

Mag. Klemens Grösel e.h.

**Stellungnahme von Bürgerinitiative gegen den Bahnausbau Wien Meidling-Mödling und Hr.
Mag. Thomas Stanger,
E001, D012
FB 10**

vertreten durch List Rechtsanwalts GmbH, beruft sich auf die bereits eingebrachte Vollmacht:

Zunächst halten wir fest, dass uns der Amtssachverständige für Ökologie zu verstehen gegeben hat, dass insbesondere im Bereich der Aspettenstraße keine weiteren Maßnahmen zum Schutz von Fledermäusen notwendig ist, da vor allem der Altbestand an Gehölz, welcher bestehen bleibt, ausreicht, um den Fledermausbestand ausreichen zu schützen.

Dies nehmen wir zur Kenntnis.

Wir halten ausdrücklich fest, dass wir uns der Ansicht des Amtssachverständigen in Bezug auf die von der ÖBB-Infrastruktur AG vorgeschlagenen Änderungsvorschläge ÖK 17-19 und ÖK 28 bezüglich Ausgleichsmaßnahmen bzw. Ersatzmaßnahmen anschließen. Auch wir erachten die vom Amtssachverständigen vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen in Bezug auf Amphibien wie die Wechselkröte, Reptilien wie die Zauneidechse und weiterer Kleintiere als erforderlich und notwendig, um die jeweiligen Arten ausreichend zu schützen.

Moritz Oberländer e.h.

Stellungnahme von Bürgerinitiative Wien Süd, Frau Mag. Sabine Zanetti, Frau Dr. Angelika Klein-Zanetti und Herrn Martin Zanetti
Kaulbachstraße 39, 1120 Wien
E002, D010, D031
vertreten durch Martin Zanetti

Ich bin durch das gegenständliche Vorhaben wie folgt betroffen:

Grundsätzlich wird festgehalten, dass auch der Bereich in Hetzendorf ökologisch wertvoll ist und dort die Wechselkröte festgestellt wurde bzw. auch persönlich Vorkommen von Weinbergschnecken und Äskulapnattern gesichtet wurden.

Der derzeitige Bahndamm ist ein wertvoller Korridor für die Fauna der sich erst jetzt wieder von der Errichtung der Schallschutzmauern vor ein paar Jahren erholen konnte.

Zum gewünschten Abänderung der Maßnahmen durch die Projektwerberin wird festgehalten, dass durch das Projekt im Bereich Stachegasse bis Walter-Jurmannngasse die Kleingärten durch das Projekt verschwinden werden und dadurch keine Rückzugsmöglichkeit mehr besteht.

Ich fordere daher, die Maßnahme beizubehalten.

Martin Zanetti e.h.

Stellungnahme von Herrn Klaus Wechselberger, Hardtgasse 14/8, 1190 Wien

Ich bin durch das gegenständliche Vorhaben wie folgt betroffen:

Ich bin nicht persönlich als Partei betroffen (keine Parteistellung). Ich bin jedoch als Benutzer der öffentlichen Verkehrsmittel vom Vorhaben betroffen.

Ich wende zum Vorhaben ein:

1. Wie dauerhaft sind jene Gebiete, die als Biotope ausgestaltet werden (als Ausgleich für die Bahndämme, welche bisher als Lebensräume für geschützte Arten gedient haben)?
2. Bei der Präsentation der geschützten Arten (rote Liste) durch den Sachverständigen sollten jedenfalls Bilder der bedrohten Arten gezeigt werden.
3. Obwohl das Wr. Baumschutzgesetz betreffend das gegenständliche Vorhaben nicht angewendet wird, möchte ich fordern, dass für die einzelnen Bäume trotzdem eine Einzelfallprüfung durchgeführt wird, um so viele einzelne Bäume wie möglich zu erhalten.

Klaus Wechselberger e.h.

Fachliche Stellungnahme der Sachverständigen für Ökologie DI Robert Zideck und Tobias Friedel zur in der Verhandlung eingebrachten Stellungnahme von Herrn Klaus Wechselberger:

1. Sämtliche flächigen Ausgleichsmaßnahmen (im Projekt vorgesehen bzw. durch Auflagen ergänzt) sind auf Projektdauer zu erhalten.
2. Eine Verpflichtung zur Illustration der angesprochenen geschützten Arten besteht nicht und ist auch nicht üblich. Die Vorbereitung einer Powerpoint-Präsentation war für die Fachgutachter, mit Ausnahme Eisenbahntechnik, nicht vorgesehen.
3. Bezüglich Wiener Baumschutzgesetz verweisen wir auf die Ausführungen des SV DI Martin Kühnert.

Tobias Friedel, Robert Zideck e.h.

(Ad FACHBEREICH 9:) Fachliche Stellungnahme des Sachverständigen für Forstwesen, Wald- und Wildökologie (DI Martin Kühnert) zur in der Verhandlung eingebrachten Stellungnahme von Herrn Klaus Wechselberger:

Grundsätzlich wurde bei der Planung auf einen möglichst geringen Eingriff in den Baumbestand geachtet. Bäume die innerhalb oder angrenzend an den Baubereich erhalten werden, werden nach den Vorgaben der ÖNORM B1121 geschützt. Für die zu entfernenden Stadtbäume in Wien wurden – soweit es sich um Bäume des Wiener Baumkatasters und um Solitärbäume außerhalb zusammenhängender Gehölzflächen handelt – Ersatzpflanzungen vorgeschrieben.

Als Ausgleich für die Entfernung von Stadtbäumen in Wien sind 164 Solitärbäume außerhalb von Gehölzflächen im Bereich der Katastralgemeinden Meidling, Hetzendorf, Altmannsdorf, Atzgersdorf und Liesing zu pflanzen. Es sind dabei mittel- bis großkronige Ersatzbäume mittlerer Baum-schulenqualität mit 16 bis 18 cm Stammumfang zu verwenden.

Martin Kühnert e.h.

Der Verhandlungsleiter ersucht die Sachverständigen um abschließende Stellungnahme zu den Änderungsvorschlägen der ÖBB zu den Maßnahmenvorschlägen (ÖK 17, 18, 19, 28, 29, 30) der behördlich bestellten Sachverständigen im UV-GA (siehe dazu **Beilage./6** „Maßnahmenkatalog (Fassung vor der mündlichen Verhandlung“ sowie **Beilage ./7** „Gutachterliche Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen zum UVG vor der Verhandlung“).

Die Sachverständigen formulieren ihren Maßnahmenvorschlag entsprechend **Beilage ./13** „Maßnahmenkatalog (Fassung nach der mündlichen Verhandlung)“.

Nach Umfrage durch den Verhandlungsleiter wird festgestellt, dass unter den verbleibenden zum Fachbereich Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt und Naturschutz) in die Rednerliste eingetragenen Personen und unter den Verhandlungsteilnehmenden im Allgemeinen keine weiteren Wortmeldungen bzw. Fragen zum genannten Fachbereich mehr bestehen. Der Verhandlungsleiter ersucht die Verhandlungsteilnehmenden, die eine Wortmeldungen abgegeben haben, jene in der Schreibstelle zu Protokoll zu geben.

**Der Verhandlungsleiter unterbricht die Verhandlung für eine Pause um 11.00 Uhr.
Der Verhandlungsleiter nimmt die Verhandlung wieder auf um 11.50 Uhr.**

Fachbereich 11: Gewässerökologie, DI Reinhard WIMMER

Der Verhandlungsleiter erteilt dem Sachverständigen für Gewässerökologie, DI Reinhard WIMMER, das Wort und bittet ihn sich kurz vorzustellen.

Der Sachverständige DI Reinhard WIMMER erläutert in Grundzügen sein Teilgutachten sowie die ergänzende Stellungnahme zu den zum Gutachten eingegangenen Stellungnahmen wie in **Beilage ./7 (Gutachterliche Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen zum 2. Edikt vor der Verhandlung)**.

Der Verhandlungsleiter erteilt daraufhin den zu diesem Fachbereich in die Rednerliste eingetragenen Personen das Wort und ersucht DI Reinhard WIMMER im Anschluss daran um Beantwortung der Fragen und Wortmeldungen.

Stellungnahme von Bürgerinitiative Wien Süd, Frau Mag. Sabine Zanetti, Frau Dr. Angelika Klein-Zanetti und Herrn Martin Zanetti
Kaulbachstraße 39, 1120 Wien
E002, D010, D031
vertreten durch Martin Zanetti

Ich bin durch das gegenständliche Vorhaben wie folgt betroffen:

Partei

Ich wende zum Vorhaben ergänzend ein:

Betreffend Renaturierung verstehe ich, dass die Anwendbarkeit der EU-Renaturierungsverordnung eine Rechtsfrage ist und von der Projektwerberin auch keine Verschlechterung des Bestandes erfolgt. Trotzdem wird aufgrund der rechtlichen Entwicklungen und der politischen Unterstützung der Renaturierung durch die Stadt Wien in der letzten Zeit angeregt, dass die Projektwerberin sich mit der Stadt Wien betreffend Renaturierung des Rosengrabens bzw. Petersbaches abstimmen soll, da dies auch im öffentlichen Interesse wäre, wenn dies die Stadt Wien in den nächsten Jahren planen sollte und öffentliche Mittel und unnötige Baustellen einsparen könnte.

Martin Zanetti e.h.

Der Verhandlungsleiter gibt bekannt, dass es sich hierbei um eine Rechtsfrage handelt.

Nach Umfrage durch den Verhandlungsleiter wird festgestellt, dass unter den verbleibenden zum Fachbereich Gewässerökologie in die Rednerliste eingetragenen Personen und unter den Verhandlungsteilnehmenden im Allgemeinen keine weiteren Wortmeldungen bzw. Fragen zum genannten Fachbereich mehr bestehen. Der Verhandlungsleiter ersucht die Verhandlungsteilnehmenden, die eine Wortmeldungen abgegeben haben, jene in der Schreibstelle zu Protokoll zu geben.

Fachbereich 12: Abfallwirtschaft, DI Dr. Kurt SCHIPPINGER

Der Verhandlungsleiter erteilt dem Sachverständigen für Abfallwirtschaft, DI Dr. Kurt SCHIPPINGER, das Wort und bittet ihn sich kurz vorzustellen.

Der Sachverständige DI Dr. Kurt SCHIPPINGER erläutert in Grundzügen sein Teilgutachten sowie die ergänzende Stellungnahme zu den zum Gutachten eingegangenen Stellungnahmen wie in **Beilage ./7 (Gutachterliche Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen zum 2. Edikt vor der Verhandlung)**.

Der Verhandlungsleiter erteilt daraufhin den zu diesem Fachbereich in die Rednerliste eingetragenen Personen das Wort und ersucht DI Dr. Kurt SCHIPPINGER im Anschluss daran um Beantwortung der Fragen und Wortmeldungen.

Stellungnahme von Bürgerinitiative Wien Süd, Frau Mag. Sabine Zanetti, Frau Dr. Angelika Klein-Zanetti und Herrn Martin Zanetti
Kaulbachstraße 39, 1120 Wien
E002, D010, D031
vertreten durch Martin Zanetti

Ich bin durch das gegenständliche Vorhaben wie folgt betroffen:

Bürgerinitiative

Ich wende zum Vorhaben ergänzend ein:

Aufgrund von Bombeneinschlägen während des 2. Weltkrieges in Hetzendorf mit dem Ziel der Bahngleise besteht die Sorge, dass Blindgänger sich im Projektgebiet befinden und durch die Baumaßnahmen explodieren können. Von der Projektwerberin wird dargelegt, dass das Risiko mit gelb bewertet wird und daher eine vorige Sondierung samt Begleitung der Baumaßnahmen vorgesehen ist was zustimmend zur Kenntnis genommen wird.

Martin Zanetti e.h.

Fachliche Stellungnahme des Sachverständigen für Abfallwirtschaft, DI Dr. Kurt Schippinger, zur in der Verhandlung eingebrachten Stellungnahme von Herren Martin Zanetti:

Auf Nachfrage zum Umgang mit Kriegsrelikten wurden von der Projektwerberin folgende standardmäßigen Maßnahmen zur Kampfmittelsondierung bekanntgegeben:

- *„Generell wird innerhalb der ÖBB, unabhängig von Art und Umfang der (Bau-)Projekte, vorab eine Anfrage an die Fachabteilung zur eventuellen Belastung mit Kriegsrelikten gestellt.*
- *Seitens der Fachabteilung erfolgt eine Ersteinschätzung der eventuellen Belastung mit Kriegsrelikten.*
- *Falls seitens der Fachabteilung keine Freigabe der angefragten Bereiche möglich ist, erfolgt als nächster Schritt die Bestellung einer vertieften Vorstudie (Kombination aus Luftbildauswertung und gutachterlicher Stellungnahme).*
- *Diese vertiefte Vorstudie ist die Grundlage der weiteren kampfmittelsicherheitstechnischen Maßnahmen.*
- *Abhängig von der potentiellen Belastung, mit der Einteilung in Luft- und Bodenkrieg, erfolgen die weiteren kampfmittelsicherheitstechnischen Maßnahmen.*
- *Diese kampfmittelsicherheitstechnischen Maßnahmen sind abhängig von der potentiellen Belastung mit Kriegsrelikten, den örtlichen Verhältnissen und den geplanten Baumaßnahmen.*
- *Generell werden die erforderlichen kampfmittelsicherheitstechnischen Maßnahmen seitens der Fachabteilung geplant oder zumindest geprüft (auf Basis eines Regelwerks). Jedes Projekt ist hierbei einzigartig aufgrund der unterschiedlichen Rahmenbedingungen.*
- *Alle erforderlichen kampfmittelsicherheitstechnischen Maßnahmen werden von qualifizierten Fachfirmen und qualifiziertem Personal durchgeführt.*
- *Ziel ist der Schutz der Menschen (auf der Baustelle wie im Umfeld der Baustelle) und der Sachgüter.*
- *Für den Fall eines Kriegsreliktfundes wird vorab auch ein entsprechender Ablaufplan/Benachrichtigungskette erarbeitet.“*

Aus dem Fachgebiet wird dazu auf die **Auflage AW-BA-13** verwiesen, die wie folgt lautet:

Vor Beginn der Bauarbeiten sind für jene Bauflächen in denen Aushubarbeiten für die Errichtung der Kunstbauten (Über- oder Unterführungen, Straßenbrücken, Eisenbahnbrücken, Personendurchgänge, etc.) erfolgen und für die Standorte der geplanten Versickerungsbecken ergänzende bzw. baubegleitende Kampfmittel- und Kriegsrelikteerkundungen vorzunehmen.

Dr. Kurt Schippinger e.h.

Nach Umfrage durch den Verhandlungsleiter wird festgestellt, dass unter den verbleibenden zum Fachbereich Abfallwirtschaft in die Rednerliste eingetragenen Personen und unter den Verhandlungsteilnehmenden im Allgemeinen keine weiteren Wortmeldungen bzw. Fragen zum genannten Fachbereich mehr bestehen. Der Verhandlungsleiter ersucht die Verhandlungsteilnehmenden, die eine Wortmeldungen abgegeben haben, jene in der Schreibstelle zu Protokoll zu geben.

Der Verhandlungsleiter unterbricht die Verhandlung für eine Mittagspause von 13:00 bis 14:00 Uhr.

Der Verhandlungsleiter nimmt die Verhandlung wieder auf um 14:03.

Fachbereich 13: Agrarwesen, Boden und Fläche, DI Anton JÄGER

Der Verhandlungsleiter erteilt dem Sachverständigen für Agrarwesen, Boden und Fläche, DI Anton JÄGER, das Wort und bittet ihn sich kurz vorzustellen.

Der Sachverständige DI Anton JÄGER erläutert in Grundzügen sein Teilgutachten sowie die ergänzende Stellungnahme zu den zum Gutachten eingegangenen Stellungnahmen wie in **Beilage ./7 (Gutachterliche Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen zum 2. Edikt vor der Verhandlung)**.

Der Verhandlungsleiter erteilt daraufhin den zu diesem Fachbereich in die Rednerliste eingetragenen Personen das Wort und ersucht DI Anton JÄGER im Anschluss daran um Beantwortung der Fragen und Wortmeldungen.

Stellungnahme der BI Bahnausbau Perchtoldsdorf sowie von Hrn. Reinhard Nöbauer, E003, D007

Ich bin durch das gegenständliche Vorhaben wie folgt betroffen:

Zu FB13 und FB02

Ich wende zum Vorhaben ergänzend ein:

Im Sinne des Naturschutzes und auch im Sinne des Schutzes der Anrainer ist ein möglichst weitgehender Erhalt des Bahndammes entlang der Aspettenstraße wünschenswert. Neben zusätzlichen Gleisen soll weitere Fläche durch die Errichtung eines beidseitigen Bahnbegleitweges verbraucht werden, dieser wird laut Angaben der ÖBB 3 Meter breit sein mit Bankett auf beiden Seiten mit einer Länge von jeweils 50cm, daher ein insgesamt 4 Meter breiter geschotterter Weg.

Insbesondere ist die Funktion der beiden Seitenbankette unklar, da diese ebenfalls beidseitig geschottert und daher befahrbar sind.

Ich fordere daher:

Es stellt sich die Frage, ob diese beidseitige Bahnbegleitwege an dieser Stelle, aber auch auf der gesamten Strecke Meidling-Mödling wirklich notwendig sind, weil bei den derzeitigen ÖBB-Strecken in den wenigsten Bereichen derartige Wege vorhanden sind.

Weiters stelle ich die Frage, ob diese Breite tatsächlich notwendig ist, da auch auf einer Breite von 2-3 Metern die Fahrzeuge fahren könnten.

Reinhard Nöbauer e.h.

Fachliche Stellungnahme des Sachverständigen für Agrarwesen, Boden und Fläche (Dipl.Ing. Anton Jäger) zur in der Verhandlung eingebrachten Stellungnahme von Herrn Reinhard Nöbauer, E003, D007:

Aus Sicht des Fachgebietes ist es immer positiv zu beurteilen, wenn der Flächenverbrauch und die Versiegelung so gering als möglich sind. Ob aber der Begleitweg notwendig ist oder eine geringere Breite dieses Weges technisch umsetzbar ist, muss von anderen Sachverständigen beurteilt werden.

Jäger e.h.

Die Projektwerberin verweist auf die geltenden technischen Normen hinsichtlich der Breite des Bahnbegleitwegs und des Banketts.

**Stellungnahme von Bürgerinitiative Wien Süd, Frau Mag. Sabine Zanetti, Frau Dr. Angelika Klein-Zanetti und Herrn Martin Zanetti
Kaulbachstraße 39,1120 Wien
E002, D010, D031
vertreten durch Martin Zanetti**

Ich bin durch das gegenständliche Vorhaben wie folgt betroffen:

Bürgerinitiative

Ich wende zum Vorhaben ergänzend ein:

Gefragt wird der Sachverständige, ob das Projekt wirklich als umweltverträglich beurteilt werden kann, wenn in den Erläuterungen zur UVP-G Novelle 2023 Entsiegelung bereits versiegelter Flächen als Ziel gesetzt wird und ausdrücklich als Beispiel ein Ausweichen in die Höhe und Tiefe statt Fläche vom BMK genannt werden. Das ein weiterer Flächenverbrauch projektimminent ist, sehe ich nicht so.

Martin Zanetti e.h.

Fachliche Stellungnahme des Sachverständigen für Agrarwesen, Boden und Fläche (Dipl.Ing. Anton Jäger) zur in der Verhandlung eingebrachten Stellungnahme von Bürgerinitiative Wien Süd, Frau Mag. Sabine Zanetti, Frau Dr. Angelika Klein-Zanetti und Herrn Martin Zanetti:

Der Einwanderin ist Recht zu geben, dass die Minimierung der Versiegelung von Böden ein wesentliches Schutzziel im UVP-Verfahren darstellt. Das vorliegende Projekt wurde dahingehend auch geprüft. Stellungnahmen des unterzeichneten SV zum Thema Versiegelung finden

sich bereits im UVP-Gutachten und auch in den ergänzenden Stellungnahmen zu Einwendungen nach Vorlage des UVP-Gutachtens. Wie im Zuge der Verhandlung seitens der Projektwerberin dargelegt, sind in den 70 Hektar Versiegelungsfläche z.B. auch Flächen für nur geschotterte (also nur teilversiegelte) Bahnbegleitwege enthalten. Laut ergänzender Information der Projektwerberin wird auch der Unterbau des Gleiskörpers aus erschütterungstechnischen Gründen nur auf 125 m Länge eines Gleises betoniert. Der Rest erhält einen Schotteraufbau und kann somit ebenfalls als nicht voll versiegelt beurteilt werden. Insgesamt kann angesichts der Tatsache, dass es sich bei den projektbedingt versiegelten Flächen rund zur Hälfte um bereits bisher versiegelte Flächen handelt und projektbedingt auch nicht 70 Hektar voll versiegelt werden, gesagt werden, dass das Ziel einer möglichst geringen Versiegelung im vorliegenden Projekt erfüllt wird.

Zum Ziel Entsiegelung bereits versiegelter Flächen ist zu sagen, dass (in allerdings marginalem Umfang) auch Entsiegelung von Flächen vorgesehen ist. Dass ein Ausweichen in die Tiefe technisch nicht umsetzbar ist, wurde im Verfahren seitens des SV für Eisenbahnwesen nachvollziehbar dargelegt.

Dass ein Infrastrukturprojekt dieser Größenordnung nicht ohne zusätzlichen Flächenverbrauch und nicht ohne zusätzliche Versiegelung umzusetzen ist, muss zur Kenntnis genommen werden. Aus Sicht des unterzeichneten SV ist die Umweltverträglichkeit des vorliegenden Projektes gegeben.

Jäger e.h.

Nach Umfrage durch den Verhandlungsleiter wird festgestellt, dass unter den verbleibenden zum Fachbereich Agrarwesen, Boden und Fläche in die Rednerliste eingetragenen Personen und unter den Verhandlungsteilnehmenden im Allgemeinen keine weiteren Wortmeldungen bzw. Fragen zum genannten Fachbereich mehr bestehen. Der Verhandlungsleiter ersucht die Verhandlungsteilnehmenden, die eine Wortmeldungen abgegeben haben, jene in der Schreibstelle zu Protokoll zu geben.

Fachbereich 14: Raum- und Bodennutzung, Landschaft/Stadtbild, Sachgüter, DI Oliver RATHSCHÜLER

Der Verhandlungsleiter erteilt dem Sachverständigen für Raum- und Bodennutzung, Landschaft/Stadtbild, Sachgüter, DI Oliver RATHSCHÜLER, das Wort und bittet ihn sich kurz vorzustellen.

Der Sachverständige DI Oliver RATHSCHÜLER erläutert in Grundzügen sein Teilgutachten sowie die ergänzende Stellungnahme zu den zum Gutachten eingegangenen Stellungnahmen wie in **Beilage ./7 (Gutachterliche Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen zum 2. Edikt vor der Verhandlung)**.

Der Verhandlungsleiter unterbricht die Verhandlung um 14:31 Uhr.

Der Verhandlungsleiter nimmt die Verhandlung wieder auf um 14.51 Uhr.

Der Verhandlungsleiter erteilt daraufhin den zu diesem Fachbereich in die Rednerliste eingetragenen Personen das Wort und ersucht DI Oliver RATHSCHÜLER im Anschluss daran um Beantwortung der Fragen und Wortmeldungen.

Nach Umfrage durch den Verhandlungsleiter wird festgestellt, dass unter den verbleibenden zum Fachbereich Raum- und Bodennutzung, Landschaft/Stadtbild, Sachgüter in die Rednerliste eingetragenen Personen und unter den Verhandlungsteilnehmenden im Allgemeinen keine weiteren Wortmeldungen bzw. Fragen zum genannten Fachbereich derzeit mehr bestehen. Der Verhandlungsleiter ersucht die Verhandlungsteilnehmenden, die eine Wortmeldung abgegeben haben, jene in der Schreibstelle zu Protokoll zu geben.

**(Ad Eisenbahnbetrieb) Stellungnahme von Herrn Reinhard NÖBAUER, D007, E003
Aspettenstraße 34/27/10 u. 12, 2380 Perchtoldsdorf**

Ich wende zum Vorhaben ergänzend ein:

Im Rahmen der mündlichen Verhandlung und im Rahmen der schriftlichen Stellungnahmen bin ich auch wiederholt auf die Finanzierungsfrage eingegangen. Insbesondere zum Fachbereich Schallschutz und Bahnbetrieb stellte ich die Frage, wieviel ein zusätzlicher Immissionschutz kosten würde und wie viel der Entfall des Ausbaus der Strecke Liesing-Mödling bzw. der Entfall des Baus der Wendeanlage in Perchtoldsdorf einsparen könnte.

Entsprechende Fragen habe ich bereits in den Stellungnahmen gestellt, jedoch bis jetzt keine Antwort erhalten. Auch bei der mündlichen Verhandlung wurden meine diesbezüglichen Fragen nicht beantwortet. Der Vorsitzende wies darauf hin, dass wirtschaftliche Fragen nicht Teil der Verhandlung sind. Im Gegensatz dazu, argumentierte die ÖBB jedoch regelmäßig, dass Zusatzmaßnahmen betreffend einen zusätzlichen Schutz für Anrainer und Umwelt nicht wirtschaftlich wären. Ich sehe hier einen Widerspruch, weil hier die Interessen der Anrainer nicht entsprechend berücksichtigt werden, obwohl die ÖBB scheinbar doch das Recht hat, mit der Wirtschaftlichkeit zu argumentieren.

Ich fordere daher:

1. Die Beantwortung meiner schriftlichen Anfragen betreffend die Kosten.
2. Die Überprüfung, ob dieser Widerspruch in der mündlichen Verhandlung rechtmäßig ist, weil lt. Verhandlungsleiter die Betroffenen keine Kostenargumente vorbringen dürfen, die ÖBB hingegen dies laufend tut.

Reinhard NÖBAUER e.h.

Der Verhandlungsleiter gibt bekannt, dass es sich dabei um eine Rechtsfrage handelt und verweist auf die Genehmigungskriterien für das Vorhaben.

Der Verhandlungsleiter nimmt die schriftliche Eingabe von Frau Mag. Pfeifer vom 18.12.2024. **als Beilage ./12** betreffend Grundbeanspruchung zum Verhandlungsprotokoll. Die Projektwerberin nimmt dazu Stellung in Beilage **./15** Schlussstellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG. Eine Grundbeanspruchung ist demnach nicht vorgesehen.

Der Verhandlungsleiter unterbricht die Verhandlung um 15:08 Uhr zur Protokollierung der Stellungnahmen bis 15:40 Uhr.

Der Verhandlungsleiter unterbricht die Verhandlung um 15:40 Uhr und kündigt an, dass sie am 19. Dezember 2024 um 9:30 Uhr am selben Ort (mit der Behandlung der Fachbereiche 12 bis 14) fortgesetzt wird.

4. Verhandlungstag am 19. Dezember 2024

Der Verhandlungsleiter begrüßt die Verhandlungsteilnehmenden, setzt die mündliche Verhandlung am 19. Dezember 2024 um 9:30 Uhr fort und wiederholt zunächst die wesentlichen Punkte aus **Beilage ./3 (PPT-Präsentation Behörde)**.

Der Verhandlungsleiter gibt bekannt, dass die Verhandlung nun inhaltlich fortgeführt wird, stellt fest, dass gestern die Fachbereiche 9 bis 11 abgehandelt wurden. Begonnen wurde auch mit den Fachbereichen 12 bis 14.

Der Verhandlungsleiter öffnet nochmals Fachbereiche 12 bis 14.

Nach Umfrage durch den Verhandlungsleiter wird festgestellt, dass unter den verbleibenden zu den Fachbereichen in die Rednerliste eingetragenen Personen und unter den Verhandlungsteilnehmenden im Allgemeinen keine weiteren Wortmeldungen bzw. Fragen zu den genannten Fachbereichen derzeit mehr bestehen.

Fachbereich 15: Kulturgüter, Mag. Christoph BLESL

Der Verhandlungsleiter erteilt dem Sachverständigen für Kulturgüter, Mag. Christoph BLESL (Amtssachverständiger des Bundesdenkmalamts), das Wort und bittet ihn sich kurz vorzustellen.

Der Sachverständige Mag. Christoph BLESL erläutert in Grundzügen sein Teilgutachten sowie die ergänzende Stellungnahme zu den zum Gutachten eingegangenen Stellungnahmen wie in **Beilage ./7 (Gutachterliche Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen zum 2. Edikt vor der Verhandlung)**.

Nach Umfrage durch den Verhandlungsleiter wird festgestellt, dass keine RednerInnen zum Fachbereich Kulturgüter in die Rednerliste eingetragenen Personen sind und unter den Verhandlungsteilnehmenden im Allgemeinen keine weiteren Wortmeldungen bzw. Fragen zum genannten Fachbereich mehr bestehen.

Der Verhandlungsleiter unterbricht die mündliche Verhandlung um 9:39 Uhr.

Der Verhandlungsleiter setzt die Verhandlung um 9:52 Uhr fort.

Der Verhandlungsleiter öffnet nochmal Fachbereich 14:

Fachbereich 14: Raum- und Bodennutzung, Landschaft/Stadtbild, Sachgüter, DI Oliver RATHSCHÜLER

Der Verhandlungsleiter erteilt daraufhin den zu diesem Fachbereich in die Rednerliste eingetragenen Personen das Wort und ersucht DI Oliver RATHSCHÜLER im Anschluss daran um Beantwortung der Fragen und Wortmeldungen.

Stellungnahme von Frau Anna Bertsch-Hörmann, Erlaaerstraße 118, Haus 5, 1230 Wien

**Als stellvertretende Sprecherin der LA21 Radgruppe Liesing und Obfrau des Vereins Prima
Klima Liesing
Insb. FB 014
D026**

Der viergleisige Ausbau der Südbahn zwischen Wien Meidling und Mödling muss von mir als Bürgerin im Kontext der notwendigen Mobilitäts- und Klimaziele der Stadt Wien betrachtet werden. Diese Ziele streben eine nachhaltige Transformation des Verkehrssektors an mit dem Ziel die CO₂-Emissionen drastisch zu reduzieren und so die Lebensqualität in der Stadt zu halten, wenn nicht zu verbessern.

2050 soll die Nutzung des Umweltverbundes (Öffentlicher Verkehr, Radfahren, Zu Fuß gehen und Sharing-Angebote) auf deutlich über 85% steigern. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs muss bis 2050 auf deutlich unter 15% sinken. Diese Verschiebung im Modal Split ist entscheidend für die Erreichung der Klimaziele: Die CO₂-Emissionen pro Kopf im Verkehrsbereich sollen damit bis 2050 um 100% im Vergleich zu 2005 gesenkt werden.

Das Konzept der "Stadt der kurzen Wege", baut zentral auf der Möglichkeit auf den Alltag in fußläufiger Entfernung oder mit dem Fahrrad gut zu schaffen.

Dies reduziert den motorisierten Individualverkehr und die damit verbundenen Emissionen, fördert die Gesundheit der Bevölkerung und ermöglicht den erneuten Aufbau des sozialen Zusammenhalts in den Nachbarschaften.

Bundesdenkmalamt Liesinger Brücke.

Für die Realisierung dieses Konzepts ist das Minimieren von Barrieren für den Fuß- und Radverkehr essentiell. Die Bahntrasse stellt eine solche Barriere dar. Sie trennt Gemeinden und Stadtteile voneinander.

Der viergleisige Ausbau ist für das dicht bewohnte Gebiet entlang der Schiene die gesellschaftliche Chance, um Anschluss an Infrastruktur, Ämter, Bildungsinstitutionen, Einzelhandel, das Verbinden und Erreichen von Grünräumen und Ruhezeiten, welches gerade für vulnerable Gesellschaftsteile essentiell ist, zu ermöglichen. Mir ist klar, dass dies nicht in der alleinigen Pflicht der ÖBB-Infrastruktur AG liegt. Ich fordere in diesem Sinne die Projektwerberin aufgrund ihres Gewichts innerhalb der Infrastrukturentwicklung Österreichs auf, ihren Anteil an der positiven Entwicklung der Mikromobilität zu leisten. Dies bedeutet, dass sie über ihre gesetzliche Minimalpflicht hinaus, aufgrund ihrer fachlichen Expertise und Ressourcen jegliche Kontextbauten, welche die Durchlässigkeit der Bahntrasse verbessern und in der Pflicht der Stadt Wien liegen, aktiv mitzuentwickeln bzw. zumindest entsprechende Initiativen begleitend anzuregen.

Es ist nicht zumutbar, dass die Vernetzung zwischen der Stadt Wien und der Projektwerberin in der Verantwortung der Bürger:innen liegen soll, die dafür weder über die notwendigen Kontakte, die fachliche Expertise noch die zeitlichen und finanziellen Ressourcen verfügen. Es ist bedauerlich, im Rahmen des Verfahrens feststellen zu müssen, dass keine mir bekannten Vertreter:innen an dieser Verhandlung teilgenommen waren. Entsprechende im Rahmen der Verhandlung erfolgte Verweise auf die Stadt Wien sind daher für mich nicht relevant und jedenfalls unzureichend. Umso wichtiger ist es, dass die ÖBB-Infrastruktur AG ihre Pflicht von Anfang bis Ende zu 100 % erfüllt.

Kurze, direkte und sichere Wege sind entscheidend für den Fuß- und Radverkehr. Die Sicherheit, welche die Bahn bietet, resultiert meiner Ansicht nach auf der Abschottung der Bahn, zu anderen

Mobilitätsformen. Diese Entflechtung der unterschiedlichen Geschwindigkeiten ist ebenso essenziell für den Fuß und Radverkehr um dessen Sicherheit zu erhöhen.

Um aktive Mobilitätsformen zu fördern, um die positiven Auswirkung der ÖBB auf die zukünftige Entwicklung des innerstädtischen Modal Splits in den Fokus zu schieben, sind ausreichend Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer essentiell, breitere Fußsteige, Verkehrsberuhigte Zonen.

Dass eine optimale Anbindung sowie eine optimale Aufenthaltsqualität entlang der Bahntrasse zum Selbstverständnis gehört um ihren Kundenstock zu halten bzw. zu erweitern, sollte selbstverständlich sein.

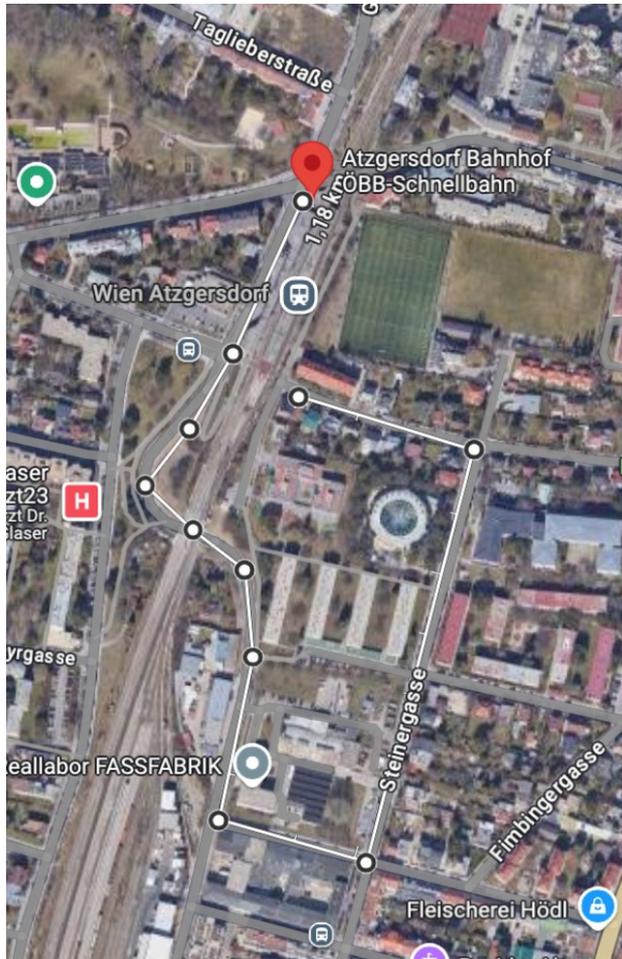
Die Durchlässigkeit der Bahntrasse für den nicht-motorisierten Verkehr wirkt sich essentiell auf die langfristige Mobilitätsentwicklung in der Region aus.

DESTO besser der Anschluss der Mikromobilität an die Bahn, desto mehr Nutzer.

Nur durch die konsequente Berücksichtigung der Auswirkungen von Infrastrukturprojekten auf die aktive Mobilität, kann Österreich seine ambitionierten Mobilitäts- und Klimaziele erreichen. Österreich kann eine nachhaltige Transformation der CO₂-Emissionen in Stadt, Land und über unsere europäischen Grenzen hinaus aufgrund seiner geographisch zentralen Lage entscheidend vorantreiben.

Ich bin hier als Bürgerin, um anhand meiner demokratischen Rechte die Projektwerberring ÖBB an ihre Pflicht zu erinnern, innerhalb ihres Verantwortungsbereiches alles ihnen mögliche zu tun, um zukünftige Anschlüsse der Schiene möglichst zu ermöglichen.

Die Abbildung 1 zeigt den entstehenden Umweg für den Radverkehr, sollte die UF Knotzenbachstraße nicht in der aktuellen Querungsqualität erhalten bleiben.



Anna Bertsch-Hörmann e.h.

Fachliche Stellungnahme des Sachverständigen für Raum- und Bodennutzung (DI, Oliver Rathschüler) zur in der Verhandlung eingebrachten Stellungnahme von Frau Anna Bertsch-Hörmann:

Eingangs verweise ich darauf, dass das Thema Querungen am ersten Verhandlungstag vom SV für Eisenbahnwesen aus bautechnischer Sicht (inkl. Eisenbahnkreuzungen) sowie Straßenbau und -verkehr ausführlich dargelegt wurde.

Zu Vorbringen von Fr. Bertsch-Hörmann halte ich fest, dass die Anliegen der Einwenderin iZm mit Mikromobilität, Durchlässigkeit der Bahntrasse, Anbindung der Mikromobilität an die Trasse uam. nachvollziehbar sind. Sie betreffen jedoch nicht die Einflussosphäre der Projektwerberin, sondern sind von der Gemeinde Wien bei der Umsetzung ihrer raumordnerischen Ziele zu realisieren. Die Projektwerberin stellt beanspruchte Wegeverbindungen (Straßen und Wege), dazu gehören auch die angesprochenen Trassenquerungen, gem. Stand der Technik wieder her.

Hinsichtlich der von Fr. Bertsch-Hörmann in Ihrer Stellungnahme angesprochenen Barrierewirkung durch die Bahntrasse ist ausdrücklich festzuhalten, dass die Trennwirkung durch die Bahntrasse bereits im Bestand vorliegt.

Rathschüler e.h.

Der Verhandlungsleiter gibt bekannt, dass die von der rechtsfreundlichen Vertretung der Gemeinde Brunn am Gebirge vorgelegte **Studie BGF/Quartier 21** als **Beilage ./14** zur Verhandlungsschrift genommen wird.

Nach Umfrage durch den Verhandlungsleiter, ob es weitere Wortmeldungen gibt, werden folgende Stellungnahme zum Fachbereich 2 Eisenbahnwesen aus bautechnischer Sicht (inkl. Eisenbahnkreuzungen) sowie Straßenbau und –verkehr vorgebracht:

**(Ad FB 2 Eisenbahnbau) Stellungnahme von Herrn Parlesak René, Landry Kylene, Parlesak Eleanor und Parlesak Maurice
Breitenfurter Straße 518 Objekt 2, 1 + 2, 1230 Wien
D006**

vertreten durch Herrn René Parlesak:

Ich bin durch das gegenständliche Vorhaben wie folgt betroffen:
Parteistellung, wohnhaft im Bezirk.

Ich wende zum Vorhaben ergänzend ein:

Unter D006 gab es eine Antwort zur Querungsmöglichkeit zwischen Atzgersdorf und Liesing. Aktuell gibt es Querungsmöglichkeit in der Lastenstraße und dann erst wieder beim Rudolf-Waisenhornsteg für Fußgänger und für Radfahrende sogar in einer noch größeren Distanz, Lastenstraße und Breitenfurter Straßenbrücke. Die Frage ist, wie sichergestellt werden kann, dass ein möglicher später errichteter Fuß- und Radfahrersteg keine negativen Einflüsse auf die dann bestehende Bahn- und Schieneninfrastruktur haben wird.

Ich fordere daher:

Schon jetzt eine solche Querungsmöglichkeit zu planen und im Projekt diese Planungen zu berücksichtigen.

René Parlesak e.h.

Der Verhandlungsleiter weist darauf hin, dass der Fachbereich 2 Eisenbahnwesen aus bautechnischer Sicht (inkl. Eisenbahnkreuzungen) sowie Straßenbau und –verkehr am ersten Verhandlungstag behandelt wurde.

Die Projektwerberin beantwortet die Stellungnahme dahingehend, dass eine zukünftige zusätzliche Querung durch das gegenständliche Vorhaben technisch nicht verunmöglicht wird.

**Der Verhandlungsleiter unterbricht die Verhandlung für eine Pause um 10:26 Uhr.
Der Verhandlungsleiter nimmt die Verhandlung wieder auf um 11:12 Uhr.**

Nach Umfrage des Verhandlungsleiters, ob es weitere Wortmeldungen gibt, werden folgende Stellungnahme zum Fachbereich 2 Eisenbahnwesen aus bautechnischer Sicht (inkl. Eisenbahnkreuzungen) sowie Straßenbau und –verkehr vorgebracht:

Stellungnahme der BI Bahnausbau Perchtoldsdorf sowie von Hrn. Reinhard Nöbauer, E003, D007

Ich bin durch das gegenständliche Vorhaben wie folgt betroffen:
Zu FB13 und FB02

Ich wende zum Vorhaben ergänzend ein:

Im Sinne des Naturschutzes und auch im Sinne des Schutzes der Anrainer ist ein möglichst weitgehender Erhalt des Bahndammes entlang der Aspettenstraße wünschenswert. Neben zusätzlichen Gleisen soll weitere Fläche durch die Errichtung eines beidseitigen Bahnbegleitweges verbraucht werden, dieser wird laut Angaben der ÖBB 3 Meter breit sein mit Bankett auf beiden Seiten mit einer Länge von jeweils 50cm, daher ein insgesamt 4 Meter breiter geschotterter Weg.

Insbesondere ist die Funktion der beiden Seitenbankette unklar, da diese ebenfalls beidseitig geschottert und daher befahrbar sind.

Ich fordere daher:

Es stellt sich die Frage, ob diese beidseitige Bahnbegleitwege an dieser Stelle, aber auch auf der gesamten Strecke Meidling-Mödling wirklich notwendig sind, weil bei den derzeitigen ÖBB-Strecken in den wenigsten Bereichen derartige Wege vorhanden sind.

Weiters stelle ich die Frage, ob diese Breite tatsächlich notwendig ist, da auch auf einer Breite von 2-3 Metern die Fahrzeuge fahren könnten.

Reinhard Nöbauer e.h.

Die Projektwerberin verweist hinsichtlich der Stellungnahme auf die geltenden technischen Normen hinsichtlich der Breite des Bahnbegleitwegs und des Banketts.

Der Verhandlungsleiter weist hinsichtlich der Stellungnahme darauf hin, dass der Fachbereich 2 Eisenbahnwesen aus bautechnischer Sicht (inkl. Eisenbahnkreuzungen) sowie Straßenbau und –verkehr am ersten Verhandlungstag behandelt wurde.

Der Verhandlungsleiter erteilt sodann dem Rechtsvertreter der ÖBB, RA Josef Peer, L.L.M., das Wort für eine mündliche Kurzfassung der Schlussstellungnahme der ÖBB Infra, welche als **Beilage ./15** zur Verhandlungsschrift genommen wird.

Schlussstellungnahme des Verhandlungsleiters:

Nach Umfrage durch den Verhandlungsleiter wird festgestellt, dass unter den Verhandlungsteilnehmenden keine weiteren Wortmeldungen bzw. in der mündlichen Verhandlung zu klärenden Fragen mehr bestehen.

Sämtliche Stellungnahmen wurden bei den Schreibplätzen zu Protokoll gegeben. Es sind somit im Sinne des § 44 Abs 3 AVG die zulässigen Vorbringen aller Beteiligten aufgenommen.

Die protokollierten Stellungnahmen und Äußerungen der Beteiligten wurden diesen in einer schriftlichen Ausfertigung übergeben. Die Verbesserung orthographischer und stilistischer Fehler in dieser Verhandlungsschrift bleibt vorbehalten.

Die vorgeschlagenen und im Zuge der Behandlung des jeweiligen Fachbereichs während der mündlichen Verhandlung abgegebenen Maßnahmenvorschläge der Sachverständigen wurden **als Beilage ./13** (Maßnahmenkatalog - Fassung nach der mündlichen Verhandlung) zur Verhandlungsschrift genommen.

Das Ermittlungsverfahren wird gemäß § 39 Abs 3 AVG iVm § 16 Abs 3 UVP-G 2000 für geschlossen erklärt. Diese Erklärung bewirkt, dass neue Tatsachen und Beweismittel nicht mehr vorgebracht werden können.

Auf die Wiedergabe der Verhandlungsschrift wird gemäß § 14 Abs 3 AVG verzichtet.

Die Verhandlungsschrift samt Beilagen wird nach Fertigstellung – wie auch schon die zuvor aufgelegten Unterlagen – wieder bei der UVP-Behörde (BMK), bei der BH Mödling, dem Magistratisches Bezirksamt für den 23. Bezirk der Stadt Wien (MBA 23) sowie den Gemeindeämtern der weiteren Standortgemeinden über mindestens drei Wochen während der Amtsstunden zur öffentlichen Einsicht aufliegen und gemäß § 44e Abs. 3 AVG auf der Homepage des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie bis zum Verfahrensende (www.bmk.gv.at/eisenbahn-verfahren unter dem Menüpunkt „Meidling – Mödling, 4-gleisiger Ausbau“) bereitgestellt werden.

Die beigezogenen Personen können während der Einsichtsfrist bei der Behörde Einwendungen wegen behaupteter Unvollständigkeit oder Unrichtigkeit der Niederschrift erheben.

Die verfahrensabschließende Entscheidung wird ehestmöglich in schriftlicher Form ergehen.

Der Verhandlungsleiter bedankt sich bei den Verhandlungsteilnehmenden für die Diskussionsbeiträge und die sachliche Kommunikation während der Verhandlung.

Der Verhandlungsleiter schließt die mündliche Verhandlung um 11:40 Uhr.

Beilagen:

- ./1a-d Anwesenheitslisten (pro Verhandlungstag)
- ./2 Rednerliste (alle Fachbereiche und Tage)
- ./3 PPT-Präsentation Behörde
- ./4 PPT-Präsentation ÖBB
- ./5 PPT-Präsentation UVP-Koordination
- ./6 Maßnahmenkatalog (Fassung vor der mündlichen Verhandlung) – Sammlung aller Maßnahmvorschläge der Sachverständigen aus dem Umweltverträglichkeitsgutachten
- ./7 Gutachterliche Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen zum UVG vor der Verhandlung

Vorlage von Urkunden und sonstigen Dokumenten in der mündlichen Verhandlung von 16. bis 19. Dezember 2024:

- ./8 Power Point-Präsentation von Dr. Wehr (FB 1 Eisenbahnwesen aus betrieblicher Sicht)
- ./9 Vollmacht von BI Bahnausbau Perchtoldsdorf an Mag. Reinhard NÖBAUER
- ./10 Skizze von DI Setznagel (FB 2 Eisenbahnbau und Straßenwesen) zur Überplattungsvariante
- ./11 Ergänzende Auskunft Teil 9 – Ökologie (Bäume in Niederösterreich)
- ./12 Eingabe von Frau Mag. Pfeifer zur Grundbeanspruchung
- ./13 Maßnahmenkatalog (Fassung nach der mündlichen Verhandlung)

- ./14 Studie BGF/Quartier 21, vorgelegt von Gemeinde Brunn am Gebirge
- ./15 Schlussstellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG

Für die Bundesministerin:

Mag. Daniel Nestler