

Geschäftszahl: 2022-0.623.865

Wien, 1. September 2022

Wiener Schnellbahn – Stammstrecke Qualitätssicherung

VERHANDLUNGSSCHRIFT

aufgenommen am 30. und 31. August 2022 im Hotel Roomz Vienna Prater, Rothschildplatz 2, 1020 Wien, Seminarraum C1 + C2

Der Verhandlungsleiter eröffnet die Verhandlung am 30. August 2022 um 09:00 Uhr im Hotel Roomz Vienna Prater, Rothschildplatz 2, 1020 Wien, Seminarraum C1 + C2, und begrüßt die Teilnehmer, insbesondere die Vertreter der Gemeinden, die Behördenvertreter, die Sachverständigen sowie die Vertreter der Antragstellerin.

Zu Beginn der Verhandlung erfolgt eine Vorstellung der Vertreter der Eisenbahnbehörde sowie der beigezogenen Sachverständigen.

Einleitend legt der Verhandlungsleiter zunächst den Gegenstand der Verhandlung dar, welcher auch dem Edikt vom 24.5.2022 zu entnehmen war.

Die Kundmachung des verfahrenseinleitenden Antrags der ÖBB-Infrastruktur AG vom 19.5.2022 ist mit Edikt der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie vom 24.5.2022, GZ. 2022-0.370.760, erfolgt.

In diesem Edikt wurde eine Frist zur Erhebung schriftlicher Einwendungen vom 1. Juni 2022 bis 15. Juli 2022 festgelegt sowie unter einem die Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung für den 30. und 31. August 2022 anberaumt.

Dieses Edikt wurde durch Verlautbarung in zwei weit verbreiteten Tageszeitungen („Kronen Zeitung“ und „Kurier“), im „Amtsblatt zur Wiener Zeitung“ sowie im Internet (www.bmk.gv.at) kundgemacht.

Weiters wurde das Edikt in der Stadt Wien (Magistratsdirektion, Präsidialabteilung) und in der Stadtgemeinde Gerasdorf bei Wien als Standortgemeinden sowie weiters bei den vom Bauvorhaben betroffenen Magistratischen Bezirksämtern in ortsüblicher Weise angeschlagen.

Die Projektunterlagen sind in der Zeit vom 1. Juni bis 15. Juli 2022 bei der Stadt Wien, (Magistratsdirektion, Präsidialabteilung), der Stadtgemeinde Gerasdorf bei Wien, den Magistratischen Bezirksämtern der vom Bauvorhaben betroffenen Bezirke der Stadt Wien sowie beim Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zur allgemeinen Einsicht aufgelegt.

Zusätzlich wurden mit Schreiben der Behörde vom 24.5.2022, GZ. 2022-0.370.760, dem Bundesministerium für Arbeit und Wirtschaft, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, dem wasserwirtschaftlichen Planungsorgan sowie der Magistratsabteilung 58 - Wasserrecht der Stadt Wien als Kommissionsmitglied gemäß § 127 Abs 1 lit b WRG die Projektunterlagen samt einer Ausfertigung des Edikts vom selben Tag sowie eine Ausfertigung des diesem zu Grunde liegenden Antrags der ÖBB-Infrastruktur AG vom 19.5.2022 zur Kenntnis und weiteren Verwendung übermittelt.

Retournierung von Unterlagen:

Es werden keine Bauentwürfe zurückgestellt.

Schriftliche Stellungnahmen:

Innerhalb der mit Edikt vom 24.5.2022 festgelegten Stellungnahme- bzw. Einwendungsfrist wurde beim Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie folgende schriftliche Stellungnahme eingebracht:

- Stellungnahme des Magistrats der Stadt Wien – MA 58 (Wasserrecht) als Kommissionsmitglied gemäß § 127 Abs. 1 lit. b WRG vom 6. Juli 2022.

Nach Ablauf der mit Edikt vom 24.5.2022 festgelegten Stellungnahme- bzw. Einwendungsfrist wurde beim Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie folgende schriftliche Stellungnahme eingebracht:

- Stellungnahme des Bundesministeriums für Arbeit und Wirtschaft, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, vom 1. August 2022.

Diese schriftlichen Stellungnahmen werden der Verhandlungsschrift beigegeben.

Bis zum Verhandlungstermin wurden bei der Stadt Wien, Magistratsdirektion, Präsidialabteilung, der Stadtgemeinde Gerasdorf bei Wien, den Magistratischen Bezirksämtern der vom Bauvorhaben betroffenen Bezirke der Stadt Wien keine schriftlichen Stellungnahmen eingebracht.

Der Verhandlungsleiter gibt bekannt, dass aufgrund des Inhalts der Stellungnahme des Magistrats der Stadt Wien – MA 58 (Wasserrecht) zusammenfassend von der Herstellung des Einvernehmens im Sinne des § 127 Abs 1 lit b WRG durch die dem ggst. Verfahren als Kommissionsmitglied beizuziehende Wasserrechtsbehörde ausgegangen werden kann.

Der Verhandlungsleiter gibt weiters bekannt, dass das Bundesministerium für Arbeit und Wirtschaft, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, in seiner Stellungnahme vom 1. August 2022 bekannt gegeben hat, dass kein Vertreter an der im Gegenstand anberaumten Verhandlung teilnehmen kann und dieses unter einem um Übermittlung einer Ausfertigung der Verhandlungsschrift er sucht hat.

Dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat wird daher die Verhandlungsschrift im Gegenstand unter Einräumung einer Frist zur Abgabe einer (weiteren) Stellungnahme im Sinne der Bestimmung des § 12 Abs 1 ArbIG zu übermitteln sein.

Der Verhandlungsleiter stellt fest, dass alle Behörden, Parteien und Beteiligten ordnungsge mäß geladen wurden.

Verhandlungsteilnehmer:

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Abteilung IV/E2:

Mag. Erich Simetzberger (Verhandlungsleiter)

Mag. Ute Pipp

Dr. Eva-Maria Polzer

Ing. Wilhelm Lampel als elektrotechnischer Amtssachverständiger

Gutachter gemäß § 31a EisbG:

DI Christian Bauer (Arsenal Railway Certification GmbH)

ÖBB-Infrastruktur AG:

DI Thomas Schöfmann (PL Wien Süd)

Ing. Anton Strohhausl (Stab Recht)

Mag. Andreas Netzer (Stab Recht)

Mag. Michaela Haas (Stab Recht)

Michaela Irschik (Stab Kommunikation)

Elisabeth Sziderits, BA (PL Wien Süd)

DI Sonja Schmied (PL Wien Süd)

Ing DI (FH) Daniel Gödl (PL Wien Süd)

DI Anna Gruber (PL WN3)

DI Philipp Kropatschek (Programmleitung S-Bahn)

DI Harald Padaurek (GB PNA/ PL WISU)

Dr. Peter Altenburger (Jarolim Partner Rechtsanwälte GmbH)

Georg Schwarzmann (Jarolim Partner Rechtsanwälte GmbH)

Projektanten:

Thomas Irschik (IHPC ZT mbH)

Bernhard Schönthaler (ISP ZT GmbH)

Weitere Verhandlungsteilnehmer am 30. August 2022:

keine

Weitere Verhandlungsteilnehmer am 31. August 2022:

keine

Der Verhandlungsleiter überzeugt sich von der Persönlichkeit der Erschienenen und prüft ihre Stellung als Partei sowie eine etwaige Vertretungsbefugnis.

Der Verhandlungsleiter hält fest, dass – abgesehen von Vertretern der Bauwerberin sowie Gutachter gemäß § 31a EisbG – keine weiteren Parteien und Beteiligten zur Verhandlung erschienen sind.

Danach führt der Verhandlungsleiter unter Verweis auf die entsprechenden Ausführungen im Edikt zum Gegenstand der Verhandlung Nachstehendes aus:

Mit Schreiben vom 19. Mai 2022 hat die ÖBB-Infrastruktur AG beim Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß §§ 31ff EisbG unter Mitverbindung der wasserrechtlichen Bewilligung gemäß § 127 Abs. 1 lit. b iVm § 32 WRG für das Projekt „Wiener Schnellbahn – Stammstrecke; Qualitätssicherung“ beantragt.

Bis zum Jahr 2027 wird die sogenannte „S-Bahn-Stammstrecke“ zwischen Meidling und Floridsdorf zukunftsfit gemacht. Durch zahlreiche Instandsetzungs- und Modernisierungsmaßnahmen wird sichergestellt, dass der Schnellbahnverkehr über die Stadtgrenzen hinaus langfristig pünktlich und zuverlässig bleibt. Dazu wird die Strecke zwischen Meidling, Floridsdorf und bis Süßenbrunn mit einem digitalen Zugsicherungssystem ETCS Level 2 in Kombination mit leistungsfähigen Blockverdichtungen ausgestattet. Die Bahnsteige werden in den Verkehrsstationen Rennweg, Wien Quartier Belvedere und Praterstern auf etwa 220 Meter verlängert. Weiters sind umfangreiche Reinvestitionsmaßnahmen in Oberbau und Oberleitung umzusetzen. Zahlreiche Bauwerke entlang der Strecke (vor allem Stützmauern sowie Viadukte im 2. und 3. Wiener Gemeindebezirk) weisen ein Alter von ca. 60 Jahren oder mehr auf und werden erneuert bzw. saniert und auf den Stand der Technik gebracht.

Gemeinsam mit dem gegenständlichen Bauentwurf hat die ÖBB-Infrastruktur AG auch ein Sachverständigengutachten gemäß § 31a EisbG zum Beweis dafür vorgelegt, dass das Bauvorhaben dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht.

Es handelt sich hierbei um folgende Sachverständige gemäß § 31a EisbG:

- Eisenbahnbautechnik (DI Christian Bauer)
- Konstruktiver Ingenieurbau (DI Dr. Andreas Kainz)
- Elektrotechnik – Oberleitung (DI Bernhard Fischer)
- Elektrotechnik – 50 Hz (DI Bernhard Fischer)
- Eisenbahnbetrieb (Ing. Peter Herteg)
- Sicherungs- und Fernmeldetechnik (Ing. Peter Herteg)
- Hochbau, Haustechnik, Brandschutz (DI Andreas Hierreich)

- Geotechnik und Wasserbau (Mag. Günther Weixelberger)
- Straßenverkehrstechnik (DI Dr. Lukas Kirchmaier)
- Lärmschutz (DI Manfred Haider)
- Erschütterungstechnik (DI Dr. Prof. Rainer Flesch)

Die Koordination der Gutachtenserstellung sowie die Erstellung des Gesamtgutachtens erfolgte durch DI Christian Bauer (Arsenal Railway Certification GmbH).

Gegenstand des Verfahrens ist somit der Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG auf Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß §§ 31ff EisbG unter Mitverbindung der wasserrechtlichen Bewilligung gemäß § 127 Abs. 1 lit b iVm § 32 WRG für das Projekt „Wiener Schnellbahn – Stammstrecke; Qualitätssicherung“ unter Vorschreibung einer angemessenen Bauausführungsfrist gemäß § 31g EisbG.

Parteien im eisenbahnrechtlichen Verfahren im Sinne des § 8 AVG iVm § 31e EisbG sind der Bauwerber, die Eigentümer der betroffenen Liegenschaften, die an diesen dinglich Berechtigten, die Wasserberechtigten und die Bergwerksberechtigten. Betroffene Liegenschaften sind außer den durch den Bau selbst in Anspruch genommenen Liegenschaften auch die, die in den Bauverbotsbereich oder in den Feuerbereich zu liegen kommen, sowie die, die wegen ihrer Lage im Gefährdungsbereich Veränderungen oder Beschränkungen unterworfen werden müssen.

Bei der Erfüllung der nachstehenden Genehmigungsvoraussetzungen gemäß § 31f EisbG ist die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung durch die Behörde zu erteilen:

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

Eine Abweichung vom Stand der Technik ist in Ausnahmefällen zulässig, wenn mit Vorkehrungen die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn auf andere Weise gewährleistet werden kann.

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

Hierbei ist auf das Anhörungsrecht der Dienststellen der Gebietskörperschaften gemäß § 31d EisbG und die entsprechende Möglichkeit zur Äußerung im Zuge der heutigen Verhandlung hinzuweisen.

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

Mit den gegenständlichen Projektunterlagen wurde auch ein Grundeinlösungsverzeichnis vorgelegt, wobei jedoch eine einvernehmliche Einigung mit den betroffenen Grundeigentümern angestrebt wird. Im Sinne einer verfahrensökonomischen Abwicklung wurde kein Enteignungsantrag gestellt.

Hierzu erfolgt der Hinweis des Verhandlungsleiters auf eine auch vom Verfassungsdienst als rechtlich zulässig angesehene Trennung des Enteignungsverfahrens vom Bauverfahren im Sinne einer verfahrensökonomischen Abwicklung, wonach eine Verfahrenskonzentration nur dann in Betracht kommt, wenn es im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis gelegen ist. Gerade bei Großprojekten mit einer Vielzahl von Parteien im Baugenehmigungsverfahren, von welchen jedoch erfahrungsgemäß nur ein Teil von Enteignungen betroffen ist, erscheint daher eine getrennte Durchführung der betreffenden Verfahren als empfehlenswert bzw. zweckmäßig.

Hierzu erfolgt seitens des Verhandlungsleiters eine ergänzende Rechtsbelehrung, wonach seitens der direkt berührten Grundeigentümer – unabhängig vom erforderlichen Erwerb von Grundstücksteilen bzw. Einräumung eines Servituts – sämtliches (ergänzendes) Vorbringen zum vorliegenden Projekt im Rahmen dieser Verhandlung vorzubringen ist.

Im Zusammenhang mit dem gegenständlichen Projekt ist auf die Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes hinzuweisen, wonach Einwendungen, mit denen Immissionen (zB. Lärm, Erschütterungen, elektromagnetische Felder) geltend gemacht werden, keine Verletzung der den Parteien nach dem Eisenbahngesetz gewährleisteten subjektiv-öffentlichen Rechte zum Inhalt haben, sondern als zivilrechtliche Ansprüche zu behandeln sind, dh. gemäß § 35 Abs. 2 EISbG auf den Zivilrechtsweg zu verweisen sind.

Der Verwaltungsgerichtshof hat jedoch ausgesprochen, dass Maßnahmen zum Schutz des Lebens und der Gesundheit bereits von der Behörde, dh. von Amts wegen, vorzusehen sind. Dies geschieht durch Erteilung entsprechender, allenfalls erforderlicher Vorschriften und Auflagen im Baugenehmigungsverfahren.

Der Verhandlungsleiter weist darauf hin, dass eine Teilnehmerliste für jeden der beiden Verhandlungstage aufgelegt wird. Für die Erfassung der Verhandlungsteilnehmer wird um vollständige Angabe von Vor- und Nachname, allenfalls akademischem Grad und, je nach Erfordernis, Anführung der Anschrift, Dienststelle, Firma oder um Bekanntgabe der Grundstücksnummer ersucht.

Zum Ablauf der Verhandlung erläutert der Verhandlungsleiter die im Sinne einer ökonomischen und zweckmäßigen Abwicklung weiteren beabsichtigten einzelnen Verhandlungsschnitte.

Aufgrund des Umstandes, dass keine weiteren Parteien und Beteiligten zur Verhandlung erschienen sind, wird von einer eingehenden Projektdarstellung des gesamten Bauvorhabens durch Vertreter der Bauwerberin (ÖBB-Infrastruktur AG) abgesehen.

Im Anschluss daran ist die Abklärung der hierzu auftretenden Fragen vorgesehen. Für die Beantwortung der allgemeinen Fragen zum Projekt werden die jeweiligen Bearbeiter der Bauwerberin zur Verfügung stehen.

Daran anschließend wird die Protokollierung von (ergänzenden) Stellungnahmen sowie die Erörterung der Gutachten der Sachverständigen erfolgen.

Als Abschluss des allgemeinen, einführenden Teiles der beiden Verhandlungstage erfolgt seitens des Verhandlungsleiters eine Belehrung hinsichtlich der Säumnisfolgen im Sinne des AVG und die Erinnerung an die Verhandlungsteilnehmer, insbesondere der direkt berührten Grundeigentümer, sämtliches Vorbringen zum gegenständlichen Projekt im Rahmen dieser Verhandlung vorzubringen.

Im Zuge dieser Niederschrift werden in der Folge neben den schriftlichen Stellungnahmen allfällige Ergänzungen des Gutachtens gemäß § 31a EibG sowie die Zusammenstellung der im Laufe der Verhandlung, nach jeweiliger mündlicher Erörterung mit der Bauwerberin, zu Protokoll gegebenen Stellungnahmen aufgenommen.

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
BMK – IV/E2 (Oberste Eisenbahnbehörde
Genehmigung Infrastruktur und Fahrzeuge)
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Dresdner Straße 73-75,
1200 Wien
Telefon+43 1 4000 96815
Fax +43 1 4000 99 96810
post@ma58.wien.gv.at
wien.gv.at

GZ: MA 58 - 1270351-2022-8
Wiener Schnellbahn – Stammstrecke-
Qualitätssicherung;
Verfahren zur Erteilung der eisenbahn-
rechtlichen Baugenehmigung;
Stellungnahme als Kommissionsmitglied
gemäß § 127 Abs. 1 lit. b WRG 1959

Wien, 6. Juli 2022



zur GZ: 2022 – 0.370.760

im Hinblick auf das Ersuchen vom 24. Mai 2022 gibt die Stadt Wien – Wasserrecht im Einvernehmen mit der Stadt Wien - Wien Kanal und der Stadt Wien – Wiener Gewässer, Gruppe Gewässerschutz, Team Amtssachverständige im Verfahren zur Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung folgende Stellungnahme als Kommissionsmitglied gemäß § 127 Abs. 1 lit. b des Wasserrechtsgesetzes 1959 (WRG 1959) ab:

Die ÖBB Infrastruktur AG beabsichtigt die sogenannte Schnellbahn-Stammstrecke zwischen Meidling und Floridsdorf bis 2027 durch zahlreiche Instandsetzungs- und Modernisierungsmaßnahmen zukunftsfit zu machen. Im Zuge dessen werden die Bahnsteige in den Stationen Rennweg, Quartier Belvedere und Praterstern auf 220 m verlängert, umfangreiche Sanierungsmaßnahmen im Gleisoberbau und in den Oberleitungen umgesetzt und neue Technikgebäude errichtet. Außerdem wird die Strecke mit einem digitalen Zugsicherungssystem ausgestattet.

Die Maßnahmen untergliedern sich in drei Bauabschnitte mit den Bezeichnungen Nord, Mitte und Süd. Der Bauabschnitt Nord umfasst den Bereich um den Bahnhof Praterstern, der Bauabschnitt Mitte reicht vom Bahnhof Praterstern bis Landstraßer Gürtel und der Bauabschnitt Süd erstreckt sich vom Schweizergarten bis zum Bahnhof Meidling.

Wasserfachlich relevant sind lediglich Adaptierungen an der Gleisentwässerung, die Entwässerung der verlängerten, nicht überdachten Bahnsteige und die Versickerung der Dachwässer der geplanten Technikgebäude.

Hinsichtlich der Gleisentwässerung kann den Projektunterlagen entnommen werden, dass die Erneuerung bzw. Verlegung einzelner Gleisdrainagen vorgesehen ist und die Entsorgung der anfallenden Gleiswässer so wie im bisherigen Bestand in das öffentliche Kanalnetz der Stadt Wien - Wien Kanal erfolgen wird. Die Entwässerung der Erneuerungs- bzw. Umbaumaßnahmen der Schnellbahn-

Erreichbarkeit: Linie U6, Station Dresdner Straße; Schnellbahn S 1, S 2, S 3, S 7, S 15, 901 und 903, Station Traisengasse;
Linie 5A und 37A Station Lorenz-Böhler-Unfallkrankenhaus, Linie 2, Station Traisengasse

Stammstrecke wurde mit der Stadt Wien - Wien Kanal abgestimmt. Für die Einleitung der Oberflächenwässer in den öffentlichen Mischwasserkanal ist eine wasserrechtliche Bewilligungspflicht nach § 32 b Abs. 5 des Wasserrechtsgesetzes 1959 (WRG 1959) BGBl. Nr. 215, in der geltenden Fassung, in Verbindung mit § 2 Abs. 2 der Indirekteinleiterverordnung - IEV, BGBl. II Nr. 222/1998, in der geltenden Fassung, nicht gegeben.

Die Entwässerung der Bahnsteigverlängerungen wird in den jeweils angrenzenden Gleiskörper erfolgen.

Die Entsorgung der Dachwässer der neuen Technikgebäude wird zum Teil über neu herzustellende Sickeranlagen (Sickerschächte, Rohrigole) und zum Teil über die Entwässerung des angrenzenden Gleiskörpers bewerkstelligt. Alle Dachflächen sind (zum Teil deutlich) kleiner als 200 m² und werden der Flächenkategorie F1 gemäß ÖWAV-Regelblatt 45 zugeordnet.

Die Projektunterlagen sind als Beurteilungsgrundlage aus wasserbautechnischer Sicht sowie aus Sicht des Gewässerschützes bis auf das Fehlen einer Aussage zur vorgesehenen winterlichen Betreuung der verlängerten Bahnsteige geeignet und ausreichend sind.

Die geplanten Entwässerungsmaßnahmen entsprechen dem Stand der Technik und lassen in qualitativer Hinsicht keine Gefährdung des Grundwassers erwarten. Es wird davon ausgegangen, dass weder durch die Versickerung der auf den Bahnsteigen anfallenden Wässer über die Gleiskörper noch durch die Versickerung der Dachflächenwässer der Technikgebäude eine die Geringfügigkeit übersteigende Einwirkung auf das Grundwasser gegeben sein wird. Die bedeutet, dass für die gegenständlichen Versickerungen keine wasserrechtliche Bewilligungspflicht nach § 32 Abs. 2 lit. c WRG 1959 besteht.

Besondere Maßnahmen zum Schutz des Untergrundes und des Grundwassers sind aus derzeitiger Sicht nicht erforderlich.

Die Antragsunterlagen (Parie C) werden in der Beilage rückgemittelt.

Da für keine der geplanten Entwässerungsmaßnahmen eine wasserrechtliche Bewilligungspflicht gegeben ist, ist eine Teilnahme an der für den 30. und 31. August 2022 vorgesehenen öffentlichen mündlichen Verhandlung nicht erforderlich.

Beilage
Antragsunterlagen (Parie C)

Für die Abteilungsleiterin:
Dr.ⁱⁿ Griehsel
Obermagistratsrätin
Tel.Nr.: 4000/96823



Dieses Dokument wurde amtssigniert.
Information zur Prüfung des elektronischen Siegels
bzw. der elektronischen Signatur finden Sie unter:
<https://www.wien.gv.at/amtssignatur>

 **Bundesministerium**
Arbeit und Wirtschaft

bmaw.gv.at

Bundesministerium Klimaschutz,
Umwelt, Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Arbeitsrecht und Zentral-Arbeitsinspektorat
Verkehrs-Arbeitsinspektorat
BMAW-A - II/C/11 (Verkehrs-Arbeitsinspektorat
Schienenbahnen)

Dipl.-Ing. Hannes Waglechner
Sachbearbeiter

hannes.waglechner@bmaw.gv.at
+43 1 711 00-630811

REPUBLIK ÖSTERREICH	
Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie	
Einlaufstelle	
Eing:	03. AUG. 2022
Zi.....	Blg.....

Postanschrift: Stubenring 1, 1010 Wien
Favoritenstraße 7, 1040 Wien

E-Mail-Antworten sind bitte unter Anführung der
Geschäftszahl an ii11@bmaw.gv.at zu richten.

Geschäftszahl: 2022-0.395.575

Ihr Zeichen: 2022-0.370.760

ÖBB-Infrastruktur AG
Strecke Wien Hütteldorf - Wien Nord
Strecke Wien Nord - Bernhardsthal
Strecke Rennweg - Wolfsthal
Wiener Schnellbahn–Stammstrecke - Qualitätssicherung
Kundmachung des verfahrenseinleitenden Antrags im Großverfahren
Kundmachung für 30. August 2022 und 31. August 2022

An der im Gegenstand anberaumten mündlichen Verhandlung kann kein Vertreter des Bundesministeriums für Arbeit und Wirtschaft, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, teilnehmen.

Das Bundesministerium für Arbeit und Wirtschaft, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, darf auf nachstehende **Rechtsvorschriften** zum Schutz der Arbeitnehmer hinweisen, die von der Genehmigungsbehörde im Rahmen des Genehmigungsverfahrens **zu berücksichtigen** sind:

- Gemäß §§ 31a Abs. 1, 32a Abs. 3 und 33a Abs. 1 EISbG ist im Rahmen des Genehmigungsverfahrens **durch** die vom Antragsteller beizugebenden **Gutachten auch zu beweisen**, dass das Bauvorhaben, das Schienenfahrzeug oder die eisenbahnsicherungstechnische Einrichtung den **Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes** entspricht. Die Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes muss in den Gutachten **vollständig, schlüssig und nachvollziehbar** nachgewiesen sein.

2. Gemäß § 5 Abs. 2 AVO Verkehr **müssen Gutachten gemäß §§ 31a Abs. 1, 32a Abs. 3 und 33a Abs. 1 EisbG** insbesondere umfassen:
- die Prüfung der Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente gemäß § 5 ASchG,
 - die Prüfung der Unterlage für spätere Arbeiten gemäß § 8 BauKG,
 - die Prüfung der Explosionsschutzdokumente gemäß VEXAT,
 - die Prüfung der Einhaltung der Arbeitnehmerschutzvorschriften (insbesondere ASchG und Verordnungen in Durchführung des ASchG),
 - die Prüfung der Einhaltung der sonstigen Rechtsvorschriften zum Schutz der Arbeitnehmer (insbesondere Rechtsvorschriften gemäß § 33 Abs. 3 Z 2 ASchG sowie gemäß Anhang A und Anhang B der AM-VO),
 - die Prüfung des Vorliegens der Voraussetzungen für Ausnahme-genehmigungen gemäß § 95 Abs. 3 Z 2 ASchG.

Über die Prüfung und Einhaltung dieser Punkte muss das Gutachten eine konkrete Aussage enthalten.

3. Gemäß §§ 93 Abs. 1 Z 4 und Abs. 2 sowie 94 Abs. 1 Z 4 und Abs. 2 ASchG sind **die Belange des Arbeitnehmerschutzes** von der Genehmigungsbehörde im eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren **zu berücksichtigen** und dürfen die eisenbahnrechtlichen Genehmigungen nur erteilt werden, wenn Arbeitnehmerschutzvorschriften der Genehmigung nicht entgegenstehen und zu erwarten ist, dass Gefährdungen für die Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer vermieden werden.
4. Ergänzend dazu bietet die Arbeitsaufsichtsbehörde (Verkehrs-Arbeitsinspektorat) für den Anwender aufbereitete Zusammenstellungen der wichtigsten Rechtsvorschriften für Eisenbahnanlagen und Schienenfahrzeuge an (**Schwerpunkt-konzept Eisenbahnanlagen, Schwerpunkt-konzept Eisenbahn-fahrzeuge**), die als Informationsbroschüren erhältlich bzw. auf der Homepage des Verkehrs-Arbeitsinspektorates

(<https://www.arbeitsinspektion.gv.at/Branchen/Verkehr/Verkehr.html>)
abrufbar sind.

Die Überprüfung der Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes wäre somit von der Genehmigungsbehörde durch Prüfung und Auswertung der Gutachten im Sinne der obigen rechtlichen Rahmenbedingungen vorzunehmen.

Um Übermittlung einer schriftlichen Ausfertigung der Verhandlungsschrift wird ersucht.

Das gegenständliche Bauvorhaben enthält unter anderem ein abschnittsübergreifendes Modul betreffend die Streckenausrüstung, das als gesonderter Einreichteil vorgelegt wurde. Dieses Modul betrifft insbesondere die sicherungstechnischen Einrichtungen für die drei Bauabschnitte und beinhaltet als Novum eine sicherungstechnische Ausrüstung nur mit ETCS Level 2 ohne herkömmliche Signalisierung („ETCS only“). Derzeit existiert nur eine einzige Bahnstrecke mit „ETCS only“ im Bereich der Güterzugumfahrung St. Pölten, die grundsätzlich nur dem reinen Güterverkehr dient. In diesem Zusammenhang ergaben sich bei einer ersten Prüfung des Bauvorhabens einige grundsätzliche Fragen, die vor einer abschließenden Stellungnahme des Verkehrs-Arbeitsinspektorates im Zusammenhang mit dem Schutz der Arbeitnehmer eingehender zu erörtern sind. Ein erster Termin für die Erörterung dieser Fragen wurde bereits für Donnerstag, den 18. August 2022, mit Vertretern der Antragstellerin vereinbart.

Eine umfassende und abschließende Stellungnahme des Verkehrs-Arbeitsinspektorates kann erst nach Klärung der grundsätzlichen Fragen erfolgen.

Die übermittelten Unterlagen verbleiben vorläufig beim Verkehrs-Arbeitsinspektorat.

1. August 2022

Für den Bundesminister:

Dr. Reinhart Kuntner

Elektronisch gefertigt

	Unterzeichner	Bundesministerium für Arbeit und Wirtschaft
	Datum/Zeit	2022-08-02T09:10:39+02:00
	Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-07,OU=a-sign-corporate-07,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH,C=AT
	Serien-Nr.	1056650987
	Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.
	Prüfinformation	Informationen zur Prüfung des elektronischen Siegels bzw. der elektronischen Signatur finden Sie unter: http://www.signaturpruefung.gv.at

Schluss-Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG, Projektleitung Wien Süd, Praterstern 3, 1020 Wien, vertreten durch Dipl.-Ing. Thomas Schöfmann und Mag. Michaela Haas:

Es wird auf das bereits erstattete Anbringen der Antragstellerin verwiesen, dieses wird aufrechterhalten und wiederholt.

1. Zur schriftlichen Stellungnahme des VAI vom 01.08.2022 führt die Antragstellerin aus:

Die Antragstellerin wurde im Zuge von vorgelagerten Besprechungen mit dem VAI auf einzelne Punkte des Bauentwurfs hingewiesen, welche hinsichtlich arbeitnehmerschutzrechtlicher Belange einer Klarstellung bedürfen. Zu den einzelnen Themen bringt die Antragstellerin folgende Konkretisierungen vor:

1.1.Zuständigkeit der Obersten Eisenbahnbehörde

Der im Antrag getätigte Verweis hinsichtlich Behördenzuständigkeit hat richtiger Weise „§ 12 Abs 2 Z 6 EisbG“ zu lauten.

Die tatsächliche Behördenzuständigkeit wird davon nicht berührt.

1.2.Streckenumfang des Antrages

Die vom Genehmigungsumfang betroffenen Strecken sind im Antrag, im Einreichprojekt und hinsichtlich der Streckenausrüstung im Besonderen im Technischen Bericht „Leit- und Sicherungstechnik/Telematik“ (ON 402.1.1) und im Übersichts-SFE-Schema (ON 402.5.01) dargestellt.

Konkretisierend zum Antrag wird wie folgt erläutert:

Von der antragsgegenständlichen ETCS Ausrüstung sind die bestehende ÖBB VzG Strecke 13801 von Jedlersdorf bis Leopoldau von km 6,500 bis km 9,814 und die bestehende ÖBB VzG Strecke 13901 von Leopoldau bis Wien Süßenbrunn-Mitte von km 9,201 bis km 16,267 betroffen.

Im Bauentwurf wurden zu diesen Strecken keine Kilometer angegeben, da diese Strecken in ihrer gesamten Länge betroffen sind.

1.3.Antragsinhalt „Nicht ortsfeste eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen“

Soweit im Antrag und im Bauentwurf „nicht ortsfeste eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen“ angeführt wurden, erfolgte dies lediglich, um den Sachverständigen eine umfassende Prüfung zu ermöglichen. Mit dem gegenständlichen Bauvorhaben sind jedoch ausschließlich Bauten und ortsfeste sicherungstechnische Einrichtungen antragsgegenständlich.

1.4.Geschwindigkeitsband (Ordnungsnummer 401.5)

Die Erstellung des Geschwindigkeitsbandes erfolgte unter Zugrundelegung des VzG vom 12.12.2021.

Die Gleisbezeichnungen, insbesondere die Gleisbezeichnungen für die Strecke 12201 Wien Hütteldorf bis Wien Praterstern wurden entsprechend den Bestandsbezeichnungen übernommen.

Für die Bezeichnung der durchgehenden Hauptgleise der VZG-Strecke 12201 werden schon seit jeher aus Gründen der notwendigen Eindeutigkeit der Gleisbezeichnungen die Nummern Gleis 6 und Gleis 4 verwendet. Selbige Aussage gilt auch für die Nordbahn von Wien Praterstern bis Wien Floridsdorf, insgesamt also von Wien Hütteldorf bis Wien Floridsdorf. Die VZG-Strecke 11601 W.Mat.-Laxenburg bis Laa an der Thaya springt von den Gleisen der Stammstrecke vor der Rampe in den S-Bahntunnel ab und verläuft durch den Hauptbahnhof bis nach Süßenbrunn und weiter nach Wolkersdorf und wurde im SFE-Schema (EZ 402.5.01)

entsprechend dem Bestand dargestellt. Vom Projekt betroffen sind die Streckenabschnitte von km 0,600 bis km 1,078 und km 17,477 bis km 18,629.

1.5. Abgrenzung Bahnhof – Freie Strecke (§ 11 EisBBV)

Die Abgrenzung zwischen Bahnhof und freier Strecke wurde seitens der ÖBB-Infrastruktur AG nochmals evaluiert.

Technisch ist es möglich, die Abschnitte zwischen

- Bf Maxing und Wien Hbf Meidling,
- Wien Hbf Südtiroler Platz und Wien Mitte,
- Bf Wien Mitte und Wien Praterstern,
- Bf Wien Praterstern und Bf Floridsdorf,
- Bf Floridsdorf und Bf Jedlersdorf,
- Bf Floridsdorf und Bf Leopoldau sowie
- Bf Leopoldau und Bf Süßenbrunn,

entgegen der bisher vorgesehenen Einreichplanung betrieblich als freie Strecke auszuführen und die betroffenen Weichenverbindungen als Überleitstellen auszuführen.

Die ÖBB-Infrastruktur AG erklärt zum Technischen Bericht „Leit- und Sicherungstechnik/Telematik“:

Die oben unter Punkt 1.5. genannten Bereiche werden, unter Berücksichtigung der dafür notwendigen streckenseitigen Einrichtungen, als freie Strecke ausgeführt.

Hinsichtlich des Streckenbereiches zwischen Wien Hauptbahnhof Südtirolerplatz und Bf Wien Praterstern wird zur geplanten Festlegung der ETCS-STOP MARKER in der betrieblichen Funktion eines Einfahrsignales zum Technischen Bericht „Leit- und Sicherungstechnik/Telematik“ wie folgt präzisiert:

- Die Einfahrsignale des Bf Wien Hauptbahnhof für die Fahrtrichtung 2 auf der VzG-Strecke 12201 sind zur Deckung der Weichen 101 und 102 im km 0,850 vorgesehen.
- Die Einfahrsignale des Bf Wien Mitte für die Fahrtrichtung 1 auf der VzG-Strecke 12201 sind zur Deckung der Weichen 711 bis 714 im km 3,916 bzw km 3,943 vorgesehen.
- Die Einfahrsignale des Bf Wien Mitte für die Fahrtrichtung 2 auf der VzG-Strecke 12201 sind zur Deckung der Weichen 753 bis 756 im km 5,632 bzw km 5,680 vorgesehen.
- Die Einfahrsignale des Bf Wien Praterstern für die Fahrtrichtung 1 auf der VzG-Strecke 12201 sind zur Deckung der Weichen 901 und 902 im km 6,283 bzw km 6,326 vorgesehen.

1.6. Einsatz von ortsfesten Signalen

Grundsätzlich ist der gesamte Projektbereich als ETCS L2 only ohne ortsfeste Lichtsignale für Zugfahrten geplant. Nur in den Bahnhofsbereichen werden zusätzlich Vershubsignale zur Abwicklung von Vershubfahrten vorgesehen.

Ausschließlich in den überlappenden Anschlussbereichen zu Strecken, welche aktuell noch mit PZB ausgerüstet sind bzw zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme noch mit PZB ausgerüstet sein werden, verbleiben ortsfeste Lichtsignale für Zugfahrten.

1.7. Funktion „Kaskadierte Entlassungsgeschwindigkeit“

Die Systemscheidung ist, dass ETCS L2 only errichtet wird. Die allgemeinen sicherungstechnischen Vorschriften werden in gesonderten Abstimmungen geregelt, welche Regelungen bzw Vorschriften ergeben, die dann auch für das gegenständliche Projekt gelten. Allenfalls kann dies bei der sicherungstechnischen Ausrüstung zu geringfügigen Änderungen gegenüber im Bauentwurf getroffenen Darstellungen ohne Auswirkungen auf Dritte führen.

Die ÖBB-Infrastruktur AG erklärt, dass sie die Projektierung nach aktuellem Wissensstand für ETCS vorgenommen hat, aber die genaue Ausformung noch nicht abgeschlossen ist und daher im gegenständlichen Verfahren zur Bestellung des Systems das zu diesem Zeitpunkt gültige Regelwerk angewandt wird. Nach derzeitigem Stand ist damit bis Jahresende 2022 zu rechnen.

Die Behörde wird vom Ergebnis der Abstimmung über die genaue Ausformung des ETCS-Systems informiert.

1.8. Sicherungstechnischer Einreichgegenstand

Die antragsgegenständliche sicherungstechnische Streckenausrüstung ist im Kapitel 2 des Technischen Berichtes „Leit- und Sicherungstechnik/Telematik“ (ON 402.1.1) vollumfassend aufgelistet.

Die unter Kapitel 5 des Technischen Berichtes „Leit- und Sicherungstechnik/Telematik“ (ON 402.1.1) angeführten Eisenbahnsicherungsanlagen und zugehörige überwachte Betriebsstellen sind von diesem Vorhaben soweit umfasst, als diese zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der antragsgegenständlichen Maßnahmen die notwendigen Voraussetzungen zur Implementierung des neuen Zugsicherungssystems erfüllen.

Aufgrund der gegebenen Stellwerkssituation (u.a. keine Relaisstellwerke) werden ausschließlich sicherheitsrelevante Hardware- und Softwarekomponenten eingesetzt, welche nach CENELEC entwickelt und projektiert wurden oder für die eine Typengenehmigung gem § 33 EisbG vorliegt.

1.9. Verhältnis der ETCS Marker Boards zur EisbBBV

Von den Bestimmungen der EisbBBV sind Anlagen ausgenommen, für die durch einschlägige, anzuwendende Technische Spezifikationen für die Interoperabilität etwas anderes bestimmt ist. Die Verwendung, die Wirkung und die Details zu den ETCS Markerboards sind in den rechtlich verpflichtenden TSI CCS (EU) 2016/919 mit dem Spezifikationsdokument „06E068 - ETCS markerboard definition“ und TSI OPE (EU) 2019/773 umfassend vorgegeben.

1.10. Funktechnische Streckenausrüstung, GSM-R

Die mit diesem Vorhaben verbundenen Maßnahmen zur Verstärkung der Funkausleuchtung sind lediglich Qualitätsmaßnahmen. Das GSM-R wird lediglich als verpflichtendes Kommunikationsmedium ohne jegliche Sicherheitsverantwortung zwischen dem ETCS-Fahrzeug und dem RBC verwendet.

Hinsichtlich der gem TSI CCS anzuwendenden Spezifikationen für die Qualität des GSM-R legt die ÖBB-Infrastruktur AG im Zuge dieser Verhandlung zusätzlich die Unterlagen „ERTMS/GSM-R Quality of Service“ und „GSM-R Interfaces Class 1 Requirements“ vor, deren Einhaltung im Rahmen der Verfahren gem §§ 34 bzw 104 EisbG nachzuweisen sind.

1.11. „Für sich genommen genehmigungsfreie Tatbestände“ und „Kontextprojekte“

Die unter Kapitel 3 des Technischen Berichtes „Leit- und Sicherungstechnik/Telematik“ (ON 402.1.1) angeführten Reinvestitionen von Stellwerken sind unabhängig von diesem Vorhaben aufgrund des absehbaren Endes der technischen Nutzungsdauer notwendig. Als solche sind sie im Projekt dahingehend zu berücksichtigen, als dass sie für die verfahrensgegenständlichen eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen die Umgebungsschnittstellen darstellen.

Die in Kapitel 3 des Technischen Berichtes „Leit- und Sicherungstechnik/Telematik“ (ON 402.1.1) festgehaltenen Reinvestitionen von Stellwerken sind gleich den Kontextprojekten im Kapitel 7 des Technischen Berichtes „Leit- und Sicherungstechnik/Telematik“ anzusehen. Die im Bauentwurf getroffenen Hinweise auf Tatbestände zu Genehmigungsfreiheiten

und dahingehend erleichternde Vorgaben für die Darstellung dieser Tatbestände sind hier gegenstandslos.

Die Kontextprojekte gemäß Punkt 7.3 des Technischen Berichtes „Leit- und Sicherungstechnik/Telematik“ (ON 402.1.1) beinhalten Maßnahmen, die unabhängig vom gegenständlichen Projekt umgesetzt werden. Die Aufnahme dieser Maßnahmen in die Projektunterlagen dient lediglich der Umgebungs- bzw Schnittstellenbeschreibung für den Zeitpunkt der Inbetriebnahme und sind nicht Antragsgegenstand.

Als solche sind sie im Projekt insofern zu berücksichtigen, als sie für die verfahrensgegenständlichen eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen die Umgebungsschnittstellen darstellen.

Im Falle einer Nicht-Realisierung einzelner dieser Kontextprojekte können Änderungen erforderlich werden, welche den Bestimmungen des § 31 EisbG unterliegen.

1.12. TS-Standort Floridsdorf

Anlagen des TS-Standorts Floridsdorf sind nicht Gegenstand des Antrages.

Die der ÖBB-Infrastruktur AG bekannten Pläne der TS-GmbH, deren Standort umzubauen, wurden im Kapitel 7.8 des Technischen Berichtes „Leit- und Sicherungstechnik/Telematik“ (ON 402.1.1) auf Basis des aktuellen Planungsstandes der TS-GesmbH zwecks Schnittstellen so weit wie möglich berücksichtigt. Inwieweit im Zuge der weiteren Planung damit Vorhabensänderungen mit einhergehen, kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht festgestellt werden.

1.13. Abstellkonzept Floridsdorf – Produktion

Die Ausrüstung von Anlagen des Abstellkonzeptes Floridsdorf, welche nach ihrer Errichtung in einem Kontextprojekt durch die ÖBB-Infrastruktur AG in den Betrieb der Produktion-GmbH übergeben werden (Gleise 414 – 430 und 432b), sind nicht Gegenstand dieses Antrages, da diese nicht mit ETCS ausgerüstet werden (Nebengleise).

Die im Kapitel 7.9 des Technischen Berichtes „Leit- und Sicherungstechnik/Telematik“ (ON 402.1.1) ausgeführten Details dienen lediglich der Schnittstellenbeschreibung.

2. Ausschluss der aufschiebenden Wirkung

Zur näheren Präzisierung des Punktes III. des Antrages vom 18.05.2022 zum Ausschluss der aufschiebenden Wirkung wird ausgeführt und dieser dahingehend präzisiert, dass die BMK im Bescheid über die Erledigung dieses Antrags die aufschiebende Wirkung gemäß § 13 Abs 2 VwGVG ausschließen möge.

- a. Begründend wird dazu zunächst ausgeführt, dass es auf der projektgegenständlichen Strecke in den letzten Jahren aufgrund steigender Fahrgastzahlen zu einer starken Verdichtung der Zugsfolge gekommen ist. Das bestehende Zugsicherungssystem lässt eine weitere Verkürzung der Intervalle nicht zu, sodass die Strecke an ihre Kapazitätsgrenze gelangt ist. Um dem Fahrgastaufkommen gerecht werden zu können und einen zuverlässigen Betrieb zu gewährleisten, ist die Umsetzung des gegenständlichen Vorhabens zwingend erforderlich. Durch die Verwirklichung des Vorhabens kann die Zugfrequenz und damit die Fahrgastzahl unmittelbar erhöht und der bestehenden Nachfrage entsprochen werden. Darüber hinaus ist aufgrund der gesteigerten Zuverlässigkeit des Betriebs ein Umstieg weiterer Personen auf den öffentlichen Schienenverkehr zu erwarten.

Im Hinblick darauf, dass die Stammstrecke der Wiener Schnellbahn wesentliche Grundlage für ein leistungsfähiges und pünktliches Nah- und Regionalverkehrsangebot in der VOR-Region darstellt und sowohl die absehbar auf lange Zeit steigenden Energiepreise als auch die Parkraumbewirtschaftung in der Stadt Wien die Nachfrage nach öffentlichen Verkehrsdienstleistungen überproportional steigen lassen werden, ist

eine zügige und unterbrechungsfreie Umsetzung des Vorhabens im vordringlichen öffentlichen Interesse

Die Umsetzung des Vorhabens ist damit aus zwingendem öffentlichen Verkehrsinteresse geboten, um drohende Verschlechterungen des Serviceniveaus im öffentlichen Verkehr zu vermeiden bzw bestmöglich zu mindern.

- b. Überdies bestehen eine Reihe von Vereinbarungen zum zeitlichen Ablauf und zur Eingliederung des vorliegend genehmigungsgegenständlichen Vorhabens in eine ganze Reihe von Vorhaben der öffentlichen Infrastruktur der Stadt Wien. Es handelt sich dabei um reinvestive Maßnahmen und Baumaßnahmen im Bereich des Straßennetzes, Arbeiten am Straßen- und U-Bahn-Netz der Stadt Wien sowie Arbeiten an anderen öffentlichen Infrastrukturen im Bereich der Bundeshauptstadt und des Umlandes. Alle diese Vorhaben sind von kritischer Bedeutung für die Mobilität der Allgemeinheit und die Versorgung der Bevölkerung mit Dienstleistungen der öffentlichen Daseinsvorsorge.

Wenn es zu einer Verzögerung des vorliegend genehmigungsgegenständlichen Vorhabens kommt, ist damit also nicht nur die zeitgerechte Herstellung eines kapazitär angemessenen modernen Angebotes im Schienennah- und Regionalverkehr gefährdet. Es käme darüber hinaus zur Verzögerung und Verlängerung einer ganzen Reihe anderer Vorhaben im Bereich öffentlicher Infrastrukturen mit negativen Auswirkungen auf die Stadt Wien und ihr Umland in der Ostregion.

Dazu wird auf die unter einem vorgelegte Aufstellung (Programm S-Bahn Wien – Stakeholder-Abhängigkeiten) von baulichen Maßnahmen verwiesen, mit denen das vorliegend gegenständliche Vorhaben in unmittelbarer und zwingender wechselseitiger zeitlicher Abhängigkeit besteht. Erklärungen der beteiligten Projektträger dieser Vorhaben können erforderlichenfalls über behördlichen Auftrag eingeholt und vorgelegt werden.

Im gegenständlichen Fall ist daher nach Ansicht der Antragstellerin die aufschiebende Wirkung einer allfälligen Beschwerde zwingend auszuschließen, weil mit einer verzögerten Umsetzung des Vorhabens unmittelbare und gravierende Nachteile für die Funktionalität des öffentlichen Verkehrs sowie den Klimaschutz verbunden wären. Zudem trägt das Vorhaben dazu bei, normative Klimaschutzziele (zB Klimaschutzgesetz) und Unabhängigkeit von fossilen Energieträgern zu erreichen. Interessen die einem Ausschluss der aufschiebenden Wirkung entgegenstehen sind dagegen nicht ersichtlich, zumal das Vorhaben im Wesentlichen den Charakter einer Reinvestition der bestehenden Infrastruktur unter weitestmöglicher Heranführung an den aktuellen Stand der Sicherheit und Technik darstellt.

3. Information über die Bauabwicklung und Einrichtung einer neutralen Ombudsstelle

Diesbezüglich wird festgehalten, dass über die Bauabwicklung entsprechend informiert wird und im Zuge der Baumaßnahmen Ansprechpersonen vor Ort namhaft gemacht werden. Insbesondere ist im Projekt die Einrichtung einer neutralen Ombudsstelle ausdrücklich vorgesehen.

Abschließend wird ausgeführt, dass die Anträge vollinhaltlich aufrechterhalten werden. Es wird höflich um antragsgemäße Entscheidung ersucht.

Dipl. Ing. Thomas Schöfmann (Projektleiter) eh.

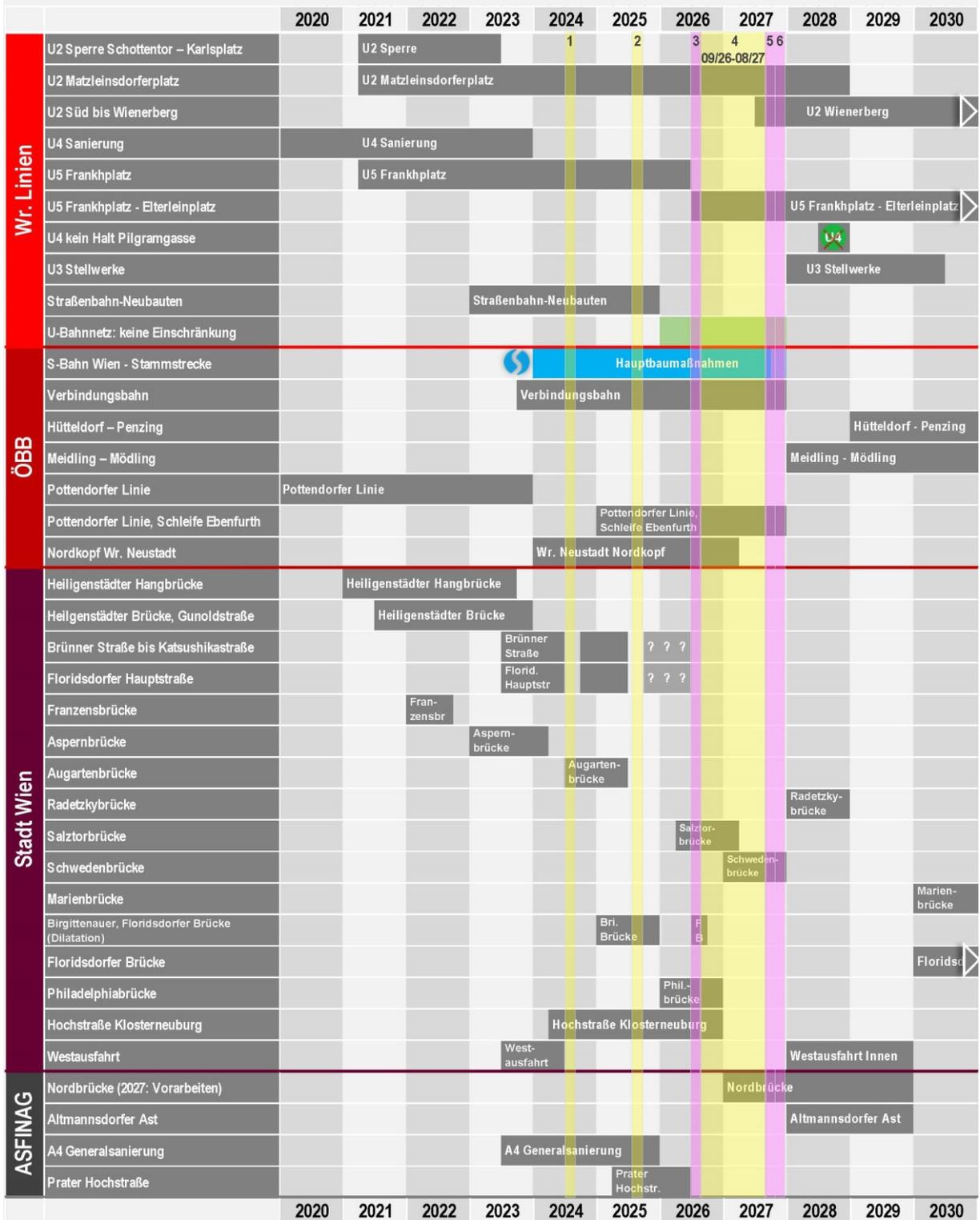
Mag. Michaela Haas (Fachreferentin Behördenverfahren) eh.

Beilagen:

Programm S-Bahn Wien – Stakeholder-Abhängigkeiten
ERTMS/GSM-R Quality of Service
GSM-R Interfaces Class 1 Requirements

Der Verhandlungsleiter hält zu den von der ÖBB-Infrastruktur AG vorgelegten Beilagen fest, dass die Beilage “Programm S-Bahn Wien – Stakeholder-Abhängigkeiten” in die Verhandlungsschrift aufgenommen wird. Die Beilagen “ETMRS/GSM-R Quality of Service” und “GSM-R Interfaces Class 1 Requirements” werden als ergänzende Unterlagen den Projektunterlagen beigegeben.

Programm S-Bahn Wien Stakeholder Abhängigkeiten, Wien



15.07.2022

Programm "S-Bahn Wien" - Gesamtterminplan [GTP], V1.4

Schlussklärung des Verhandlungsleiters:

Der Verhandlungsleiter stellt nach Umfrage fest, dass keine weiteren Wortmeldungen mehr vorliegen.

Auf die Verlesung der Verhandlungsschrift wird einvernehmlich verzichtet.

Die Verbesserung orthographischer oder stilistischer Fehler in dieser Verhandlungsschrift bleibt vorbehalten.

Verhandlungsdauer am 30. August 2022:

Beginn: 9:00 Uhr

Ende: 11:15 Uhr

Verhandlungsdauer am 31. August 2022:

Beginn: 9:00 Uhr

Ende: 10:45 Uhr

Der Verhandlungsleiter hält fest, dass der Verhandlung mehr als drei Beteiligte beigezogen wurden.

Der Bescheid wird nach Durchführung allenfalls noch erforderlicher Verfahrensschritte schriftlich ergehen.

Der Verhandlungsleiter erklärt die Verhandlung für geschlossen.

Für die Bundesministerin:
Der Verhandlungsleiter:
Mag. Erich Simetzberger
Dr. Erich Neumeister, LL.M.