

einlaufstelle@bvwg.gv.at

Geschäftszahl (GZ): W104 2265480-1/46Z

Städtebauvorhaben Nordwestbahnhof; Stellungnahme zur mündlichen Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht

Sehr geehrte Damen und Herren!

Fristgerecht bringt das Forum Wissenschaft & Umwelt (FWU) zum genannten Betreff folgende Stellungnahme samt Anträgen ein:

1. Weiterbetrieb

Ein Weiterbetrieb des Nordwestbahnhofs ist auf Grund der aktuellen Situation nicht möglich (siehe dazu sogar Unterlagen, vorgelegt von der ÖBB-Immobilienmanagement GesmbH vom 25.08.2023). Daher ist er a fortiori nicht „konkret absehbar“, auf Grund diverser erfolgter Maßnahmen zum Abbau der Infrastruktur (Hauptspediteur Schenker ist abgesiedelt, Rückbau von Schienen, Verlagerung zum Güterterminal Wien-Süd, ...) schon gar nicht im Ausmaß des Jahres 2006.

2. Wiederbetrieb

Die ÖBB arbeiten gegen die Wiederinbetriebnahme. Ein Wiederbetrieb ist nicht angestrebt und daher schon gar nicht „konkret absehbar“, wie u.a. folgende Dokumente zeigen:

- Das Geschäftsfeld „Warenversorgung“ der ÖBB Infrastruktur AG soll u.a. aus der Innstraße am Nordwestbahnhof zum Brigittenauer Sporn verlagert werden. Die ÖBB hat dazu u.a. auch schon Architekturentwürfe in Auftrag gegeben [I1b]. Ferner gab es eine öffentliche Ausschreibung „IM2209: Warenversorgung Brigittenau, Bau - WV BRIG: Örtliche Bauaufsicht Bau“ in der es u.a. heißt [I1c]:

„Aufgrund der Verwertung des Nord- und Nordwestbahnhofes ist der Verbleib der dzt. dort angesiedelten Bereiche des GF Warenversorgung (WV) nicht mehr möglich.“

„Die Freimachungen der Stadtentwicklungsgebiete Nord- und Nordwestbahnhof haben bis Ende 2024 zu erfolgen.“

Ebenso wurden schon Leistungen für die Gebäudehülle (Fassade und Dach) des Werkstätten-/Bürogebäudes für die Warenversorgung am Brigittenauer Sporn ausgeschrieben [I1d].

Die ÖBB Infrastruktur AG hat einen „Bauftrag“ unter dem Titel „IM2209: Warenversorgung Brigittenau, Bau - WV BRIG: Werkstätten-/Bürogebäude; Baumeister 2 - Ausbau + Außenanlagen“ im Wert von € 6.187.251,82,- bestätigt (letzte Änderung am 29.12.2023). Leistungen müssen bis zum 31.12.2024 erbracht werden [I1e]. Im Auftrag heißt es u.a. [I1e]:

„Aufgrund der Verwertung des Nord- und Nordwestbahnhofes ist der Verbleib der dzt. dort angesiedelten Bereiche des GF Warenversorgung (WV) nicht mehr möglich. Aus diesem Grund und um entsprechende Optimierungen und Synergieeffekte nutzen zu können, werden die dzt. Standorte in der Ladestraße (Logistikhalle) und in der Innstraße (Werkstätten-Büro) gemeinsam am Standort in Wien Brigittenau untergebracht.“

- Es liegt eine artenschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung der MA 22 vom 19.12.2023 im Zusammenhang mit der Errichtung einer Warenversorgungsanlage Brigittenau der ÖBB Infrastruktur AG vor, mit der u.a. Funktionen der Warenversorgung aus der Innstraße beim Nordwestbahnhof übernommen werden sollen („ÖBB Errichtung Warenversorgungsanlage Brigittenau (898161/2023)“; Plattform der Stadt Wien gemäß der Aarhus-Konvention [I1a]).

Dem Bescheid ist zu entnehmen [I1a]:

„Die alten Standorte würden von der Stadt Wien für Wohnprojekte übernommen.“
(Seite 19)

„An den bisherigen Standorten des ehemaligen Nord- und Nordwestbahnhofes entstehen Stadterweiterungsgebiete. Dadurch ist eine Übersiedlung erforderlich, ...“ (Seite 20)

„Aus fachlicher Sicht wird auch ein Vorteil darin gesehen, dass auf dem neuen Standort Versorgungseinrichtungen zusammengezogen werden, die bisher an unterschiedlichen Standorten (am Areal des ehemaligen Nordbahnhofes und Nordwestbahnhofes) situiert waren.“ (Seite 22)

„Andererseits ermöglicht die Aufgabe der bisherigen Standorte im Bereich des ehemaligen Nord- und Nordwestbahnhofes die Entstehung von

*Stadterweiterungsgebieten, was ebenfalls ein öffentliches Interesse darstellt.“
(Seite 25)*

- *„Geothermie-Probepbohrungen am Nordwestbahnhofgelände“
„Raus aus Gas macht ernst: Für den neuen Stadtteil am Nordwestbahnhof haben im Auftrag der ÖBB die Probepbohrungen für Geothermie stattgefunden, ...“
Blog Stadtentwicklung. Ein Service der Stadt Wien (MA 18, MA 19, MA 21 A, MA 21 B, MA 41) [I1]*

Über die Vergabeseite „offenevergaben.at“ wird ersichtlich, dass die ÖBB Infrastruktur AG diese Bohrungen für das Stadtentwicklungsgebiet Nordwestbahnhof in Auftrag gegeben hat [I1f].

- Homepage der ÖBB-Immobilienmanagement GesmbH mit der Aussage [I2]:
„Durch die Übersiedlung des Güterterminals an den südlichen Stadtrand von Wien kann hier in den nächsten Jahren ein lebenswertes Stadtviertel entstehen.“
- Presseaussendung der Stadt Wien am 19.09.2023 [I3] *„Ludwig/Sima/Angelo: Neuer Stadtteil am Nordwestbahnhof nimmt Fahrt auf“
„Gemeinsam mit den ÖBB realisieren wir bis 2035 ein beeindruckendes Projekt, das 16.000 Menschen ein Zuhause bietet und 4.700 Arbeitsplätze schafft.“ (Wiener Bürgermeister Ludwig); „Das neue Stadtviertel wird alle Stückerl moderner Stadtplanung spielen!“ (Wiener Umweltstadträtin Sima); „Durch die Zusammenlegung von Frachtenbahnhöfen und die Modernisierung des Bahnbetriebs, können wir ehemalige Bahnareale revitalisieren und Raum für neue Stadtquartiere mit hoher Lebensqualität schaffen. 2024 wird am Nordwestbahnhof mit der Freimachung und Entsiegelung begonnen.“ (Angelo, Mitglied des Vorstands der ÖBB-Infrastruktur AG)*
- Bildungscampus Nordwestbahnhof: Im Rahmen der Umsetzung eines Städtebauprojekts soll am Gelände des ehemaligen Nordwestbahnhofs auch ein Bildungscampus errichtet werden. Die Stadt Wien hat bei offenevergaben.at in der dortigen Kategorie „Dienstleistungen von Architektur-, Konstruktions- und Ingenieurbüros und Prüfstellen“ sowie der dortigen „Art“ „KD_8_2_Z2 Kerndaten für die Bekanntgabe von Wettbewerben“ für die Errichtung des Bildungscampus Nordwestbahnhof in 1200 Wien, Rebhannngasse, im Rahmen eines zweistufigen Wettbewerbs für die Erlangung eines Lösungsvorschlages für den Bildungscampus ein Preisgeld von € 168.000,- ausgeschrieben [I13].
- Antrag der ÖBB-Immobilienmanagement GesmbH beim Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie vom 06.12.2022 auf Auflassung der Eisenbahnstrecken zum und vom Nordwestbahnhof (siehe Antwort vom 24.01.2023 auf die Anfrage des Forum Wissenschaft & Umwelt vom 14.12.2022; Urkundenvorlage des Forum Wissenschaft & Umwelt vom 06.04.2023)
- Aussendung der ÖBB-Holding AG vom 04.01.2023 mit der Aussage [I4]:

„Auch am Gebiet des ehemaligen Nordwestbahnhofes wird in den nächsten Jahren ein völlig neues Stadtviertel mit Wohnungen, großzügigen Grünflächen und Bildungseinrichtungen entstehen.“

- Dem Terminalkonzept 2022, welches im Auftrag des BMK erstellt wurde, ist zu entnehmen [I4a]:
 - Seite 33:
„Seit 2016 wurden im Terminal Wien Süd CCT (neuer Standort als Ersatz für Wien Nordwestbahnhof), ...“
 - Seite 42:
„Nach Schließung von Wien Nordwestbahnhof CCT liegen alle Terminals (relativ) fern von Siedlungsgebieten und in oder nahe von Gewerbegebieten. Betriebseinschränkungen z.B. wegen Lärmschutz konnten beseitigt werden, gravierende umweltrelevante Bedenken betreffend die Terminals liegen nicht vor.“
- Aussage im Geschäftsbericht ÖBB-Infrastruktur AG 2021 [I5], wonach der Nordwestbahnhof in großem Umfang entwickelt wird.
- Presseaussendung der Stadt Wien vom 18.08.2020 [I6]:
 - „Übereinkommen zwischen Stadt Wien und ÖBB bringt am Nordwestbahnhof 10 Hektar Grünraum, 5.000 Arbeitsplätze, 6.500 Wohnungen uvm.“*, *„Ludwig: Areal vereint alle Stärken Wiens“* (Wiener Bürgermeister); *„Hebein: Verbindung von Klimaschutz und sozialem Zusammenhalt“* (damals Wiener Verkehrsstadträtin); *„Angelo: Ein zukunftsweisendes Stadtentwicklungsprojekt“* (Mitglied des Vorstands der ÖBB-Infrastruktur AG); *„Gaál: Ein Musterbeispiel für Erfolg des Wiener Wohnbau-Modells“* (Wiener Wohnbaustadträtin); *„Czernohorszky: Nordwestbahnhof wird ein Bildungszentrum für Wien“* (damals Wiener Bildungsstadtrat); *„Sima: Am Nordwestbahnhof ist die Zukunft zuhause“* (Wiener Umweltstadträtin)
- Aussage von Mag. Andreas Matthä, Vorstandsdirektor der ÖBB-Infrastruktur AG, Auszug aus einer Mitschrift zum Vortrag, den er am 30. September 2015 hielt [I7]:
 - „Der Wiener Nordwestbahnhof als letzter alter Speditionsbahnhof wird bald abgesiedelt werden. Der dortige Hauptspediteur Schenker hat bereits vor Jahren groß neu gebaut im Hafen Albern.“*
- Aussage von Verkehrsministerin Doris Bures im Rahmen eines ORF-Beitrags vom 02.08.2013 [I8]:
 - „Der neue Terminal macht gleichzeitig den ÖBB-Umschlagsplatz am Nordwestbahnhof obsolet.“*
- Im Zielnetz der ÖBB 2025+ wird der Nordwestbahnhof nicht erwähnt [L1].
- Das „Terminalkonzept 2022. Aktualisierung und Weiterentwicklung des Terminalkonzepts von 2016“ [L2] des BMK macht darauf aufmerksam, dass das Güterterminal Wien Süd der Ersatz für den Nordwestbahnhof ist (Seite 33):

„Terminal Wien Süd CCT (neuer Standort als Ersatz für Wien Nordwestbahnhof)“

- Antrag des Projektwerbers auf Erteilung einer Genehmigung für das Städtebauvorhaben Nordwestbahnhof vom 02.03.2021 [I9]
- In „ÖBB Infrastruktur. Einlagezahl 12/01. Strecke 106 Wien Matzleinsdorf (Meidling) – Wr. Neustadt TERMINAL WIEN INZERSDORF UVE + Fachberichte km 5.6+44 bis km 8.0+15. EINREICHPROJEKT 2010. Umweltverträglichkeitserklärung“ heißt es auf Seite 32 [I10]:

„Der Standort Inzersdorf ist in einem ersten Schritt als Ersatz für andere Standorte vorgesehen:

- *Bahnhof Wien Nordwest, ...“*

, ...

Ferner heißt es auf Seite 90:

„Durch die Errichtung des Terminals Wien Inzersdorf ist eine Absiedlung auf dem Standort Wien Nordwest möglich. Das Areal steht dann für eine aus Sicht des Städtebaus höherwertige Entwicklung zur Verfügung.“

Ferner heißt es in der „UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG Strecke 106 Wien Matzleinsdorf (Meidling – Wr. Neustadt (Pottendorfer Linie) TERMINAL WIEN INZERSDORF“ des BMVIT auf Seite 86 [I10]:

„...der Bahnhof Wien Nordwest für eine Kapazitätserweiterung nicht entwicklungsfähig ist, eine grundlegende Erneuerung ansteht sowie die Lage im dicht besiedelten Gebiet auf Dauer nicht zweckmäßig erscheint, zumal dieser Bereich sinnvoller städtebaulich als Stadterweiterungsgebiet künftig genutzt werden soll.“

- MA 21 (2008): Stadt muss leben. Städtebauliches Leitbild Nordwestbahnhof, Wien, 60 Seiten, Seite 2; [L3] (weiterentwickelt 2016, 2019)
Beschluss der Stadtentwicklungskommission in ihrer 32. Sitzung am 17. November 2008 einstimmig angenommen:
„Ein verbindlicher Absiedlungsplan für die Güterverkehrseinrichtung seitens der Österreichischen Bundesbahnen in Verbindung mit der Entwicklung am Standort Inzersdorf gilt als grundsätzliche Voraussetzung für weitere Schritte betreffend die Neuentwicklung Nordwestbahnhof.“
- Zu Kapazitätsfragen gibt es überdies Widersprüche zwischen SNIZEK & PARTNER (OZ_29_Urkundenvorlage_Beilage_11) und der Studie für die PGO durch SNIZEK & PARTNER im Jahr 2010 im Vorfeld der UVE Inzersdorf [I11] sowie zu anderen Angaben (Homepage der ÖBB-Infrastruktur AG [I12] oder dem Rechnungshof im Jahr 2012 [L4].).

3. Weiter- oder Wiederbetrieb

Ein Weiter- oder Wiederbetrieb des Nordwestbahnhofs entbehrt daher jeder realen Grundlage und ist rein fiktiv.

Siehe dazu auch den Antrag des Projektwerbers auf Projektgenehmigung [I9] vom 02.03.2021 sowie aktuelle Informationen der ÖBB gemeinsam mit der Stadt Wien („*Ludwig/Sima/Angelo: Neuer Stadtteil am Nordwestbahnhof nimmt Fahrt auf*“, Presseaussendung der Stadt Wien am 19.09.2023 [I3]: „*Gemeinsam mit den ÖBB realisieren wir bis 2035 ein beeindruckendes Projekt, das 16.000 Menschen ein Zuhause bietet und 4.700 Arbeitsplätze schafft.*“ (Wiener Bürgermeister Ludwig); „*Das neue Stadtviertel wird alle Stücke moderner Stadtplanung spielen!*“ (Wiener Umweltstadträtin Sima); „*Durch die Zusammenlegung von Frachtenbahnhöfen und die Modernisierung des Bahnbetriebs, können wir ehemalige Bahnareale revitalisieren und Raum für neue Stadtquartiere mit hoher Lebensqualität schaffen. 2024 wird am Nordwestbahnhof mit der Freimachung und Entsiegelung begonnen.*“ (Angelo, Mitglied des Vorstands der ÖBB-Infrastruktur AG)).

Diese eindeutige Absicht der Errichtung eines vorbildlichen städtebaulichen Projekts auf dem Areal des ehemaligen Nordwestbahnhofs findet sich auch aktuell auf der [Homepage der ÖBB-Immobilienmanagement GesmbH](#) („*Durch die Übersiedlung des Güterterminals an den südlichen Stadtrand von Wien kann hier in den nächsten Jahren ein lebenswertes Stadtviertel entstehen.*“) bzw. der [Stadt Wien](#) („*Stadtentwicklungsgebiet Nordwestbahnhof. Vom Güterumschlagplatz zum neuen Stadtteil bis 2035*“) wieder.

Nullvariante laut § 6 UVP-G 2000

4. Fortschreibung des Ist-Zustandes zum Zeitpunkt der Entscheidung

Schienen am ehemaligen Güterbahnhof Wien Nordwestbahnhof wurden bereits weitgehend abgebaut. Anträge auf weiteren Abbau bestehen und sind möglicher Weise schon genehmigt. Wichtige Transportunternehmen wie z.B. Schenker sind bereits abgesiedelt.

Als Fortschreibung des Ist-Zustandes kommt daher die Entwicklung einer „Gstätten“ auf dem größten Teil des Areals in Frage, was durchaus positiv zu verstehen ist: Optionen für Freizeitnutzungen, für Grünflächen und für Unterstützung und Entfaltung von Biodiversität. Dies steht im positiv zu bewertenden Gegensatz zu geradezu brutalen Eingriffen, wie sie im Bescheid der MA 22 zur artenschutzrechtlichen Ausnahmebewilligung „*ÖBB Errichtung Warenversorgungsanlage Brigittenau (898161/2023)*“ zur Übersiedlung von Funktionen vom Nordwestbahnhof (Innstraße) zu erkennen sind: Tötung, Übersiedlung gefährdeter Tierarten etc. würde im Fall der Fortschreibung des Ist-Zustandes unterbleiben.

5. Absehbarkeit

Ein Weiter- bzw. Wiederbetrieb ist jedenfalls nicht absehbar, im Gegenteil höchst unwahrscheinlich, wie u.a. die Bemühungen der Stadt Wien und der ÖBB hinsichtlich der Entwicklung eines städtebaulichen Projekts zeigen (siehe diverse Beispiele vorn). Aktuell macht die Bezirksvorsteherin von Brigittenau darauf aufmerksam [I14]: „*Die Flächenwidmung wird im Februar oder März im Gemeinderat beschlossen.*“

Als zeitgemäßes Projekt kommt die gegenständliche Einreichung des Projektwerbers sicherlich nicht in Frage: Das Projekt stammt aus den 90er Jahren des vorigen Jahrhunderts, gewann nach Konkretisierung und Überarbeitung einen städtebaulichen Wettbewerb 2008, wurde seither schrittweise aktualisiert (2016, 2019: Stichwort „Städtebauliches Leitbild“). Bei einem derartigen Architekturwettbewerb geht es um Gestaltungsfragen, um Ästhetik, um Nutzung aktueller technischer Möglichkeiten zur Ausformung von Gebäuden und Infrastruktur; nicht bzw. nicht prioritär geht es dabei um das Wohlbefinden der Bewohner:innen, Besucher:innen und Anrainer:innen, schon gar nicht um Umwelt- und Klimaschutz.

Die diesbezüglichen Rahmenbedingungen sind seit 2008 ganz entscheidend weiterentwickelt worden (siehe u.a.: Smart City Strategie Wien (u.a. Senkung des MIV auf 20% - mit dem gegenständlichen Projekt sicher nicht erreichbar) sowie Wiener Klimafahrplan).

Zeitgemäßer Städtebau und Gebietsentwicklung müssen daher anderen Kriterien folgen, die z.B. in der ersten Einwendung des Forum Wissenschaft & Umwelt gegenüber der MA 22 am 15.02.2022 (siehe Beilage) charakterisiert wurden. Siehe dazu auch die Stellungnahme (siehe Beilage) des Forum Wissenschaft & Umwelt zum in Ausarbeitung befindlichen Flächenwidmungs- und Bebauungsplan Nordwestbahnhof (Planentwurf 8355 im 20. Bezirk) gegenüber der MA 21 sowie die im gegenständlichen Verfahren eingebrachten Gutachten von Frey und Kerschner, Weber (siehe Beilagen). Es geht dabei jedenfalls um die Reduktion der Besiedlungsdichte, die derzeit jene der Inner-Gürtelbezirke überschreitet (!) und dementsprechend um eine Reduktion der Bauvolumina und insbesondere der Gebäudehöhen sowie des motorisierten Individualverkehrs (Gutachten Frey).

Bezüglich möglicher zeitgemäßer Alternativen zum gegenständlichen Projekt wird auch hingewiesen auf Konzepte und Projekte der Stadt Wien:

- Smart City Strategie Wien (u.a. Senkung des MIV auf 20% - mit dem gegenständlichen Projekt sicher nicht erreichbar) sowie
- Wiener Klimafahrplan,
- Village im Dritten (keine Hochhäuser; optisch autofrei – keine Stichstraßen, nur Wege für Fußgeher:innen und Radfahrer:innen; Wärme- und Kälteversorgung über Erdwärme/Einsatz von Photovoltaik),
- autofreie Siedlung im 21. Bezirk, Nordmanngasse 25/27 (älteres, schon umgesetztes Vorhaben),

- Energieversorgung in der Käthe-Dorsch-Gasse in Wien im 14. Bezirk (bereits umgesetztes Projekt; Wärmenutzung aus dem Abwasser/Solarthermie/Photovoltaik/Erdwärmenutzung/ Wärmespeicher),
- „Oberes Hausfeld“: u.a. Photovoltaik und Erdwärme

Konkret absehbar ist daher nicht die Realisierung des (stark veralteten) Einreichprojekts, sondern ein Projekt gemäß den dargestellten Konzepten der Stadt Wien, gemäß den Projektbeispielen und anderen Praxisbeispielen sowie den vom Forum Wissenschaft & Umwelt mehrfach eingebrachten Kriterien.

Fazit:

Das UVP-G 2000 verpflichtet den Projektwerber grundsätzlich nicht, eine Null-Variante zu „planen“. Die Null-Variante, dh der Verzicht auf die Realisierung des Projekts ist aber ein wesentlicher Maßstab dafür, ob das Einreichprojekt bewilligungsfähig ist, insbesondere im Sinne des § 17 Abs 4 UVP-G 2000 (siehe Lampert, UVP-G, § 1 RZ 31 mwN). Im Sinne von § 6 Abs 1 Z 2 UVP-G 2000 hat die UVE alternative Lösungsmöglichkeiten unter Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen zu enthalten. Wenn zur Beurteilung der Varianten ein Vergleich mit der Null-Variante angestellt wird, so darf sich dieser Vergleich nicht auf einen (völlig fiktiven) Weiter- oder Wiederbetrieb des Nordwestbahnhofs beziehen, sondern nur auf eine Fortschreibung des Ist-Zustands im Zeitpunkt der Entscheidung.

Gemäß UVP-G 2000 (siehe dazu auch die Niederschrift von der Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht am 14.04.2023) kommt daher wie dargestellt und dokumentiert (siehe oben) für die Nullvariante des Vorhabens keineswegs ein Weiter- oder Wiederbetrieb des Nordwestbahnhofs in Frage, sondern die Fortschreibung des Ist-Zustandes zum Zeitpunkt der Entscheidung (d.h. eine weitgehend unbebaute Fläche, mit Optionen für Freizeitnutzungen, städtisches Grün, Erhaltung und Förderung der Biodiversität) oder als konkret absehbare Entwicklung die Umsetzung eines städtebaulichen Vorhabens, das zeitgemäßen Kriterien (z.B. des Klimaschutzes) sowie absehbaren künftigen Entwicklungen entspricht (siehe oben: Village im Dritten, autofreie Siedlung im 21. Wiener Bezirk (Nordmannngasse 25/27), Käthe-Dorsch-Gasse in Wien im 14. Bezirk, „Oberes Hausfeld“ (Vorhaben „Städtebauvorhaben Oberes Hausfeld“ MA 22 – 441599 – 2021), Smart City Strategie Wien (u.a. Senkung des MIV auf 20% - mit dem gegenständlichen Projekt sicher nicht erreichbar) sowie Wiener Klimafahrplan, ...).

Das FWU erhebt folgende Unterlagen, die in der Beilage übermittelt werden, vollinhaltlich zum eigenen Vorbringen:

- Kurzgutachterliche juristische Stellungnahme von Univ-Prof. Dr. Ferdinand Kerschner vom 6.8.2022
- Gutachten von Univ.-Prof. DI Dr. Gerlind Weber vom 03.04.2023
- Erwiderung von DI Dr. Harald Frey (TU Wien, Institut für Verkehrsplanung) vom 23.5.2022

Festgestellt wird weiters, dass einige Vorbringen des Beschwerdeführers Forum Wissenschaft & Umwelt (FWU) laut Bescheidbeschwerde vom 12.12.2022 (und Urkundenvorlage vom 06.04.2023 sowie 08.07.2022 und 18.08.2022) bisher nicht behandelt wurden. Das FWU stellt daher den

Antrag

Das Gericht möge

- dem Projektwerber auftragen, dem Einreichprojekt eine Nullvariante zu Grunde zu legen, die gemäß UVP-G 2000 einer Fortschreibung des Ist-Zustandes (Grün, Freizeitnutzungen, Biodiversität) oder einer tatsächlich konkret absehbaren Entwicklung (städtebauliches Vorhaben nach aktuellen Kriterien einer zukunftsfähigen Stadtentwicklung) entspricht. Siehe dazu die Einbringungen des Forum Wissenschaft & Umwelt im Verlauf des gegenständlichen Verfahrens sowie seine Stellungnahme zum Flächenwidmungs- und Bebauungsplan für dieses Gebiet (Planentwurf 8355 im 20. Bezirk), aber auch zahlreiche zukunftsweisende Konzepte der Stadt Wien u.a.
 - Smart City Strategie Wien (u.a. Senkung des MIV auf 20% - mit dem gegenständlichen Projekt sicher nicht erreichbar) sowie
 - Wiener Klimafahrplan,
 - Village im Dritten (keine Hochhäuser; optisch autofrei – keine Stichstraßen, nur Wege für Fußgeher:innen und Radfahrer:innen; Wärme- und Kälteversorgung über Erdwärme/Einsatz von Photovoltaik),
 - autofreie Siedlung im 21. Bezirk, Nordmanngasse 25/27 (älteres, schon umgesetztes Vorhaben),
 - Energieversorgung in der Käthe-Dorsch-Gasse in Wien im 14. Bezirk (bereits umgesetztes Projekt; Wärmenutzung aus dem Abwasser/Solarthermie/Photovoltaik/Erdwärmennutzung/Wärmespeicher),
 - „Oberes Hausfeld“: u.a. Photovoltaik und Erdwärme
- dem Projektwerber auftragen, die den diversen Presseaussendungen, Homepages zugrundeliegenden Verträge, Anträge und sonstigen Unterlagen vorzulegen (verbindlicher Absiedlungsplan laut Stadtentwicklungsleitbild, Übereinkunft mit der Stadt Wien entsprechend Presseausendung der Stadt Wien vom 18.08.2020, Antrag der ÖBB-Immobilienmanagement GesmbH beim

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie vom 06.12.2022 auf Auflassung der Eisenbahnstrecken zum und vom Nordwestbahnhof (siehe Antwort vom 24.01.2023 auf die Anfrage des Forum Wissenschaft & Umwelt vom 14.12.2022) sowie Studien vorzulegen wie z.B. Terminalstrategie 2020, TSA Map 2030 bzw. relevante Veröffentlichungen, die sich mit Kapazitäten von Güterterminals in Wien u.a. zur Erreichung des Schienenanteils beim Güterverkehr auf bis zu 40% beschäftigen).

- dem Projektwerber auftragen, zeitgemäße städtebauliche Alternativen im oben dargestellten Sinn zu entwickeln und darauf aufbauend eine aussagekräftige Alternativenprüfung durchzuführen und der Einreichung hinzuzufügen.
- die weiteren Vorbringen, Anträge und Anregungen des FWU laut Bescheidbeschwerde vom 12.12.2022 abhandeln. Dazu gehört z.B. die Frage der Europarechts-Widrigkeit und direkten Anwendung der UVP-RL 2014/52/EU.

Mit freundlichen Grüßen



Prof. Dr. Reinhold Christian
geschäftsführender Präsident

Beilagen:

- Einwendung des Forum Wissenschaft & Umwelt gegenüber der MA 22 zum UVP-Verfahren am 15.02.2022
- Stellungnahme des Forum Wissenschaft & Umwelt zum Flächenwidmungs- und Bebauungsplan (Planentwurf 8355 im 20. Bezirk) gegenüber der MA 21
- Gutachten Kerschner
- Gutachten Frey
- Gutachten Weber

Literaturverzeichnis

- [L1] Prinz, R. (2011): Zielnetz 2025+, ÖBB-Infrastruktur AG, 88 Seiten
<https://infrastruktur.oebb.at/de/unternehmen/fuer-oesterreich/zukunft-bahn-zielnetz/dokument?datei=Zielnetz+2025+Ergebnisbericht.pdf> (07.12.2023)
- [L2] BMK (2022): Terminalkonzept 2022. Aktualisierung und Weiterentwicklung des Terminalkonzepts von 2016, 106 Seiten, Seite 33
<https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:d8183879-1790-4974-bce7-cda38ed2c909/Terminalkonzept-2022.pdf> (07.12.2023)
- [L3] MA 21 (2008): Stadt muss leben. Städtebauliches Leitbild Nordwestbahnhof, Wien, 60 Seiten, Seite 2
<https://www.wien.gv.at/stadtplanung/nordwestbahnhof-staedtebauliches-leitbild>
sowie <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/h000040c.pdf>
(07.12.2023)
- [L4] Rechnungshof (2012): III–323 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XXIV. GP. Bericht des Rechnungshofes. Reihe BUND 2012/5. Rechnungshof GZ 860.130/002–1B1/12, Wien, 332 Seiten, Seite 269, 321

Quellen aus dem Internet

- [I1a] <https://portal.salzburg.gv.at/pub/aarhus/get/attachment/3026077> (22.12.2023)
- [I1b] <https://www.mohr-niklas.at/projekte/werkstaetten-und-lagergebaeude-brigittenau/>
sowie
<https://www.provia.at/bieterportal/VeroeffentlichteElemente/Verfahren/94128>
(22.12.2023)
- [I1c] <https://offenevergaben.at/auftr%C3%A4ge/140176> (22.12.2023)
- [I1d] <https://offenevergaben.at/auftr%C3%A4ge/164972> (22.12.2023)
- [I1e] <https://offenevergaben.at/auftr%C3%A4ge/175525> (04.01.2024)
- [I1f] <https://offenevergaben.at/auftr%C3%A4ge/168435> (04.01.2024)
- [I1] <https://blog.stadtentwicklung.wien.gv.at/geothermie-probebohrungen/> sowie
<https://offenevergaben.at/auftr%C3%A4ge/168435> (19.12.2023)
- [I2] <https://immobilien.oebb.at/de/projekte/liegenschaftsentwicklung/wien-nordwestbahnhof> (07.12.2023)
- [I3] https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20230919_OTS0128/
ludwigsimaangelo-neuer-stadtteil-am-nordwestbahnhof-nimmt-fahrt-auf sowie
<https://www.wien.gv.at/verkehr-stadtentwicklung/nordwestbahnhof.html>
(07.12.2023)
- [I4] <https://presse-oebb.at/news-oebb-investieren-12-milliarden-euro-in-die-leistungsfahige-und-moderne-bahninfrastruktur-der-ostregion?id=170821&menueid=27021&l=deutsch> (30.11.2023)
- [I4a] (05.01.2024)
- [I5] https://presse.oebb.at/de/dam/jcr:c6bec4eb-aae9-4ffb-ab8f-ed119d35cfe2/OEBB_Infra_GB2021_web.pdf (30.11.2023)

- [I6] <https://presse.wien.gv.at/2020/08/18/uebereinkommen-zwischen-stadt-wien-und-oebb-bringt-am-nordwestbahnhof-10-hektar-gruenraum-5-000-arbeitsplaetze-6-500-wohnungen-uvm> (07.12.2023)
- [I7] https://www.oevg.at/fileadmin/user_upload/Editor/Dokumente/Veranstaltungen/2015/Zyklus_Infrastruktur/protokoll_150930.pdf.pdf (30.11.2023)
- [I8] <https://wien.orf.at/v2/news/stories/2596126/> (07.12.2023)
- [I9] <https://www.wien.gv.at/kontakte/ma22/bekanntmachungen/pdf/genuehmigungsantrag.pdf> (07.12.2023)
- [I10] https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/eisenbahn/verfahren/matzleinsdorf/inzersdorf_gueterterminal.html (07.12.2023)
- [I11] https://www.planungsgemeinschaftost.at/fileadmin/root_pgo/Taetigkeitsberichte/pgo_jahresbericht2010.pdf (30.11.2023, Seiten 22-24)
- [I12] <https://infrastruktur.oebb.at/de/projekte-fuer-oesterreich/gueterzentren-und-terminals/gueterzentrum-wien-sued/rund-um-den-bau> (07.12.2023)
- [I13] <https://offenevergaben.at/auftr%C3%A4ge/157084> (22.12.2023)
- [I14] https://www.meinbezirk.at/brigittenau/c-politik/brigittenauer-bezirkschefin-ueber-ihre-plaene-fuer-2024_a6435166 (10.01.2024)