

Projekt Bahnausbau Meidling – Mödling Gutachterliche Stellungnahme Fachbereiche Ökologie und Naturschutz

Auftrag:

9.10.2022. Allgemeinverständliche ökologische Kurzbewertung des Bahnausbauprojekts

Auftraggeber:

Perchtoldsdorfer Bürgerliste, Gabriele Wladyka, GGR Bauwesen

Text, Freilanderhebungen & Fotodokumentation:

Mag. Kurt Nadler, Ökologe; DI Gudula Haug, Landschaftsökologin



Abb. 1: Charakteristisches Erscheinungsbild des aktuellen Bestands in im Bezug auf Geräusch- und Sichtabschirmung sowie Biotopausstattung und Naturerlebnismöglichkeit besonders sensiblem Abschnitt im zentralen Nordteil. 12.10.2022.

Zusammengefasste Stellungnahme

- Das Projektgebiet ist derzeit ein kleinregional einzigartiger Grünzug mit herausragender kommunaler Wohlfahrtswirkung hinsichtlich Durchgrünung, Klimaschutz, Natur-Erleben; abschnittsweise herrscht als besonderes Qualitätsmerkmal „Wildnischarakter“, wie er selten abseits alpiner Naturlebensräume vorkommt.
- Die ÖBB betreibt hier mit der derzeitigen Ausgestaltung ihrer Flächen Klimaschutz, nicht mit der geplanten.
- Der Grünzug erfüllt wichtige ökologische Funktionen und ist über Perchtoldsdorf hinausgreifend aus Naturschutzsicht das mit Abstand wertvollste Element abseits der Wienerwaldregion.
- Der Grünzug stellt für zahlreiche, teils auch gefährdete und EU-rechtlich geschützte Organismen und Lebensräume ein Wander- und Rückzugsgebiet dar. Die ÖBB hat auch hier das Verdienst um diese Lebensraumachse, aber auch die Verantwortung für deren Erhalt.
- Die Projektumsetzung würde weiträumige und nicht kompensierbare Umweltschädigungen nach sich ziehen:
- Die bestehenden Natur-Lebensräume würden nahezu zur Gänze dauerhaft vernichtet.
- Eine verheerende Klima- und CO₂-Bilanz ist angesichts der umfangreichen und weitflächigen Abriss-, Abbau-, Bauarbeiten und des dauerhaften Versiegelungsgrads zu erwarten.
- Der derzeit bestehende „klimaaktive“ Grünzug samt seiner Wohlfahrtswirkung würde vernichtet.
- Eine nur mehr gering durchgrünte Intensiv-Verkehrsachse würde das Gemeindegebiet noch stärker als bereits bestehend trennen.
- Die anrainende Bevölkerung würde dieser hochfrequentierten Verkehrsachse gegenüber verstärkt exponiert – mit Einbußen an Lebensqualität und auch Liegenschaftswerten.
- Privat genutzte „Grünoasen“ bestehender Kleingärten würden entfernt.
- Die Bauarbeiten würden länger anhaltende Störwirkungen auf das Leben in Perchtoldsdorf entfalten, auch was Verkehrsbehinderungen anbelangt.
- Die Projektumsetzung würde sohin Zielen und Leitlinien zahlreicher Gesetzesmaterien entgegenstehen, u.a. jenen des NÖ Raumordnungsgesetzes §1 und jenen des Bundes-Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes.
- Verschwendungen von Ressourcen und Steuergeldern sind insofern zu befürchten, als die bestehende Straßenbrücke noch nicht ein „Ersatzalter“ erreicht hat.

1. Projektgebiet

Perchtoldsdorf wird im geschlossenen verbauten Ostteil des Gemeindegebiets zur Gänze Nord-Süd von der Südbahnlinie durchschnitten.



Abb. 2: Die Südbahnquerung im Osten von Perchtoldsdorf auf drei verschiedenen Kartengrundlagen (Parzellen, Landkarte, Luftbilder). Quelle: NÖ-Atlas.

2. Projektbeschreibung

Das Unternehmen ÖBB-Infrastruktur (<https://infrastruktur.oebb.at/de/unternehmen>) plant den Ausbau der Südbahnstrecke im Abschnitt Meidling – Mödling (<https://infrastruktur.oebb.at/de/projekte-fuer-oesterreich/bahnstrecken/grossraum-wien/ausbau-meidling-moedling>). Demnach betrifft das Planungsgebiet auch die Marktgemeinde Perchtoldsdorf, dies auch noch in besonderem Ausmaß, da just hier ein abschnittsweise 6-gleisiger Ausbau geplant ist.

Die Planausschnitte von Nord nach Süd:

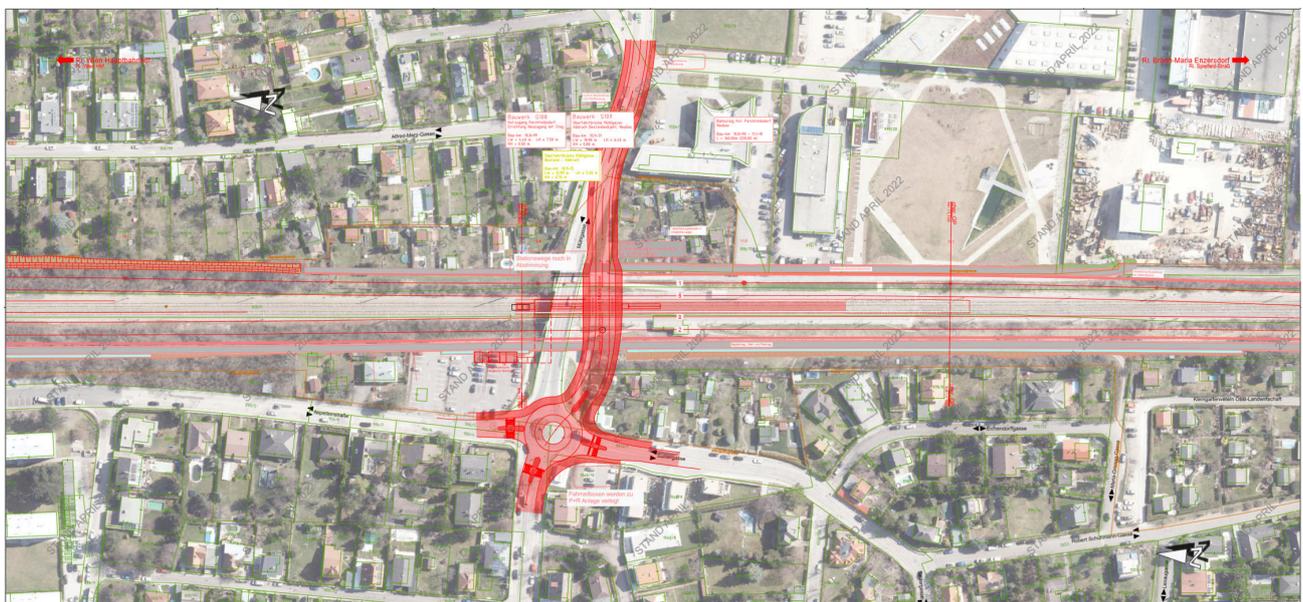
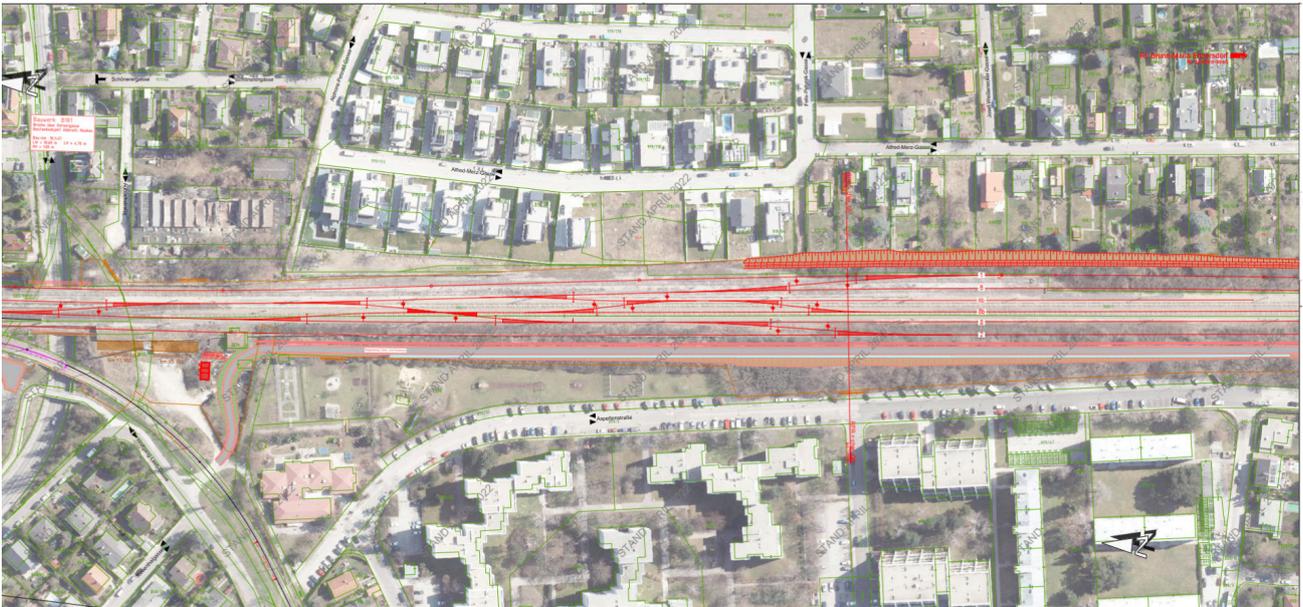


Abb. 3 und 4: Planungsgebiet Perchtoldsdorf, Nord- und Mittelteil. Quelle: ÖBB <https://infrastruktur.oebb.at/de/projekte-fuer-oesterreich/bahnstrecken/grossraum-wien/ausbau-meidling-moedling/rund-um-die-planung/planunterlagen-meidling-moedling>

3. Ist-Zustand

3.1. Siedlung und Verkehr

Das Projektgebiet liegt zur Gänze im geschlossenen suburbanen Siedlungsgebiet der Großstadt Wien samt Vorstädten (siehe Abb. 2-6). Die letzten angrenzenden Siedlungsschlüsse in Perchtoldsdorf zuungunsten von Grünraum erfolgten erst in den letzten Jahren, allesamt direkt östlich der Bahnlinie. Anrainende Wohnnutzung in Form von Einfamilienhäusern mit Gärten überwiegt bei weitem, gefolgt von (mehr oder weniger neuen) Gewerbegebieten mit geschätzt gut 20 % Anteil, konzentriert auf Bereiche direkt östlich der Bahn.

Auf etwa 15-20 % Lauflänge begleitet die größte Wohnblocksiedlung Perchtoldsdorfs, die „Aspettensiedlung“, das Projektgebiet.

Im Mittelbereich befindet sich die einzige Brücken-Überfuhr über die Bahnlinie, die Haupt-Zufahrtsachse nach Perchtoldsdorf (Mühlgasse). Im N bildet die Ketzergasse mittels einer Unterführung die Stadtgrenze zu Wien. Im S überspannt (querend) die Wiener Außenring-Autobahn A21 das Projektgebiet. Eine Abfahrt im Sinne einer Zufahrt nach Perchtoldsdorf existiert dort nicht. Es gibt auch keinerlei weitere Bahnquerungen. Perchtoldsdorf ist durch die Südbahnstrecke effektiv geteilt.

3.2. Grünräume und Grünzüge

Unverbaute Grünräume liegen in den tieferen Lagen des Gemeindegebiets nur mehr in Form weniger, weitgehend naturferner Inseln vor, wobei sich diese überwiegend durch intensive agrarische Nutzung auszeichnen und tw. auch nur geringe Erholungsfunktion aufweisen.



Abb. 7: Lage und Größe verbliebener agrarischer Nutzflächeneinheiten (je rot umrahmt) im weiteren Bahnumfeld. Quelle: <https://www.agraratlas.inspire.gv.at/?x=16.26826&y=48.12347&z=13.92616&r=0#/0000000000000,000000/3242854>.

Im NW findet sich dabei eine kleinteilig gegliederte, ökologisch noch höherwertige Weinbauflur um die Leopold-Figl-Promenade, im NO ein überaus monotones Groß-Ackergebiet der „Judenwiese“ und im SW die wiederum kleinteilige, weinbaudominierte Flur „Vier Batzl“ (Abb. 7 unten).

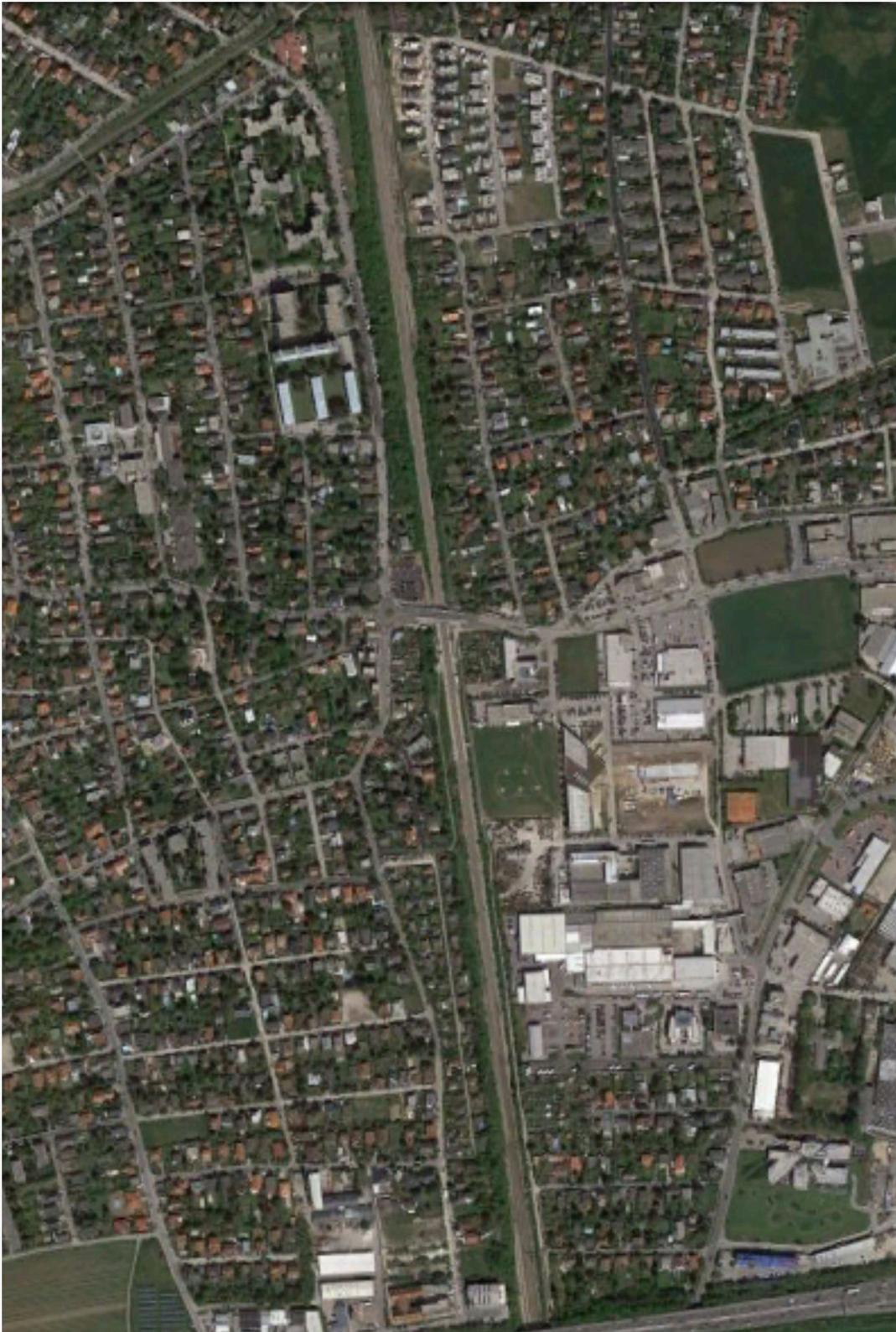


Abb. 8: Markanter und einziger derartiger Grün- bzw. Waldkorridor entlang der Südbahnstrecke in Perchtoldsdorf (längs um Bildmitte). Quelle: Google Earth, 2019.

Grünraum in Form von Wald findet sich in der weiteren Bahnumgebung nur am äußersten Ostrand des Gemeindegebiets zwischen Brennergasse und B12 in winzigflächiger Weise, im Waldentwicklungsplan <https://www.waldentwicklungsplan.at/map/?b=09X9&layer=ERIWGg&x=1811467&y=6127192&zoom=14> gekennzeichnet mit der Leitfunktion Schutzwald.

Einen markanten Waldzug stellt hingegen der Bahndamm dar, insbesondere am Westrand der ÖBB-Trasse (siehe Abb. 8 und 9). Auch wenn dieser nicht im Waldentwicklungsplan verzeichnet ist, unterliegt er doch aufgrund des Bewuchsscharakters und seiner Größe den Bestimmungen des nationalen Forstrechts wie etwa Rodungsbewilligungsnotwendigkeit bei Verbauungsbegehrlichkeiten. Es handelt sich um einen funktional überaus bedeutenden Grünkorridor, der nur punktuell an den Verkehrsachsenquerungen durchbrochen ist. An der südlichen Ostflanke ist er hingegen durch eine vor jüngerer Zeit erfolgte Weg-Anlage entlang der Gewerbezone entfernt oder degradiert worden (siehe Abb. 10).



Abb. 9: Markanter und einziger derartiger Grün- bzw. Waldkorridor entlang der Südbahnstrecke in Perchtoldsdorf, Blick von der Straßenbrücke nach N. Quelle: <https://www.youtube.com/watch?v=ytfcjfuxWYw&t=297s>.

Der „Grünraum“ des verbauten Siedlungsgebiets kann nur partiell ökologische Funktionen übernehmen, dies umso mehr, je geringer die Versiegelungsrate fortgeschritten ist. Gärten können etliche Funktionen des Naturraums nicht übernehmen, wenn sie auch bei entsprechend extensiver Nutzung (aus humanökologischer, ökologischer und landschaftsökologischer Betrachtung) überaus bereichernd wirken können. Es ist aber zu bedenken, dass Gartengestaltungen und -pflegeweisen durchaus auch unökologischen Modetrends unterliegen und dass auch im grundsätzlich durchgrüntem Wohnwidmungsbereich Versiegelungsraten mit ihren negativen klein- bis weltklimatischen und allgemeinökologischen Folgewirkungen kontinuierlich zunehmen.



Abb. 10: Beeinträchtiger und für allerlei Schutzgüter und Funktionalitäten auch zerstörter Korridorabschnitt südöstlich entlang der Südbahnstrecke in Perchtoldsdorf, Blick von der Straßenbrücke nach SSO. Durch einen schmalen, naturfernen Streifen von der Bahntrasse abgesetzt verläuft ein Asphaltweg, auf dem Fußgänger wie auch Radfahrer und andere nicht (oder wenig) motorisierte Nutzergruppen verkehren. Markanteres Grün gibt es erst wieder in angrenzenden Gärten. Naturschutzrelevante Lebensräume sind ersatzlos zerstört. Quelle: <https://www.youtube.com/watch?v=ytfcjfuxWYw&t=297s>.

3.3. Naturschutzgüter

Ohne Absolvierung eingehender Untersuchungen sind schon jetzt wichtige Schutzgüter bekannt.

Abseits der erwähnten ökologischen Funktionen des Bahn-Grünkorridors sind konkret die vorhandenen **Lebensräume** zu nennen:

Vorwälder und Gebüsche fortgeschrittenen Alters stellen einen zwar nicht national, aber durchaus regional oder lokal gefährdeten Biotoptyp dar, der im geschlossenen Siedlungsgebiet als einzigartig oder jedenfalls höchst bedeutsam zu werten ist. Hierbei sind nachgelagerte Funktionen zu berücksichtigen wie Blüten- und Fruchtangebot, welches wiederum von zahlreichen Tierarten genutzt wird, und vom Bahndammkorridor ausgehende „Nützlingsfunktionen“ in den angrenzenden Gärten, sei es durch Vögel oder Bestäuber-Insekten.

Der natürlich aufgewachsene Wald ist auch bereits alt genug, um einen Anteil an Totholz, ein wichtiges Requisite für Tiere oder Pilz-Arten, zur Verfügung zu stellen.

Siehe dazu Abb. 11, 18, 22-24, 26, 28 und 30.



Abb. 11: Natürlich entwickelter Vorwald nördlich der Park & Ride-Anlage. Er soll entfernt und durch Gleistrasse und Begleitweg ersetzt werden.

Der **Gleiskörper** stellt den zweitgrößten, wenn auch hinsichtlich des Bewuchses artenarmen Lebensraum, immerhin mit einigen spezialisierten Pflanzenarten wie dem Schmalblättrigen Hohlzahn (*Galeopsis angustifolia*), dar. Auch tierkundlich interessant sind vor allem die selten befahrenen Abstellgleis-Trassen. Die Schotterkörper dienen als Kleintier-Unterschlupf.



Abb. 12: Bahnschotterflur eines ungenutzten Nebengleises als charakteristischer Lebensraum des sonst eher seltenen Schmalblatt-Hohlzahns im Norden nahe der Wiener Stadtgrenze.

In verstreut liegenden Waldlichtungen existieren kleinstflächige Restfragmente von Trespen-**Halbtrockenrasen**, einem gefährdeten und EU-rechtlich geschützten Biotoptyp (Abb. 13 und 25).



Abb. 13: Kleine Restfläche eines solchen Halbtrockenrasens am westlichen Damm weit im Süden, umrahmt von schlehenreichem Gebüsch mit wichtigen tierökologischen Funktionen. Der ziemlich hohe Damm ist hier anschließend weithin unbegehrbar und so ein menschenfreies Tierrefugium.

Ergänzend kommen noch **Ruderalfluren**, aus Sicht des Pflanzenschutzes weniger interessant, aber wichtiger Lebensraum für Tiere, vor. Da hier und generell im Bereich der Bahndämme keine oder kaum Pflegeeingriffe stattfinden, bestehen hier gute, dauerhafte Überlebenschancen für Kleintiere, etwa unter den Insekten Langfühler-Heuschreckenarten.



Abb. 14: Naturschutzfachlich wertvolle, ungestörte Brachflur südlich der A21-Querung.

Eine Besonderheit in Zeiten der allgemeinen Stickstoff-Überdüngung und Eutrophierung aller Lebensräume ist das hier vorhandene **mesotrophe Lebensraumgefüge**, insbesondere in den westlichen Dammbereichen und auf den meisten Abhängen. Es ermöglicht in hohem Ausmaß gefährdeten Pflanzenarten die Existenz.

Aus dem Fachgebiet **Zoologie** liegen mehrjährige Streudaten vor, die Vorkommen von Teichmolch, Wechselkröte, Zauneidechse, Feldhamster, Turmfalke, Nachtigall, Pirol, Seidenschwanz, unbestimmten Fledermäusen, Fuchs, Ost-Igel, Dachs, Steinmarder, an Schmetterlingen: Russischer Bär, Schwalbenschwanz, Segelfalter, Trauerfalter, Großer Fuchs, Lindenschwärmer, Pappelschwärmer, Kiefernswärmer, Großer Feuerfalter, Kleiner Weinschwärmer, Rotes Ordensband, Blauer Eichen-Zipfelfalter, weiters Gottesanbeterin, Hirschkäfer und Weinbergschnecke belegen. Inkludiert sind hier etliche europarechtlich und landesrechtlich geschützte Arten sowie Vertreter der Roten Listen gefährdeter Arten.

Aus dem Fachgebiet **Botanik** konnten im Zuge eines ersten Lokalausweises am 12.10.2022 folgende naturschutzrelevante Arten (vgl. z.B. <http://flora.lefnaer.com/cgi-bin/rl.pl?name=Bromus%20erectus%20s.str.>) nachgewiesen werden: Traubenhyazinthe *Muscari neglectum* (im Pannon Rote Liste Vorwarnstufe), Aufrechte Trespe *Bromus erectus* (in Österreich regional gefährdet), Feld-Ulme *Ulmus minor* (gefährdet, im Pannon Vorwarnstufe).

4. Projektwirkungen (exemplarisch)

Eingriff	Wirkung	Betroffene Schutzgüter
Gehölzrodung	Verlust Schallschutz	Mensch
	Verlust Sichtschutz	Mensch
	Verlust Natur-Anblick	Mensch
	Verlust Lebensraum	Mensch, Tiere, Pflanzen, Lebensräume
	Verlust Klimaschutzfunktion	Mensch, Tiere, Pflanzen, Lebensräume
Gebäudeabriss und Gartenrodung	Verlust Lebens- und Rekreatiionsraum	Mensch
	Verlust Lebensraum	Tiere, Pflanzen, Lebensräume
	Verlust Klimaschutzfunktion	Mensch, Tiere, Pflanzen, Lebensräume
Errichtung Begleitweg	Nutzerkonflikte	Mensch
	Verringerte Erholungsfunktion	Mensch
	Korridorverlust, Isolationseffekt	Tiere, Pflanzen
Bahnverkehrsverdichtung	Kollisionsopfer	Tiere
Gleiskörperneu- und -ausbau	Verlust von Lebensraum	Tiere, Pflanzen, Lebensräume
Baumaßnahmen	Aufwändige Rohstoffgewinnung	Mensch, Tiere, Pflanzen, Lebensräume

	Aufwändige Rohstoffverarbeitung	Mensch, Tiere, Pflanzen, Lebensräume
	Bautätigkeit vor Ort	Mensch, Tiere, Pflanzen, Lebensräume
	Massentransporte	Mensch, Tiere, Pflanzen, Lebensräume
	(Zwischen-)Deponierung	Mensch, Tiere, Pflanzen, Lebensräume
Nachtbeleuchtung des begleitwegs	Lichtverschmutzung	Mensch, Tiere

Erwartbar sind folgende Eingriffe und Auswirkungen bzw. Folgewirkungen:

- Räumung und Abriss einiger Anwesen samt Gärten
- Emissionsstarke maschinelle Gehölzrodung (insbes. Lärm, Staub)
- Abbagern und Abfuhr von Vegetationsresten, Humusaufgabe und schließlich Dammmaterial
- Vegetationsentfernung und Abaggerung auf einem Großteil der bestehenden Bahngrundstücke auf nahe 2 Lauf-km mitten im Ortsgebiet
- Abransport von Boden- und Zutransport von Baumaterial
- Andernortige Rohstoffgewinnung und -aufbereitung von Einsatzmaterial (z.B. besonders ressourcenintensive und energieaufwändige Zementproduktion) sowie Deponierung und Entsorgung von abzutransportierendem Material
- Abriss und Neubau der Haupt-Stadtzufahrtsbrücke samt Verkehrsbehinderungen und Umweltwirkungen
- Errichtung von Baubetriebslagern an der Projektgebietsperipherie
- Intensiver, großflächiger und lang anhaltender Baumaschinen- und LKW-Verkehr samt Umweltbeeinträchtigungen wie Lärm, Abgasbelastung, Staub und Straßenverschmutzungen
- Lichtverschmutzung (samt Zusatz-Energieaufwand) in Bau- und Betriebsphase (Begleitweg)
- Verbreiterung der Bahntrasse samt Konstruktion von Gleiskörpern und Oberleitungen
- Errichtung einer asphaltierten westlichen Bahnbegleitstraße
- Pflanzung von „Alibi“-Gehölzreihen und künstliche Begrünungen von unversiegelten Restflächen
- Intensivierter Bahnverkehr mit stärkeren Umweltwirkungen als vorher
- Dauerhafter Ersatz eines innerstädtischen Grünkorridders durch Verkehrsflächen

Kollateralwirkungen anderswo und kumulative Wirkungen sind zu berücksichtigen. Eine nachhaltig negative Umweltwirkung ist garantiert; eine nachhaltig Klima schädigende Wirkung ist garantiert.

Betreffend das Schutzgut Mensch ist im Projektumsetzungsfall davon auszugehen, dass diverse Ökosystemleistungen verloren gehen. Beispielsweise wird die kindliche Prägung auf eine belebte, „intakte“ Natur ersetzt durch ein Aufwachsen in einer naturfernen Umgebung, was letztlich zu einem mangelnden Bezug zur Natur und Entfremdung von menschlichen Lebensgrundlagen führen kann.

Der Verlust an Erholungsraum führt tendenziell zu Erholungssuche anderswo, d.h. Forcierung von Zweitwohnsitzen im Grünen, Fernreisen, damit einhergehend stark erhöhte Energieaufwendungen und damit ein erhöhter Klima-Fußabdruck.

Betreffend Naturschutz ist vor allem die für sämtliche Schutzgüter relevante Lebensraumfunktion von Vernichtung bedroht.

Die bereits bestehende Neugestaltung im Bereich der Perchtoldsdorfer Bahnhofstetelle vor allem im Ostteil zeigt beispielhaft den zukünftig geplanten Status: stark verbaut mit nahezu wertlosem Restgrün, Verlust von naturnahem Biotopgefüge, von Tier- und Pflanzenlebenräumen, Durchbrechung der Korridorfunktion, des Biotopverbunds, Vernichtung von klimaaktivem Grün, Vernichtung von natürlichen Kohlenstoffspeicherstätten.

Alle Eingriffe (samt den skizzierten Folgewirkungen anderswo) und der geplante Dauerbetrieb würden zu immensen Energieaufwandserhöhungen und Ressourcenbeanspruchungen gegenüber dem Ist-Zustand führen und so auch den nationalen und internationalen Klimaschutzzielen entgegenlaufen, detto das Anwachsen der Versiegelungsrate.

5. Ergänzende Bilddokumentation von N nach S



Abb. 15: Überfuhr Ketzergasse im N, Blick nach NNO.



Abb. 16: Unterführung Ketzergasse.



Abb. 17: Nord-Ende des westlichen Begleitgrüns an der Wiener Stadtgrenze.



Abb. 18: Nebengleiskörper als Natur-Lebensraum am nördlichen Ostrand; zusammen mit dem Gehölz-Grünzug hinfällig bei Projektumsetzung.



Abb. 19: Abzureißende und gänzlich zu rodende Liegenschaft auf Bahngrund an der Einfahrt des geplanten Begleitwegs.



Abb. 20: Bunt und naturnah gegen die Bahnanlage hin abgeschirmte Spielwiese der Aspettensiedlung und des örtlichen Kindergartens, Natur zum Greifen nah. Der Gehölzzug liegt im Rodungs- und Wegerrichtungsbereich.



Abb. 21: Neue Grenzmauer zu neuer Siedlung am nördlichen Ostrand. Änderungen werden sich hier im Projektumsetzungsfall wohl nicht ergeben.



Abb. 22: Süd-Ende der Betonmauer des Vor-Bilds am Übergang zu einem noch erhaltenen wertvollen Grünzugabschnitt.



Abb. 23: Blick aus dem Waldstreifen neben der Aspettensiedlung nach ONO auf ein gleichwertiges Begleitgrün an der Ostseite; 2 betriebene und 2 unbefahrene Gleise; hier geplant ist sechsgleisiger Ausbau unter Rodung sämtlichen Begleitgrüns.



Abb. 24: Waldzugang aus der Aspettensiedlung.



Abb. 25: Halbtrockenrasenartige Waldlichtung mit viel Aufrechter Trespe als Biotopindikator-Grasart im mittel-nördlichen Ost-Begleitgrünzug.



Abb. 26: Bahnsiedlungszugang direkt nördlich der Mühlgasse an der Ostseite; zumindest der Rasenstreifen soll versiegelt werden; wahrscheinlich soll auch der Gehölzstreifen gerodet werden.



Abb. 27: Ostrand entlang des „neuen“ Gewerbegebiets; Begleitweg. Die neuen Begleitwege sollen mit 3,5 m Breite deutlich größer dimensioniert werden.



Abb. 28: Blick im Süden nach SSW: links schwacher, rechts ausgeprägter Gehölzstreifen mit Waldcharakter.



Abb. 29: Blick vom nicht ausgebauten Westrand-Schotter-Begleitweg SO-wärts zum Gewerbegebiet.



Abb. 30: Blick im Süden nach NNW auf den dort weithin ausgeprägten Waldstreifenkorridor.



Abb. 31: Nordblick unter der Autobahn.

6. Fachliche Kurz-Zusammenfassung

Das Projektgebiet ist auf weite Strecken ökologisch hochwertig und kleinregional bedeutsam.

Die ökologischen Funktionen sind einerseits humanökologischer Natur: Der Ist-Zustand sorgt für eine außergewöhnliche Naturerlebnismöglichkeit im Vorstadtraum, erbringt Wohlfahrtsleistungen insbesondere auch im ästhetischen Anblick des Herbstbuntaspekts und des Frühjahrs-Gehölzblüteaspekts. Besonders wichtig ist die Abpufferung der Technikwirkungen optischer und vor allem akustischer Natur durch Abschirmungswirkung des Bewuchses gegenüber dem bewohnten Siedlungsraum, dem Dauerlebensraum der ansässigen Bevölkerung. Dazu kommen landschaftsökologische Funktionen wie Milderung und Verbesserung des Mikroklimas und CO₂-Speicherungsfunktionen sowie die einzigartige Charakteristik als sich seit Jahrzehnten weitestgehend unbeeinträchtigt entwickelndes „Wildnisgebiet“. Ökologische Funktionen im Naturschutzbereich sind außer der vorhandenen Lebensraumfunktionen vor allem die eminente Migrationsachsenfunktion für diverse, teils als bedroht geltende Organismen.

Der östliche Abschnitt südlich der Straßenbrücke entlang der umgebauten Haltestelle zeigt einen erwartbaren Zielzustand für den Rest des Gebiets, sollte das Projekt verwirklicht werden, nämlich ungebremste Bahnlärm-Ausbreitung, weitgehende Flächenversiegelung, geringe Durchgrünung, Fehlen von Wald mit seinen Wohlfahrtswirkungen, starke menschliche Frequentierung, einen nahezu völligen Lebensraumverlust für die Lebewelt und schließlich auch Nutzungskonflikte zwischen menschlichen Nutzergruppen wie Spaziergängern einerseits und Radfahrern/Skatern andererseits.

Das vorgestellte Projekt ist als grob natur-, klima- und lebensraumschädigend zu qualifizieren, betreffend die Schutzgüter Mensch, Tier, Pflanze, Lebensraum und Planet. Die geplanten Projektwirkungen sind für die betroffenen Schutzgüter nicht im Geringsten, weder geografisch noch wirkungsähnlich ausgleichsfähig.

Quellen bzw. Literatur sind im Fließtext eingefügt.

Unterzeichnet:

Mag. Kurt Nadler

DI Gudula Haug

6.11.2022