

# UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG

## ÖBB-Strecke 117 Stadlau - Staatsgrenze nächst Marchegg Ausbau und Elektrifizierung

### ALLGEMEINE ZUSAMMENFASSUNG DES UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

**Zuständig für rechtlich-administrative Belange:**

Bundesministerium für Verkehr,  
Innovation und Technologie  
Gruppe Schiene, Abteilung IV/ Sch 2  
Radetzkystraße 2  
A - 1031 Wien

Mag. Michael Andresek

**Zuständigkeit für fachliche Belange:**

KORDINA ZT GmbH  
Schottenfeldgasse 28/6  
A - 1070 Wien

**KORDINA ZT**

in Zusammenarbeit mit den Sachverständigen  
der einzelnen Fachgebiete

## INHALTSVERZEICHNIS

|   |           |
|---|-----------|
| <b>1. ZUSAMMENFASSUNG UND BEWERTUNG</b>   | <b>3</b>  |
| <b>2. ALTERNATIVEN UND VARIANTENPRÜFUNG ( FRAGENBEREICH 1)</b>  | <b>8</b>  |
| <b>2.1 ZUSAMMENFASSUNG ZU DEN AUSWIRKUNGEN DER ENTWICKLUNG DES RAUMES IM HINBLICK AUF EINE NACHHALTIGE NUTZUNG DER RESSOURCEN</b> | 12        |
| <b>2.2 SCHLUSSFOLGERUNG DER SACHVERSTÄNDIGEN ZUM FRAGENBEREICH 1 ALTERNATIVEN UND VARIANTEN</b>                                   | 12        |
| <b>3. FRAGENBEREICH2: AUSWIRKUNGEN, MAßNAHMEN, KONTROLLE</b>  | <b>14</b> |
| <b>3.1 FACHSPEZIFISCHE SCHLUSSFOLGERUNGEN DER SACHVERSTÄNDIGEN ZUM FRAGENBEREICH 2:</b>   | 14        |
| Leben und Gesundheit  | 14        |
| Tiere, Pflanzen, Lebensräume, Gewässerökologie, Land- u. Forstwirtschaft, Jagd u. Fischerei                                       | 18        |
| <b>3.2 RESÜMEE FRAGENBEREICH 2 UND ZWINGENDE MASSNAHMEN</b>   | 21        |
| <b>4. EMPFOHLENE UND ZWINGENDE MAßNAHMEN</b>  | <b>22</b> |
| <b>4.1 ZWINGENDE MAßNAHMEN</b>  | 22        |
| 4.1.1 <i>Zwingende Maßnahmen Fragenbereich 4</i>  | 36        |
| <b>4.2 EMPFOHLENE MAßNAHMEN</b>   | 37        |
| 4.2.1 <i>Empfohlene Maßnahmen Fragenbereich 4</i>   | 38        |
| <b>5. FRAGENBEREICH 3: AUSWIRKUNGEN AUF DIE ENTWICKLUNG DES RAUMES</b>  | <b>39</b> |
| <b>5.1 FACHSPEZIFISCHE SCHLUSSFOLGERUNGEN DER SACHVERSTÄNDIGEN ZUM FRAGENBEREICH 3:</b>   | 39        |
| <b>6. FRAGENBEREICH 4: FACHLICHE AUSEINANDERSETZUNG MIT DEN STELLUNGNAHMEN</b>  | <b>43</b> |
| <b>6.1 ÜBERSICHT DER STELLUNGNAHMEN</b>   | 43        |
| <b>6.2 FACHSPEZIFISCHE SCHLUSSFOLGERUNGEN DER SACHVERSTÄNDIGEN ZUM FRAGENBEREICH 4:</b>   | 51        |
| <b>7. GESAMTBEWERTUNG UND RESÜMEE</b>   | <b>52</b> |
| Resümee   | 54        |

## 1. ZUSAMMENFASSUNG UND BEWERTUNG

Auf Basis der von der Projektwerberin ÖBB eingereichten Grundlagen haben die vom BMVIT beauftragten Sachverständigen nachfolgendes Gutachten erstellt.

Diese Zusammenfassung enthält lediglich, die aus Sicht der Erstellerin relevanten Grundaussagen des UVG-Gutachtens. Diese Zusammenfassung dient dazu die Inhalte und Aussagen der Sachverständigen im Sinne des UVP-G 2000 zusammenfassend darzustellen. Das heißt, am Anfang der einzelnen Bereiche steht die zusammenfassende Beurteilung des jeweiligen Fragenbereichs. Für genaue Erläuterungen und Begründungen ersuchen wir die Leserin und den Leser das nachfolgende Umweltverträglichkeitsgutachten zu beachten. **Dieses Gutachten wurde gemeinsam mit den Sachverständigen der folgenden Fachgebiete erstellt und ist ein Gesamtgutachten.**

### Fachgebiete der Sachverständigen

Die in der folgenden Tabelle benannten Sachverständigen wurden von der zuständigen Behörde (BMVIT) zur Begutachtung der ebenfalls in der Tabelle benannten Fachbereiche bestellt.

Die Auflistung der Sachverständigen und deren Fachbereiche, erfolgt auf Grund der Übersichtlichkeit in alphabetischer Form.

Die unten stehenden Kürzel dienen zur Fragenzuordnung der Sachverständigen für die Fragenbereiche 1-4.

| Kürzel | Fachbereich   | Sachverständige/r                             |
|--------|---|---|
| AW     | Abfallwirtschaft und Bodenchemie                    | Dr. Annemarie GRAUS-GÖLDNER                   |
| DS     | Denkmalschutz                                       | Dr. Martin KRENN                              |
| EB     | Verkehr (Schiene/ Eisenbahn)                        | Stella GmbH, DI Werner STELLA                 |
| ET     | Elektromagnetische Felder, Licht (Beleuchtung)      | Ing. Wilhelm LAMPEL                           |
| GK     | Gewässerökologie                                    | DI Reinhard WIMMER                            |
| HD     | Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik | MR Univ. Prof. Dr. Leopold WEBER              |
| HU     | Humanmedizin  | o. Univ. Prof. Dr. Manfred NEUBERGER          |
| LA     | Lärm- und Erschütterungsschutz                      | Ing. Erich LASSNIG                            |
| LU     | Luft und Klima                                      | Dr. Erich MURSCH-RADLGRUBER                   |
| ÖK     | Tiere, Pflanzen, Lebensräume (Ökologie)             | Dr. Hans Peter KOLLAR                         |
| RP     | Raumplanung, Landschaftsbild und Sachgüter          | DI Hans KORDINA                               |
| VS     | Verkehr ( Straße)                                   | Stella GmbH; DI Thomas SETZNAGEL              |
| WK     | Forsttechnik, Wald- und Wildökologie                | DI Martin KÜHNERT                             |
| WT     | Wasserbautechnik                                    | MR DI Peter FLICKER                           |
| KO     | Koordination; Erstellung des Gesamtgutachtens       | Kordina ZT GmbH; Bettina Riedmann, MAS RP ETH |

Tabelle 1: Sachverständige der Fachbereiche

Die Fachbereiche und damit die inhaltlich zuständigen Sachverständigen werden in der Folge den Schutzgütern zugeordnet, die im §1 UVP-G 2000 genannt sind. Die damit verbundene begriffliche Konzentration der Themenbereiche dient der eindeutigen Konzentration auf die Schutzgüter. Diese Definition über die Schutzgüter dient einer Konzentration auf die Umweltaspekte, die vom UVP-G gefordert ist und nicht einer Bearbeitung von wirtschaftlichen Aspekten, die im Rahmen eines Umweltverträglichkeitsgutachtens nicht notwendig sind.

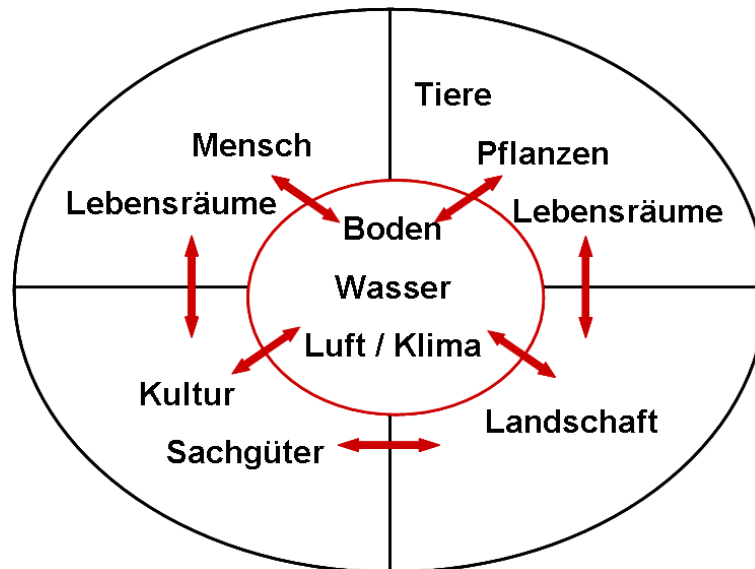
## Beurteilungsgrundsätze

Zur Erläuterung der Gliederung und inhaltlichen Differenzierung sind folgende Hinweise erforderlich. Im Zentrum der Betrachtungen gemäß UVP-Gesetz stehen die Schutzgüter: Menschen, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume, Boden, Wasser, Luft und Klima, die Landschaft, Sach- und Kulturgüter.

Im Rahmen der Beurteilung in diesem UVP Gutachten sind die mittelbaren und unmittelbaren Auswirkungen sowie die Wechselwirkungen zu beurteilen, die das zu prüfende Vorhaben auf die Schutzgüter hat.

- das Schutzgut **Mensch** mit den von ihm geprägten und genutzten Lebensräumen einschließlich der Schutzgüter **Sach-/ Kulturgüter** sowie **Landschaft** und andererseits
- die naturräumlichen biotischen Schutzgüter **Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume** mit ihren landschaftsspezifischen und ökologischen Prägungen bzw. Angeboten
- die naturräumlichen abiotischen Schutzgüter **Boden, Wasser und Luft / Klima** stellen die zentrale Lebensgrundlage der oben genannten Schutzgüter sowie den umweltspezifischen Hintergrund dar und wirken in alle anderen Schutzgüter in unterschiedlicher Weise (Intensität) hinein.

Die Gliederung in Schutzgutbereiche signalisiert die Orientierung der Umweltbeurteilung, in der einerseits Mensch und Natur und andererseits die Basisschutzgüter gleichwertig betrachtet werden müssen. Die Gleichstellung von Mensch und Natur erfolgt bewusst, um Wirkungen und Ausgleichsmaßnahmen in der UVE wie auch im UVG gleichwertig zu behandeln.



Die Beurteilung der Auswirkungen des Projektes erfolgte auf Basis der gestellten Fragen und auf Basis der zur Verfügung gestellten Unterlagen der ÖBB .

Für die bessere Lesbarkeit erfolgt hier eine Kurzbeschreibung des Vorhabens:

## Beschreibung des Vorhabens

Nach Angaben der Projektwerberin sieht das gegenständliche Ausbauvorhaben vor die bestehende ÖBB-Strecke 117 von der Haltestelle Wien Erzherzog Karl-Straße bis zur Staatsgrenze nächst Marchegg zweigleisig auszubauen und zu elektrifizieren sowie die Streckengeschwindigkeit auf  $V_{max}=160$  km/h anzuheben. Um das Sicherheitsniveau zu erhöhen sollen die bestehenden Eisenbahnkreuzungen großteils durch Über- bzw. Unterführungen ersetzt bzw. aufgelassen oder zumindest mit technischen Sicherungen ausgestattet werden.

Im Rahmen des Projekts erfolgt eine Attraktivierung der Bahnhöfe und Haltestellen mit einer Neugestaltung der Zugangssituationen, Einrichtung von Wegeleitsystemen und Reisenden-Informationssystemen. Insgesamt soll ein moderner Umweltstandard (Lärm-, Erschütterungsschutz, Entwässerungen) geschaffen werden.

Der Streckenausbau und die Elektrifizierung werde auf slowakischer Seite fortgesetzt. Bei den Strecken 117 Wien - Staatsgrenze n. Marchegg sowie 115 Gänserndorf - Marchegg handelt es sich gemäß Hochleistungsstreckengesetz um Hochleistungsstrecken (HL-Strecken).

Der Ausbau erfolgte in zwei Modulen:

Der 2-gleisige Vollausbau des Projektes soll in insgesamt drei Realisierungsetappen („Modulen“) umgesetzt werden:

- Modul 1a - 2-gleisiger Vollausbau Teilabschnitt Wien
- Modul 1b - selektiv 2-gleisiger Ausbau
- Modul 2 - 2-gleisiger Vollausbau Gesamtstrecke

In der ersten Realisierungsetappe Modul 1a soll der vorgezogene 2-gleisige Ausbau im Wiener Teilabschnitt von km 0,740 (Projektbeginn) bis km 5,693 erfolgen. Dieser Teilabschnitt soll zwischen 2014 und 2017 errichtet werden.

Zwischen 2017 und 2023 sei der selektiv 2-gleisige Ausbau der Strecke Modul 1b vorgesehen, wobei die Teilabschnitte Siebenbrunn-Leopoldsdorf, Schönfeld-Lassees sowie Bf Marchegg-Staatsgrenze 2-gleisig errichtet werden. Die Bahnhöfe Raasdorf, Siebenbrunn-Leopoldsdorf, Schönfeld-Lassees, Marchegg sowie die Haltestelle Untersiebenbrunn würden ebenfalls im Modul 1b errichtet (im Modul 2 lediglich die Weichenanschlüsse an das neue Streckengleis erfolgen), die Haltestellen Glinzendorf und Breitensee würden in Teilabschnitten im Modul 1b errichtet und in Modul 2 fertig gestellt.

In den eingleisigen Abschnitten erfolgt in der Phase Modul 1b lediglich eine technische Sicherung der Eisenbahnkreuzungen, ausgenommen seien die neben den Bahnhöfen querenden Landesstraßen (Unterführung L5, Überführung L11 und Unterführung L4). Weiters erfolgt die Elektrifizierung der für die Betriebsführung erforderlichen Streckengleise.

Ab 2028 soll schließlich der 2-gleisige Vollausbau Modul 2 mit der Gleiszulegung des 2. Gleises errichtet werden, sowie der Niveaufreimachung sämtlicher Eisenbahnkreuzungen bzw. deren Auflassung in den bis dahin noch verbliebenen 1-gleisigen Teilabschnitten erfolgen.

### **Streckengleise allgemein**

Die Strecke soll nach Angaben der Projektwerberin bestandsnah zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert werden. Um die gewünschte Geschwindigkeitserhöhung auf 160 km/h zu erzielen, wird der Einfahrtsbogen vor Marchegg um ca. 70m nach N verschoben. Die Nivellette der Streckengleise wird in etwa dem Niveau des Bestandsgleises entsprechen. Ausgenommen sind die Bereiche von km 1,2 bis km 3,0, von km 3,7 bis km 5,5 und die Überquerung des Rußbachs (km 17,5 bis km 18,0).

### **Strecke Projektanfang km 0,740 - Hst. Wien Aspern**

Im Abschnitt zwischen Projektbeginn bis Hst. Wien Aspern erfolge der zweigleisige Ausbau im Modul 1a. Neben der Zulegung des zweiten Gleises und der Elektrifizierung soll die die Gradienten aufgrund der Niveaufreimachungen der Hirschstettner Straße und des Contiweges um ca. 3 bis 4 m über den Bestand angehoben werden.

Um die Erschließung der Haltestelle Wien Aspern und die Anbindung der U-Bahn Station Aspern zu gewährleisten, müsse aufgrund der Elektrifizierung der Strecke eine Absenkung der Gradienten in diesem Streckenabschnitt (ca. km 3,7 - 5,5) um ca. 2 m unter den Bestand erfolgen.

Die Hst. Hirschstetten und Wien Aspern werden im Modul 1a mit Inselbahnsteig umgebaut.

### **Streckengleise Hst. Wien Aspern - Bf. Siebenbrunn-Leopoldsdorf**

Im Abschnitt zwischen Hst. Wien Aspern bis Bf. Siebenbrunn-Leopoldsdorf werde nach Angaben der Projektwerberin das zweite Gleis nördlich des Bestandsgleises zugelegt. Im Modul 1b erfolge die Errichtung des Oberbaus und des Unterbaus inkl. Elektrifizierung und Kabelwege des nördlichen Streckengleises.

Im Modul 2 werden der Ober- und Unterbau inkl. Fahrleitungsmaste des südlichen Gleises errichtet.

Der Bf. Raasdorf wird im Modul 1b umgebaut werden, lediglich die Weichenanschlüsse an das neue Streckengleis werden im Modul 2 errichtet.

Die Haltestelle Glinzendorf werde in zwei Modulen ausgebaut. Im Modul 1b erfolgen die Errichtung des nördlichen Randbahnsteiges und der Abtrag des Oberbaus des südlichen Gleises.

Im Modul 2 wird der südliche Randbahnsteig errichtet werden.

### **Streckengleise Bf. Siebenbrunn-Leopoldsdorf - Bf. Schönfeld-Lasse**

Im Abschnitt zwischen Bf. Siebenbrunn-Leopoldsdorf - Bf. Schönfeld-Lasse wird nach Angaben der Projektwerberin das zweite Gleis südlich des Bestandsgleises zugelegt. Zunächst werde neben dem bestehenden Gleis der Ober- und Unterbau inkl. Elektrifizierung und Kabelwege des zweiten Gleises errichtet. Anschließend werde das bestehende Gleis abgetragen und das zweite Gleis errichtet. Sämtliche Baumaßnahmen erfolgen im Modul 1b.

Der Bahnhof Siebenbrunn-Leopoldsdorf sowie die Haltestelle Untersiebenbrunn werden im Modul 1b umgebaut. Im Modul 2 würden nur die Weichenanschlüsse an das neue Streckengleis am westlichen Ende des Bahnhofs Siebenbrunn-Leopoldsdorf erfolgen.

### **Streckengleise Bf. Schönfeld-Lasse - Bf. Marchegg**

Im Abschnitt zwischen Bf. Schönfeld-Lasse bis Bf. Marchegg wird nach Angaben der Projektwerberin (vgl. Einlage A03E) das zweite Gleis südlich des Bestandsgleises zugelegt. Im Modul 1b erfolge die Errichtung des Oberbaus und des Unterbaus inkl. Elektrifizierung und Kabelwege des südlichen Streckengleises sowie die Herstellung des Unterbaus für das nördliche Streckengleis. Im Modul 2 wird der Oberbau inkl. Fahrleitungsmaste des nördlichen Gleises errichtet. Der Einfahrtsbogen in den Bahnhof Marchegg wird um ca. 70 m nach Norden verschoben.

Der Bahnhof Schönfeld-Lasse wird im Modul 1b umgebaut, wobei die Anschlüsse an das neue Streckengleis in Modul 2 erfolgen.

Die Haltestelle Breitensee wird in zwei Modulen umgebaut. Im Modul 1b erfolgen die Errichtung des südlichen Randbahnsteiges und der Abtrag des Oberbaus des südlichen Gleises. Im Modul 2 wird schließlich der nördliche Randbahnsteig errichtet.

Der Bahnhof Marchegg wird im Modul 1b umgebaut. Dies beinhaltet den Abtrag nicht mehr benötigter Gleise, den Gleisbau samt Herstellung eines neuen Unterbaus inkl. Entwässerung und Versitzbecken, die Errichtung beider Bahnsteige (Rand- und Inselbahnsteig) und des Personendurchganges zur Erschließung des Inselbahnsteiges.

Im Modul 2 erfolge die 2-gleisige Einbindung in den Bahnhof Marchegg von Westen und daraus resultierend die Verschiebung des Gleises 115 nach Norden.

### **Streckengleise Bf. Marchegg - Staatsgrenze Österreich / Slowakei**

Dieser Abschnitt falle nach Angaben der Projektwerberin zur Gänze ins Modul 1b und umfasse die Errichtung beider Gleise am Bestandsdamm samt Unterbau und Kabelwege sowie die Elektrifizierung des nördlichen Gleises.

Die Höhenlage der Trasse nach der Unterführung Schlosshoferstraße ca. km 36,0 Richtung March bleibe nahezu unverändert. Die nördliche Seite des Bahndamms, die aufgrund der Gleiszulegung erweitert wird, wird durch den bestehenden HW-Damm geschützt. Die Südseite des Bahndamms, auf der er auch als HW-Schutzdamm fungiere, bleibe von ca. km 36,6 bis zur March nahezu unverändert, da nur die Tragschichten für das Gleis 2 neu errichtet werden. Von der UF Schlosshoferstraße ca. km 36,0 bis km 36,6 wird der Damm südseitig geringfügig adaptiert.

#### **Das Ausbaukonzept sieht im Modul 1a und 1b vor**

- das bestehende, nicht elektrifizierte eingleisige Streckengleis aufzulassen und in Parallellage mit einzelnen Linienverbesserungen durch ein neues elektrifiziertes Gleis zu ersetzen,
- die Geschwindigkeit auf  $V_{max}=160$  km/h zu erhöhen und in den Abschnitten
  - Wien Erzherzog Karlstraße - Flugfeld Aspern
  - Siebenbrunn-Leopoldsdorf - Schönfeld-Lasse
  - Marchegg - Staatsgrenze

durch Zulegung eines zweiten Gleises die Kapazität zu erhöhen, wobei die Strecke vom Projektbeginn (km 0,74) bis zur Haltestelle Flugfeld Aspern (km 5,70) als Modul 1a vorgezogen errichtet wird und die weiteren 2-gleisigen Abschnitte gem. Zeitplan erst danach errichtet werden.

Die vorgesehene Errichtung des ersten Ausbaugleises in den Modulen 1a und 1b können wie folgt beschrieben werden:

- Errichtung Unter- und Oberbau sowie Fahrleitung Gleis 1 neu; Bestandsgleis während des Baus in Betrieb
- Bau der Längsentwässerung (Bahngräben) sowie Versitzbecken für Gleis 1

- Inbetriebnahme von Gleis 1 neu + Abtrag Bestandsgleis

In den zweigleisig auszubauenden Abschnitten des Moduls 1b und 2 erfolgt der zweigleisige Ausbau durch folgende Ergänzungen des Querschnittes:

- Errichtung Unter- und Oberbau sowie Fahrleitung Gleis 2; Gleis 1 während des Baus in Betrieb
- Bau der Längsentwässerung (Bahngräben) sowie Versitzbecken für Gleis 2
- Inbetriebnahme von Gleis 2 neu

Die Zulegung des neuen Streckengleises in den Freistreckenbereichen erfolgt in beiden Ausbaumodulen grundsätzlich unter Zugbetrieb am bestehenden Gleis.

## 2. ALTERNATIVEN UND VARIANTENPRÜFUNG ( FRAGENBEREICH 1)

Im Fragenbereich 1 wurden gemäß §24c Abs. 5 Z 4 UVP-G die Vor- und Nachteile der von der Projektwerberin geprüften Alternativen und die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens (Nullvariante) dargelegt.

### Strategische Prüfung Verkehr:

Für das Vorhaben „Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung: Stadlau – Staatsgrenze nächst Marchegg“ wurde eine strategische Prüfung Verkehr durchgeführt. Im Auftrag der ÖBB-Infrastruktur AG wurde von der ARGE SUP WIEN-BRATISLAVA (Büro Raumumwelt Planungs-GMBH, Büro Dr. Paula, Büro Beitz Ziviltotechniker GmbH) 2010 eine Strategische Prüfung Verkehr „Änderung des Schieneninfrastrukturnetzes im Raum Wien - Bratislava“ durchgeführt.

Darin wurde das Unterbleiben eines Netzausbaues (Alternative 0) mit folgenden Alternativen verglichen:

- Alternative 1 – Ausbau Schienennetz
- Alternative 2 – Ausbau Straßennetz
- Alternative 3 – Ausbau Wasserstraße

Die beste der 3 untersuchten Alternativen zur Nullvariante ist die Stärkung des Verkehrsträgers Schiene bzw. die Stärkung des der ihr zugrunde liegenden Netzzustandes, aus den geplanten Netzveränderungen im Verkehrskorridor Wien – Bratislava.

Abschließend wurde die empfohlene Alternative 1: Stärkung des Verkehrsträgers Schiene hinsichtlich der Funktionen ihrer einzelnen Achsen beurteilt. Dabei wurde festgestellt, dass die einzelnen Achsen bzw. deren Äste jeweils spezifische Funktionen innehaben und so einander in diesen Funktionen ergänzen. Damit wurde eine Grundannahme des vorliegenden Umweltberichts, wonach der Verkehrskorridor Wien – Bratislava nur ganzheitlich betrachtet und somit einer SP-V unterzogen werden kann, bestätigt. Auf Basis dieser Beurteilung wurde für jede Achse festgemacht, mit welcher Bestimmung des § 1 Abs. 1 Bundesgesetz über Eisenbahn-Hochleistungsstrecken die jeweilige Funktion übereinstimmt. Damit wurde der Hochleistungsstreckencharakter der Achsen bzw. des Teils einer Achse des Schienenverkehrsnetzes der empfohlenen Alternative 1: Stärkung des Verkehrsträgers Schiene nachgewiesen. Da bisher nicht alle Achsenteile als Hochleistungsstrecken verordnet sind, wurden folgende drei Ergänzungen des Hochleistungsstreckennetzes vorgeschlagen:

- Strecke Wien – Flughafen Wien – Götzendorf aufgrund der Übereinstimmung der Funktion mit den Bestimmungen des § 1 Abs. 1 Bundesgesetz über Eisenbahn-Hochleistungsstrecken;
- Strecke Wien – Staatsgrenze bei Marchegg aufgrund der Übereinstimmung der Funktion mit den Bestimmungen des § 1 Abs. 1 Bundesgesetz über Eisenbahn-Hochleistungsstrecken;
- Strecke Gänserndorf – Marchegg aufgrund der Übereinstimmung der Funktion mit den Bestimmungen des § 1 Abs. 2 Bundesgesetz über Eisenbahn-Hochleistungsstrecken.

Damit lässt sich das Ergebnis der vorliegenden Umweltberichts wie folgt in aller Kürze zusammenfassen:

Die von der Initiatorin angestrebten Netzveränderungen im Verkehrskorridor Wien – Bratislava entsprechen mehr als jede zu ihr definierte Alternative den gesamtgesellschaftlichen Zielsetzungen in den Bereichen Verkehr, Raum und Umwelt. Der durch diese angestrebten Netzveränderungen erzielte Netzzustand umfasst Achsen, die einen Hochleistungsstreckencharakter gem. § 1 Bundesgesetz über Eisenbahn-Hochleistungsstrecken besitzen. Aus diesem Grund wird die Verordnung jener Achsenteile, die bisher nicht als Hochleistungsstrecken verordnet sind, gem. § 1 Bundesgesetz über Eisenbahn-Hochleistungsstrecken vorgeschlagen.

Dem Vorschlag der SP-V folgend wurden mit der 5. Hochleistungsstreckenverordnung vom 10. Jänner 2012, BGBl. Nr. 11/2012 die Eisenbahnstrecken Gänserndorf – Marchegg und Wien – Staatsgrenze bei Marchegg zur Hochleistungsstrecke erklärt, wobei das gegenständliche Vorhaben ein Teil dieser Strecke ist.

Als weitere Grundlage für das Projekt stellt sich die Festlegung der vorrangigen TEN-Hauptachse Nr. 17 (Eisenbahnachse Paris – Straßburg – Stuttgart – Wien – Bratislava) sowie der TEN-Hauptachse Nr. 22 (Eisenbahnachse Athen – Sofia – Budapest – Wien – Prag – Nürnberg / Dresden) dar.

Alternativen und Da es sich beim vorliegenden Vorhaben „Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung: Stadlau – Staatsgrenze nächst Marchegg“ um ein Ausbaivorhaben an einer Bestandsstrecke handelt, wurden Alternativen im Sinne von Lagevarianten im Zuge der Entwicklung des gegenständlichen Vorhabens nicht überprüft.



Eine intermodale Überprüfung von Projektalternativen erfolgte allerdings im Zuge der SP-V als dessen Ergebnis eindeutig die Stärkung des Verkehrsträgers Schiene als beste Alternative hervorgeht.

### **Varianten und Projektalternativen**

Da es sich beim vorliegenden Vorhaben „Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung: Stadlau – Staatsgrenze nächst Marchegg“ um ein Ausbauvorhaben an einer Bestandsstrecke handelt, wurden Alternativen im Sinne von Lagevarianten im Zuge der Entwicklung des gegenständlichen Vorhabens nicht überprüft.

Eine intermodale Überprüfung von Projektalternativen erfolgte allerdings im Zuge der SP-V als dessen Ergebnis eindeutig die Stärkung des Verkehrsträgers Schiene als beste Alternative hervorgeht.

### **TEN Leitlinien**

Für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes sind nachfolgende TEN Leitlinien gemeinschaftliche Grundlagen:

- Entscheidung Nr. 1692/96/EG vom 23. Juli 1996
- Entscheidung Nr. 1346/2001/EG vom 22. Mai 2001, Änderung zur Entscheidung Nr. 1692/96/EG
- Entscheidung Nr. 884/2004/EG vom 29. April 2004, Änderung zur Entscheidung Nr. 1692/96/EG

Richtlinien über die Interoperabilität:

- Richtlinie 96/48/EG des Rates vom 23.07.1996 über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems
- Richtlinie 2004/50/EG (Berichtigung) des Rates vom 21.06.2004 zur Änderung der Richtlinie 96/48/EG
- RICHTLINIE 2008/57/EG vom 17.06.2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft
- TSI-INF CR 2011/275/EU vom 20.09.2011 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Infrastruktur“ des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems

Die Ziele und Prioritäten des transeuropäischen Verkehrsnetzes hinsichtlich des Hochgeschwindigkeitsnetzes und des konventionellen Netzes sollen beispielsweise:

- in einem Raum ohne Binnengrenzen einen auf Dauer tragbaren Personen- und Güterverkehr unter möglichst sozialverträglichen und sicherheitsorientierten sowie wirtschaftlichen Bedingungen sicherstellen.
- den Benutzern eine qualitativ hochwertige Infrastruktur mit ausreichender Kapazität anbieten.
- innerhalb des Verkehrsträgers Schiene interoperabel sein.
- Engpässe beseitigen.
- optimale Kombination und Vernetzung verschiedener Verkehrsträger, entsprechend den spezifischen Vorteilen, ermöglichen.
- dem Umweltschutz Rechnung tragen.
- gegebenenfalls die Anbindung an Flughäfen ermöglichen.
- die Entwicklung einer nachhaltigen Mobilität von Personen und Gütern, entsprechend den Zielen der Europäischen Union, ermöglichen.

Durch das Vorhaben „Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung: Stadlau – Staatsgrenze nächst Marchegg“ steht dem Eisenbahnbetrieb eine zweigleisige Strecke mit modernem Umweltstandard und entsprechender Kapazität zur Verfügung. Mit dem vorliegenden Projekt wurde den Rahmenbedingungen der TEN-Leitlinien Rechnung getragen.

### **Alternativen und Varianten**

Da es sich beim vorliegenden Vorhaben „Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung: Stadlau – Staatsgrenze nächst Marchegg“ um ein Ausbauvorhaben an einer Bestandsstrecke handelt, wurden Alternativen im Sinne von Lagevarianten im Zuge der Entwicklung des gegenständlichen Vorhabens nicht überprüft.

Eine intermodale Überprüfung von Projektalternativen erfolgte allerdings im Zuge der SP-V als dessen Ergebnis eindeutig die Stärkung des Verkehrsträgers Schiene als beste Alternative hervorgeht.

## Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes

Für das Marchfeld liegen verschiedene Konzepte, Programm und Leitbilder vor, die sich mit der Entwicklung dieser Region zwischen Wien und Bratislava – als wesentlicher Teil von Centrope – befassen. Dieser Raum wird als die „grüne Mitte“ von Centrope bezeichnet, die als Raum zwischen den beiden Großstädten als Lebensraum mit besonderen naturräumlichen Qualitäten erhalten werden soll.

Für diesen Raum bestehen verschiedene Vorgaben:

- **Regionales Raumordnungsprogramm nördliches Wiener Umland**

Das Regionale Raumordnungsprogramm zielt im Wesentlichen auf die Festlegung von Grünzügen und Siedlungsgrenzen zur Sicherung regionaler Siedlungsstrukturen ab und auf die Sicherung und Vernetzung von Biotopen sowie einen abgestimmten Materialabbau. Diese Stammverordnung stammt vom 17.12.1999, letzte Novelle am 29.05.2009.

Im diesem Raumordnungsprogramm sind Bereiche definiert und räumlich abgegrenzt, so vor allem:

**Landwirtschaftliche Vorrangzonen:** Bezeichnet werden zusammenhängende Flächen, die eine besondere natürliche Eignung für die landwirtschaftliche Nutzung aufweisen oder für das Erscheinungsbild der Kulturlandschaft von Bedeutung sind. Diese Vorrangzonen erstrecken sich nahezu über das gesamte Marchfeld.

Weiters relevant sind: Regionale Grünzonen, Erhaltenswerte Landschaftsteile und Siedlungsgrenzen.

**Resümee:** *In den Regionalen Raumordnungsprogramm werden wesentliche Festlegungen für das Marchfeld getroffen, indem der Erhaltung der naturräumlichen Ausstattung und der landwirtschaftlichen Bewirtschaftung der Vorrang eingeräumt wird.*

- **Zentrale-Orte-Raumordnungsprogramm**

Das Zentrale-Orte Raumordnungsprogramm zielt im Wesentlichen darauf ab, der Bevölkerung eine zumutbare Erreichbarkeit von zentralen Einrichtungen gewährleisten zu können. Solche Einrichtungen sind „Ämter und Behörden, Einrichtungen der beruflichen Interessenvertretungen, des Gesundheits- und Sozialwesens, des Schul- und Bildungswesens, des Kulturwesens, des Kultuswesens, des Verkehrs- und Kommunikationswesens, des nahbedarfstätigen produzierenden Gewerbes, des Dienstleistungsgewerbes, des Handels, des Geld- und Kreditwesens, Dienstleistungseinrichtungen der Freien Berufe sowie Sport-, Freizeit- und Vergnügungseinrichtungen.“

Die Stammverordnung ist aus dem Jahr 1973, eine 1. Novelle vom 06.05.1992.

Die Verordnung legt allgemeine und besondere Standorte für zentrale Einrichtungen fest, wobei die besonderen Standorte in Stufen von I bis VI (höchste Stufe) gegliedert sind und gewisse Einrichtungen vorweisen sollen.

In Stufe I befinden sich Deutsch-Wagram, Lasseer, Leopoldsdorf i.M., Marchegg, Orth a.d.D In Stufe II befindet sich Groß-Enzersdorf. In Stufe III befindet sich Gänserndorf. Alle anderen Gemeinden sind allgemeine Standorte für zentrale Einrichtungen.

**Resümee:** *In dem Zentrale-Orte-Raumordnungsprogramm wurde die Einstufung und Ausstattung – damit auch die Funktion – der Gemeinden / Städte im Marchfeld festgelegt. Wesentlich ist dabei, dass die Gemeinden Lasseer, Leopoldsdorf a.M. und Marchegg sich in der Stufe I befinden und damit als wesentliche Zentrale Orte an der Trasse der Bahn wichtige Funktionen in der Region ausüben. Die Orientierung an die Bahn stellt eine wichtige Voraussetzung dar für die Wahrnehmung der Versorgungsfunktionen.*

- **NÖ Strategie Verkehr**

Die NÖ Strategie Verkehr sieht sich im Grundprinzip der Nachhaltigkeit. Darin sollen eine bestimmte Mobilität des Einzelnen, die Sicherung des Wirtschaftsstandortes sowie Umweltschutz sichergestellt werden.

Das strategische Dokument stammt aus Mai 2010.

Die NÖ Strategie Verkehr ist ein zusammenfassendes Dokument, welches die Verkehrlichen Entwicklungen und jene der Mobilität und des Verkehrsverhaltens unter bestehenden Rahmenbedingungen erläutert und darauf aufbauend aus Leitbild und Strategie Maßnahmen im Verkehrsbereich ableitet. Wobei diese Maßnahmen im Wesentli-

chen keine neuen Vorschläge sind, sondern bereits umgesetzte, in Realisierung befindende oder solche Maßnahmen in Planungsphase.

Wichtige Infrastrukturmaßnahmen für das Marchfeld sind dabei:

- Ausbau/Elektrifizierung Marchegger Ast der Ostbahn sowie Gänserndorf – Marchegg
- Marchfeld Schnellstraße S8 über Marchegg nach Bratislava
- Park&Ride Anlagen (in Planung)
- Überprüfung der Erweiterung des Anrufsammeltaxisystems (AST)

**Resümee:** *Innerhalb der Festlegung der zentralen verkehrspolitischen Maßnahmen und Ziele für das Marchfeld wird der Ausbau des Marchegger Astes der Ostbahn – von Wien / Stadlau nach Marchegg - prioritär genannt.*

#### • **Zukunftsbild Centropo 2015**

Das Dokument ist einerseits ein Zwischenergebnis der bisherigen Zusammenarbeit innerhalb der CENTROPE-Region, andererseits ist das Dokument „die Diskussionsgrundlage für die Vertiefung der gemeinsamen Arbeit in den kommenden Jahren“.

Das Zukunftsbild wurde im Jahr 2006 erstellt und beinhaltet die Diskussionsbeiträge von insgesamt zwei Jahren der Zusammenarbeit innerhalb der Region.

Das Zukunftsbild stellt einerseits die mögliche Situation in der Vierländerregion im Jahr 2015 dar und bildet ab, welchen Mehrwert in der Zukunft gebracht haben könnte.

**Resümee:** *Spezifische Festlegungen für die Region Marchfeld wurden hier nicht getroffen, da das Zukunftsbild eher generelle strategische Leitlinien für die Gesamtregion trifft (welche auch das Marchfeld beinhaltet) und keine konkreten räumlichen Angaben macht. Wohl aber werden für das Marchfeld wesentliche Zielvorgaben formuliert, die alle wesentlichen Funktions- und Lebensbereiche umfassen. Trotz des bereits früher genannten Leitbildes „Grüne Mitte“ zwischen Wien und Bratislava werden der Region für die Zukunft wichtige Postulate formuliert bzw. vorgegeben.*

#### • **Jordes+ Biosphärenregion und Leitbild Grüne Mitte**

Das Projekt Jordes+ strebt eine gemeinsame regionale Entwicklungsstrategie für die Region Wien-Bratislava-Győr an. Der Ansatz der Biosphärenregion und Grünen Mitte wurde partizipativ in Workshops und Arbeitsgesprächen entwickelt, das Themenfeld trägt zur Gesamtstrategie bei, „Untersuchungsgegenstand ist der Mehrwert einer Biosphärenregion für alle Projektpartner sowie die Erstellung eines grenzüberschreitenden Entwicklungs-Leitbildes für den Aufbau einer Biosphärenregion mit einer Grünen Mitte“.

Dieser Bericht stammt aus dem Jahre 2004.

Der Endbericht zum Projekt Jordes+ beschreibt einerseits die Besonderheiten der Biosphärenregion (ökologische sowie sozioökonomische Besonderheiten) und geht andererseits auf die nachhaltigen Ressourcen der Region näher ein. Es werden landschaftlich und ökologisch bedeutsame naturräumliche Einheiten, die Situation der Grenzlage, Werte und Gefährdungen des Gebietes sowie die vorhandenen Wirtschaftsbereiche (mit besonderem Augenmerk auf Land- und Forstwirtschaft, Tourismus, Energie, Gewerbe und Industrie sowie Wissensressourcen/lernende Region) diskutiert.

Das Marchfeld wird im Rahmen der Analyse im Bereich Landwirtschaft, Flora und Tourismus speziell angesprochen: Als Kernkompetenzen der Biosphärenregion werden die fünf Elemente Bridging, erneuerbare Energie, Umwelttechnologien, Bioprodukte, nachhaltige Mobilität und Biosphären genannt.

**Resümee:** *Festgehalten werden die wesentlichen Ressourcen der Region betont und ausgewiesen:*

- *Die Landschaft – großflächige und weite Landschaftsbereiche ohne wesentliche topografische Höhenunterschiede und morphologische Differenzierung; keine oder extrem niedrige forstliche Ausstattung, die auch bewusst begrenzt wird, weshalb auch keine weitere Aufforstung als Zielsetzung akzeptiert wird*
- *Der Grünraum – größtenteils weite landwirtschaftliche Fluren mit nur fallweiser Gliederung durch Windschutzgürtel – Ergebnis und Bedingung einer qualitativ hochwertigen Bewirtschaftung mit Monokulturen*

- *Die ökologische Ausstattung – Wesentliche Bereiche mit der Einstufung als Natura 2000, Natur- und Landschaftsschutz, Nationalpark und Ramsargebiete*
- *Die Landwirtschaft – mit großflächigen landwirtschaftlichen Flächen als Grundlage zur Erhaltung der Betriebsstruktur und Wirtschaftsleistung der Region*

## **2.1 Zusammenfassung zu den Auswirkungen der Entwicklung des Raumes im Hinblick auf eine nachhaltige Nutzung der Ressourcen**

Aus gutachterlicher Sicht wird im UVGA festgestellt, dass keine negativen Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes zu erwarten sind (unter Berücksichtigung öffentlicher Konzepte und Pläne) in Hinblick auf eine nachhaltige Nutzung von Ressourcen“.

Der geplante Ausbau der Bahntrasse weist keine Auswirkungen auf die Entwicklung des Raumes auf – durch den Ausbau der bereits bestehenden Trasse erfolgt kein relevanter zusätzlicher Flächenverbrauch. Die Konzentration der Haltestellen auf wenige wesentliche kommunale Standorte begrenzt die mögliche künftige räumliche Entwicklung vorrangig auf diese Gemeinden, womit der Charakter des Marchfeldes erhalten wird.

Eine Reduktion der landwirtschaftlichen Flächen und der wesentlichen charakteristischen Elemente erfolgt nicht – der typische naturräumliche Charakter bleibt erhalten.

Die Entwicklung des Raumes kann somit unter Erhaltung der räumlichen und naturräumlichen Ressourcen erfolgen – eine Gefährdung der bezeichneten Ressourcen ist deshalb auszuschließen.

## **2.2 Schlussfolgerung der Sachverständigen zum Fragenbereich 1 Alternativen und Varianten**

In diesem Fragenbereich sind gemäß §24c Abs. 5 Z 4 UVP-G, die Vor- und Nachteile der von der Projektwerberin geprüften Alternativen und die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens (Nullvariante) darzulegen. Weiters sind die umweltrelevanten Vor- und Nachteile der von der Projektwerberin geprüften Standort- oder Trassenvarianten darzulegen.

- *Welches sind die Vor- und Nachteile der von der Projektwerberin geprüften (vorhabensbezogenen) Alternativen sowie die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens (Null-Variante) und der Trassenvarianten?*

### **Fachspezifische Schlussfolgerungen der Sachverständigen zum Fragenbereich 1:**

#### **Verkehr (Schiene / Eisenbahn / EB)**

Aus der Sicht des Sachverständigen für Verkehrswesen (Schiene / Eisenbahn) wird festgestellt:

- Das Erfordernis des Vorhabens „Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung: Stadlau – Staatsgrenze nächst Marchegg“ ist dargelegt und begründet.
- Auf Grund des Ausbaues einer Bestandsstrecke scheiden großräumige Alternativen aus.
- Aus Sicht des Fachgebietes Verkehrswesen (Schiene / Eisenbahn) sind keine maßgeblichen Entwicklungs-, Technologie- und Ausführungsvarianten zu erwarten und daher ist auch eine diesbezügliche Prüfung umweltrelevanter Vor- und Nachteile in der UVE nicht relevant.
- Das Projekt entspricht den Rahmenbedingungen der TEN Leitlinien.
- Die Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens sind erläutert.
- Die Ausführungsunterlagen entsprechen dem Stand der Technik.

Im Hinblick auf das Fachgebiet Verkehrswesen (Schiene / Eisenbahn) ergeben sich keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin.

### **Elektromagnetische Felder, Licht (Beleuchtung / ET)**

Die von der Projektwerberin vorgelegten Schlussfolgerungen hinsichtlich der Alternativen (Nullvariante) zum Vorhaben Elektrifizierung und zweigleisiger Streckenausbau im Abschnitt Stadlau – Staatsgrenze nächst Marchegg inklusive Modernisierung der Bahnhöfe und Haltestellen werden vom Sachverständigen für das Fachgebiet „Elektromagnetische Felder und Licht (Beleuchtung)“ bestätigt.

### **Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik (HD)**

Aus geologisch-hydrogeologischer Sicht sind die gewählten Kriterien des Auswahlverfahrens ausreichend, plausibel und geeignet, die Auswirkungen des Vorhabens auf den geologischen Untergrund bzw. den Grundwasserkörper vergleichend darzulegen. Aus fachlicher Sicht ergeben sich keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin bzw. deren Projektanten.

### **Verkehr (Straße / VS)**

Aus der Sicht des Sachverständigen für Verkehrswesen (Straße) wird festgestellt:

- Das Erfordernis des Vorhabens „Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung: Stadlau – Staatsgrenze nächst Marchegg“ ist dargelegt und begründet.
- Auf Grund des Ausbaues einer Bestandsstrecke scheiden großräumige Alternativen aus.
- Aus Sicht des Fachgebietes Verkehrswesen (Straße) sind keine maßgeblichen Entwicklungs-, Technologie- und Ausführungsvarianten zu erwarten und daher ist auch eine diesbezügliche Prüfung umweltrelevanter Vor- und Nachteile in der UVE nicht relevant.
- Das Projekt entspricht den Rahmenbedingungen der TEN Leitlinien.
- Die Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens sind erläutert.
- Die Ausführungsunterlagen entsprechen dem Stand der Technik.
- Durch die Niveaufreimachung von einem Großteil der bestehenden Eisenbahnkreuzungen kommt es zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der Straße.

Im Hinblick auf das Fachgebiet Verkehrswesen (Straße) ergeben sich keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin.

## **Resümee Fragenbereich 1**

**Die Sachverständigen gelangen betreffend Fragenbereich 1 zu der folgenden Schlussfolgerung: Die Alternativen zum Vorhaben sind, da es sich um den Ausbau einer Bestandstrecke handelt, ausreichend erläutert. Das Unterbleiben des Vorhabens (Nullvariante) ist dargestellt. Aus Sicht der Sachverständigen ergeben sich keine maßgeblichen Änderungen gegenüber den Darstellungen der Projektwerberin.**

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass keine negativen Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes zum erwarten sind (unter Berücksichtigung öffentlicher Konzepte und Pläne) in Hinblick auf eine nachhaltige Nutzung von Ressourcen“.

Der geplante Ausbau der Bahntrasse weist keine Auswirkungen auf die Entwicklung des Raumes auf – durch den Ausbau der bereits bestehenden Trasse erfolgt kein relevanter zusätzlicher Flächenverbrauch. Die Konzentration der Haltestellen auf wenige wesentliche kommunale Standorte begrenzt die mögliche künftige räumliche Entwicklung vorrangig auf diese Gemeinden, womit der Charakter des Marchfeldes erhalten wird.

Eine Reduktion der landwirtschaftlichen Flächen und der wesentlichen charakteristischen Elemente erfolgt nicht – der typische naturräumliche Charakter bleibt erhalten.

Die Entwicklung des Raumes kann somit unter Erhaltung der räumlichen und naturräumlichen Ressourcen erfolgen – eine Gefährdung der bezeichneten Ressourcen ist deshalb auszuschließen. Das Projekt entspricht den Rahmenbedingungen der TEN Leitlinien.

### 3. FRAGENBEREICH2: AUSWIRKUNGEN, MAßNAHMEN, KONTROLLE

In diesem Fragenbereich ist die von der Projektwerberin zu den Auswirkungen des Vorhabens vorgelegte UVE und andere relevante von der Projektwerberin vorgelegte Unterlagen von den Sachverständigen aus fachlicher Sicht zu beurteilen und allenfalls zu ergänzen. Dies erfolgt nach dem Stand der Technik und der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften in einer umfassenden und integrativen Gesamtschau und unter Berücksichtigung der Genehmigungskriterien des § 24f UVP-G. Es besteht die Möglichkeit für die Sachverständigen, zusätzliche Maßnahmen vorzuschlagen, um schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens zu verhindern oder zu verringern oder günstige Auswirkungen zu vergrößern. Des Weiteren können Maßnahmen zur Beweissicherung und Begleitenden Kontrolle vorgeschlagen werden.

#### Folgende Fragen wurden gemäß UVP-Gesetz den Sachverständigen gestellt:

- *Sind die von der Projektwerberin vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen aus fachlicher Sicht plausibel und nachvollziehbar? Ergeben sich aus fachlicher Sicht maßgebliche Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin?*
- *Sind die Auswirkungen des Vorhabens, insbesondere hinsichtlich der relevanten Einflussfaktoren ausreichend dargestellt? Ist eine Ergänzung der fachlichen Aussagen zu den Auswirkungen des Vorhabens erforderlich?*
- *Wie werden die zur Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens vorgelegten Unterlagen im Hinblick auf den Stand der Technik und der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften bewertet?*
- *Werden die im Rahmen der nach §24 Abs. 1 durchzuführenden Genehmigungsverfahren anzuwendenden Verwaltungsvorschriften aus fachlicher Sicht eingehalten und werden die Genehmigungskriterien der sonstigen im Rahmen der nach dem 3. Abschnitt des UVP-G durchzuführenden Genehmigungsverfahren (§24 Abs. 3 und 4) berücksichtigt?*
- *Welche zusätzlichen Maßnahmen werden vorgeschlagen, um schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf das entsprechende Schutzgut zu verhindern oder zu verringern oder günstige Auswirkungen zu vergrößern? Welche Maßnahmen zur Beweissicherung und zur begleitenden Kontrolle werden vorgeschlagen?*

#### Die Sachverständigen gelangen betreffend Fragenbereich 2 zu der folgenden Schlussfolgerung:

**Die Auswirkungen des Vorhabens sind ausreichend dargestellt. Sofern zusätzliche Erklärungen notwendig waren, sind diese in den Befunden der Sachverständigen erläutert.**

**Die zur Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens vorgelegten Unterlagen sind im Hinblick auf den Stand der Technik und der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften positiv zu beurteilen.**

**Die Genehmigungskriterien des §24f UVP-G 2000 sowie der sonstigen anzuwendenden Verwaltungsvorschriften werden berücksichtigt. Insbesondere werden die Emissionen von Schadstoffen vom Stand der Technik begrenzt und die Immissionsbelastung zu schützender Güter möglichst gering gehalten.**

#### 3.1 Fachspezifische Schlussfolgerungen der Sachverständigen zum Fragenbereich 2:

##### Leben und Gesundheit

##### Schalltechnik, Lärm sowie Erschütterung und Körperschall

Der Technische Bericht Erschütterungsschutz (UVE-E20201) beschreibt nachvollziehbar, dass in der Betriebsphase in allen Gebäuden entlang der Strecke, die sich nicht im Eigentum der ÖBB befinden, eine Verbesserung der Immissionssituation durch den Umbau der Strecke erfolgen wird. Der Fachbeitrag Humanmedizin leitet daraus eine Verbesserung der Anrainersituation gegenüber dem Ist-Zustand ab (Abnahme von Belästigungen durch Vibrationen). Die auf Seite 73 von UVE-E20201 beschriebenen Maßnahmen und das auf Seite 75 angegebene Beweissicherungsprogramm stellen (in Verbindung mit den festgelegten Bauzeiten) sicher, dass es auch in der Bauzeit zu keinen unzumutbaren Belästigungen von Wohnanrainern durch Erschütterungen kommen wird.

Aus lärmschutztechnischer und erschütterungstechnischer Sicht werden durch das vorliegende Projekt unter Berücksichtigung der vorgesehenen Lärm- und Erschütterungsschutzmaßnahmen samt den vorgesehenen Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen und unter zusätzlicher Berücksichtigung der im vorliegenden Gutachten ergänzend vorgeschriebenen Schutzmaßnahmen, Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen die Genehmigungskriterien des § 24f UVP-G sowie die sonstigen anzuwendenden Verwaltungsvorschriften eingehalten bzw. berücksichtigt.

Aus lärmschutztechnischer sowie aus erschütterungstechnischer Sicht ist das vorliegende Projekt unter Berücksichtigung der vorgesehenen und der im vorliegenden Gutachten ergänzend vorgeschriebenen Schutzmaßnahmen, zeitliche Begrenzung der Bautätigkeit, Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen die Umweltverträglichkeit des Vorhabens gegeben.

Zusammenfassend wird festgestellt, dass die Auswirkungen des Vorhabens in erschütterungsschutztechnischer Hinsicht ausreichend dargestellt sind. Eine Ergänzung der fachlichen Aussagen zu den Auswirkungen ist nicht erforderlich. Es werden Kontrollmessungen der Erschütterungsimmissionen nach Fertigstellung und Inbetriebnahme der Strecke als **zwingende Maßnahme** vorgeschrieben.

### **Elektrotechnik – elektromagnetische Felder**

Durch die im Bauentwurf bereits geplanten feldmindernden Maßnahmen (gebündelte Verlegung der Leiter, Umsetzung des Rückstrom- und Erdungskonzeptes) wird der aktuelle Stand der Technik eingehalten und technisch die gemäß Vornorm ÖVE/ÖNORM E 8850, Ausgabe: 2006-02-01 geforderte Reduktion umgesetzt.

Aus elektrotechnischer Sicht kann für die untersuchten Profile und Gebäude festgehalten werden, dass die zulässigen Referenzwerte für das elektrische und magnetische Feld in Bereichen, die der Allgemeinbevölkerung zugänglich sind, eingehalten werden. Diese berechneten Maximalwerte liegen deutlich unter den relevanten Referenzwerten für die Allgemeinbevölkerung für einen zeitlich unbegrenzten Aufenthalt und sind daher aus elektrotechnischer Sicht gering bzw. vernachlässigbar einzuschätzen. Die im Bauentwurf bereits geplanten feldmindernden Maßnahmen stellen den aktuellen Stand der Technik sicher und dabei wird technisch die gemäß Vornorm ÖVE/ÖNORM E 8850, Ausgabe: 2006-02-01 geforderte Reduktion umgesetzt.

Da die berechneten elektromagnetischen Felder deutlich unter den relevanten Referenzwerten für die Allgemeinbevölkerung für einen zeitlich unbegrenzten Aufenthalt liegen, ist eine Beeinflussung des Lebens und der Gesundheit der Menschen und deren Lebensräume nicht gegeben. Unter Beachtung der Bau- und Betriebsphase ist für den Gutachter des Fachgebietes Elektrotechnik - elektromagnetische Felder die Umweltverträglichkeit des geplanten Vorhabens gegeben.

### **Humanmedizin**

#### **Bauphase**

Bei Umsetzung der im Projekt vorgesehenen und von den technischen UVP-SV aufgelisteten Maßnahmen ist die Umweltverträglichkeit des geplanten Bauvorhabens aus humanmedizinischer Sicht gegeben.

#### **Betriebsphase**

Im Fachbeitrag Humanmedizin wird die Projektvariante im Vergleich zur Nullvariante beurteilt und zwar für 2025 (Modul 1, selektiver 2-gleisiger Ausbau) und 2030 (Vollausbau, im Betriebsprogramm bis Bratislava berücksichtigt). Auch die technischen Fachbeiträge der UVE beschreiben umweltrelevante Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens in der Bau- und Betriebsphase ausreichend. Es ist plausibel und nachvollziehbar, dass in der Nullvariante die Chance auf Verminderung gesundheitsrelevanter Luftschadstoffe und klimawirksamer Gase sowie von Erschütterungen in der Betriebsphase nicht genutzt würde.

Im Modul 1 wird das Irrelevanzkriterium für NO<sub>2</sub>- bzw. PM<sub>10</sub>-vorbelastete Gebiete in der Bauphase überschritten, allerdings nur bei den nächstgelegenen Anrainern in der Phase größter Bautätigkeit. Auf Grund der Kürze dieser Phase und der Einhaltung der Langzeitgrenzwerte sind durch diese passageren Belastungen keine Gesundheitsgefährdungen oder unzumutbaren Belästigungen zu erwarten, wenn alle im Projekt vorgesehenen und in diesem Gutachten genannten Schutzmaßnahmen für die Bauphase umgesetzt werden.

Im Modul 2 wird es durch den elektrifizierten Vollbetrieb zu Verbesserungen der Luftqualität kommen, die umso deutlicher ausfallen werden, je mehr Transporte von der Straße auf die Schiene verlagert werden und je vollständiger Dieselloks durch E-Loks ersetzt werden. Im Interesse der Luftqualität in der Betriebsphase wäre daher die Verlagerung von Güter- und Personentransporten von der Straße auf die elektrifizierte Bahn und die Attraktivierung der Bahntransporte.

Die von der Projektwerberin vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen sind aus Sicht des Fachbereiches Humanmedizin plausibel und nachvollziehbar. Aus fachlicher Sicht ergaben sich keine wesentlichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin. Wenn die in diesem Gutachten zusätzlich als „zwingend erforderlich“ bezeichneten Maßnahmen umgesetzt werden, ist die Umweltverträglichkeit des geplanten Vorhabens gegeben. Allerdings werden zusätzliche Maßnahmen (Einbau von Schallschutzfenstern mit Schalldämmlüftern) aus fachlicher Sicht empfohlen.

Wenn die in der UVE sowie die in diesem und im UVP-Gutachten von Ing. Lassnig angegebenen Maßnahmen und Beweissicherungen durchgeführt werden, werden Gesundheitsgefährdungen durch projektbedingten Lärm für alle Anrainer vermieden und Belästigungen werden die Zumutbarkeitsgrenze nicht überschreiten.

### **Elektromagnetik**

Durch die Elektrifizierung der Strecke kommt es zu Zunahmen elektromagnetischer Felder im 16,7 Hz Bereich, die aber auch im Vollbetrieb für Anrainer vernachlässigbar gering bleiben werden. Der Vorsorgewert der Schweizer NISV, der weltweit der strengste ist, wird nur bei den nächstgelegenen Wohngebäuden in Glinzendorf überschritten. Hier sind die technischen Möglichkeiten zur Magnetfeldreduktion auszuschöpfen und nach Aufnahme des Vollbetriebs eine messtechnische Beweissicherung durchzuführen. Die Grenzwerte zum Schutz der Allgemeinbevölkerung werden bei allen Anrainern mit großem Abstand unterschritten. Das gilt auch für 2 Wohngebäude auf Bahngrund (Obersiebenbrunn-Am Bahnhof 6 und Pysdorf-Am Bahnhof 7) für die eine 24h-Belastung von 5,7  $\mu$ T prognostiziert wird.

Die durch das Projekt prognostizierten EMF-Belastungen im Freien (Radweg, Kreuzung mit 380 kV Leitung) sind aus medizinischer Sicht völlig unbedenklich. Wenn die in Fachbeitrag E203 angegebenen Sicherheitsabstände und Beweissicherungen und die in diesem Gutachten angeführten Auflagen eingehalten werden, sind Gesundheitsgefährdungen und Belästigungen durch EMF sicher auszuschließen.

Die Vorkehrungen zur Vermeidung gesundheitsgefährdender EMF-Belastungen an Arbeitsplätzen sind aus medizinischer Sicht ausreichend und bedürfen nach Fertigstellung des Projektes nur mehr messtechnischer Kontrollen und entsprechender Unterweisungen des betroffenen Personals. Eine Beweissicherung ist an Arbeitsplätzen gemäß Angaben der Arbeitsinspektion durchzuführen.

### **Raumnutzung / Raumplanung, Stadt-, Orts- und Landschaftsbild, Sach- und Kulturgüter sowie Freizeit und Erholung**

Aus fachlicher Sicht sind die Argumentationsweisen der Projektwerberin nachvollziehbar und in sich schlüssig. Die Darstellungen zu Untersuchungsraum, anzuwendender Kriterien und Methodik, Ermittlung von Wirkungen und der zu deren Minimierung erforderlichen Maßnahmen entsprechen dem Stand der Technik und Wissenschaften und sind deshalb sowohl für die Bauphase als auch die Betriebsphase nachvollziehbar und plausibel.

Aus raumordnungsfachlicher Sicht ergeben sich keine wesentlichen Abweichungen zu den behandelten Schutzgütern bzw. Themenbereichen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin.

Im Themenbereich Stadt- und Ortsbild werden im Abschnitt von Wien als **zwingende Maßnahme** die Verbesserung der Grün-Gestaltung der Hochlage der Bahntrasse gefordert, um einen naturnäheren Übergang zu den angrenzenden Siedlungsgebieten zu erreichen. Da der überwiegende Teil der ausgebauten Trasse sich innerhalb des weiten Landschaftsraumes befindet, bestehen aus fachlicher Sicht keine relevanten Anforderungen an die in der UVE dargestellte Planung. Auch die Nachbarschaft zum Siedlungsraum ergibt

### **Eisenbahnwesen und Eisenbahnbetrieb**

- Aus Sicht des Sachverständigen für Eisenbahnwesen und Eisenbahnbetrieb wird für das genannte Fachgebiet festgestellt, dass:
- die aus Sicht der Projektwerberin vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen aus fachlicher Sicht plausibel und nachvollziehbar sind und der Untersuchungsraum nachvollziehbar sowie ausreichend groß gewählt wurde. Aus fachlicher Sicht ergeben sich keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin.
- die Auswirkungen des Vorhabens, insbesondere hinsichtlich der relevanten Schutzgüter ausreichend dargestellt sind und keine Ergänzung der fachlichen Aussagen erforderlich ist
- die Flächeninanspruchnahme der geplanten Bahnanlage inkl. Nebenanlagen in Bau- und Betriebsphase ist ausreichend und plausibel dargestellt, eine Ergänzung der fachlichen Aussagen ist nicht erforderlich.



- die Beeinflussung des Schienennetzes in der Bauphase durch die jährlich von 2012 bis 2105 vorgesehenen jeweils mehrwöchigen Streckensperren für diese Zeiträume durch die dafür erforderlichen Schienenersatzverkehre und Umleitungsverkehre deutlich merkbare Beeinträchtigungen ausüben werden. Es wird empfohlen im Zuge der detaillierten Bauablaufplanung insbesondere eine Reduzierung der Dauer der jeweiligen Streckensperren anzustreben und die damit verbundenen erheblichen betrieblichen Einschränkungen zu verkürzen.
- die Beeinflussung des Schienennetzes für die Betriebsphase durch funktionelle Barrierewirkung infolge des bestandsnahen Ausbaus gegenüber dem Bestand jedenfalls nicht verschlechtert werden. sondern Auf Grund der Gestaltung der Strecke gemäß dem Stand der Technik können durch mögliche Angebotsverbesserungen und Reisezeitverkürzungen in Summe gesehen die Erreichbarkeiten im Schienennetz sogar verbessert werden.
- die Darlegungen in der UVE und in den Technischen Unterlagen des Bauentwurfs im Hinblick auf den Stand der Technik und der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften positiv bewertet werden
- das vorgesehene Bauvorhaben in den relevanten Bereichen eine dem Stand der Technik entsprechend gestaltete leistungsfähige und wirtschaftliche Eisenbahn ist, welche gegenüber dem Bestand eine weitere Anhebung der Sicherheit auf der Bahnlinie aufweist. Es wird auf die sonstigen öffentlichen Interessen Bedacht genommen.
- die Breite des erforderlichen Geländestreifens des Trassenverlaufs für das Bauvorhaben gemäß den Erfordernissen des HIG dargestellt ist und den gesetzlichen Vorgaben entspricht. Die Breite überschreitet das Ausmaß nicht, welches für Eisenbahnanlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen, die für den Bau und den Betrieb einer Hochleistungsstrecke erforderlich sind, notwendig ist.
- das dargestellte Bauvorhaben dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Einbringung des Antrages unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs entspricht [§ 31f EisbG].
- hinsichtlich der Erschütterungen die Auswirkungen des Vorhabens auf die Beeinflussung von Sachgütern ausreichend dargestellt sind.
- die Beeinflussung von Sachgütern durch Zerschneidungseffekte ausreichend dargelegt ist.

Aus fachlicher Sicht des Fachgebiets Eisenbahnwesen und Eisenbahnbetrieb ergeben sich keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin, wobei jedoch auf die Empfehlung zu den Streckensperren verwiesen wird.

## **Verkehr**

Aus Sicht des Sachverständigen für Verkehrswesen (Schiene / Eisenbahn) ist festzuhalten, dass:

- die aus Sicht der Projektwerberin vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen aus fachlicher Sicht plausibel und nachvollziehbar sind.
- sich keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin ergeben.
- die Auswirkungen des Vorhabens, insbesondere hinsichtlich der relevanten Einflussfaktoren ausreichend dargestellt sind und keine Ergänzung der fachlichen Aussagen erforderlich ist.
- die Darlegungen in der UVE und in den Technischen Unterlagen des Bauentwurfs im Hinblick auf den Stand der Technik und der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften positiv bewertet werden.
- das vorgesehene Bauvorhaben eine dem Stand der Technik entsprechend gestaltete leistungsfähige interoperable Strecke ist.
- die Breite des erforderlichen Geländestreifens des Trassenverlaufs für das Bauvorhaben gemäß den Erfordernissen des HIG dargestellt ist und den gesetzlichen Vorgaben entspricht.
- das dargestellte Bauvorhaben dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Einbringung des Antrages unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs entspricht [§ 31f EisbG].
- die Einhaltung der geltenden betrieblichen und technischen Vorschriften der ÖBB die Verkehrssicherheit von Bahnanlagen in Bau- und Betriebsphase sowie bei der Erhaltung gewährleistet.
- das Bauvorhaben unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben und den diesbezüglichen relevanten technischen Regelungen erstellt ist, sodass die nach den Umständen des Einzelfalles voraussehbaren Gefahren für die Sicherheit der Arbeitnehmer auf Eisenbahnanlagen während des Baues und des Eisenbahnbetriebes vermieden werden.
- die durch den Bauentwurf beschriebenen strukturellen Teilsysteme unter Zugrundelegung der gebräuchlichen technischen Vorschriften (Verzeichnis gemäß § 99 Abs. 2 Z 2 EISbG) den grundlegenden Anforderungen gemäß Anhang III der Richtlinie 96/48/EG entsprechen [§ 99 Abs. 2 EISbG].

- die Beeinflussung des Schienennetzes durch temporäre Umlegungsmaßnahmen (Bauphase) hinsichtlich Erreichbarkeit und funktioneller Barrierewirkung das übliche Ausmaß bei solchen Großbauvorhaben nicht überschreitet. Die für Weicheneinbauten, Leererüsterstellung und Tragwerkseinschübe erforderlichen Tages- und Wochenendsperren sind durchaus übliche Betriebspraxen bei den ÖBB, da solche Maßnahmen auch bei größeren Erhaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen im Gleisbereich öfters unumgänglich sind.
- die Beeinflussung des Schienennetzes durch ständige Umlegungsmaßnahmen (Betriebsphase, Erhaltungsphase) hinsichtlich Erreichbarkeit und funktioneller Barrierewirkung gegenüber dem Bestand jedenfalls nicht verschlechtert sondern auf Grund der Gestaltung der Strecke gemäß dem Stand der Technik in Summe durch mögliche Angebotsverbesserungen und Reisezeitverkürzungen die Erreichbarkeiten im Schienennetz gesehen wesentlich verbessert wird.

Aus fachlicher Sicht des Fachbereiches Verkehrswesen (Schiene / Eisenbahn) ergeben sich keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin.

## **Tiere, Pflanzen, Lebensräume, Gewässerökologie, Land- u. Forstwirtschaft, Jagd u. Fischerei**

### **Gewässerökologie (inkl. Fischerei)**

Die in der Umweltverträglichkeitserklärung dargestellte Istzustand und die Beschreibung der Vorhabensauswirkungen auf das Fachgebiet Gewässerökologie sind plausibel und nachvollziehbar dargestellt und lassen eine Beurteilung des Vorhabens zu. Die vorgelegten Unterlagen wurden auf ihre Plausibilität hin untersucht und durch eigene Begehungen geprüft und ergänzt.

Gemäß den Vorgaben des WRG 1959 idgF wurden vom BMLFUW als zuständige Behörde Durchführungsvorschriften zur Feststellung des ökologischen Zustandes nach den Qualitätselementen Fische, Makrozoobenthos, Makrophyten und Phytobenthos erlassen. Die Beschreibung der Fließgewässer erfolgt demzufolge nach dem Leitfaden zur Erhebung der biologischen Qualitätselemente Teil A1 – Fische, Teil A2 – Makrozoobenthos, Teil A3 – Phytobenthos.

Aufgrund der gewässertypologischen Merkmale wurden keine Makrophytenuntersuchungen durchgeführt. Diesem Ansatz wird gefolgt und demnach sind die untersuchten biologischen Qualitätselemente zur Feststellung und Beurteilung des ökologischen Zustandes ausreichend.

Aus fachlicher Sicht ergeben sich keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin.

### **Boden (inkl. Landwirtschaft)**

Die von der Projektwerberin vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen sind aus der Sicht des Sachverständigen plausibel und nachvollziehbar. Es ergeben sich keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin.

Mögliche Auswirkungen des Vorhabens sind - wenn nötig ergänzt durch Aussagen durch den Sachverständigen - ausreichend dargelegt und ableitbar. Es wird den gesetzlichen Vorgaben sowie dem Stand der Technik und den aktuellen wissenschaftlichen Standards entsprochen.

Bei projektgemäßer Umsetzung und unter Einhaltung der zwingend erforderlichen Maßnahmen verbleiben keine erheblichen Auswirkungen in der Bauphase und Betriebsphase.

### **Forstwirtschaft**

Insgesamt werden 28,30 ha dauerhaft gerodet. Durch Selbstbindung der Projektwerberin ist zur Kompensation der Dauerrodungen im Ausmaß von 28,30 ha eine Durchführung von **Ersatzaufforstungen im Ausmaß von 162.910 m<sup>2</sup>** vorgesehen.

Die Waldausstattung in der näheren Umgebung der Rodeflächen ist mit durchwegs unter 20% als nicht ausreichend zu bezeichnen; die Bewertungseinheiten im engeren Untersuchungsgebiet weisen Waldanteile zwischen 0,0 und 19,9% auf; im Durchschnitt beträgt die Waldausstattung 8,3%. Allerdings ist diese Situation in der Offenlandschaft des Marchfeldes, das als historische Kornkammer Österreichs anzusehen ist, und von Natur aus Charakter der Waldsteppe aufweist und in der auch von Natur aus unbewaldete Standorte (unbestockte Sanddünen) vorhanden waren, seit Hunderten von Jahren gegeben. So zeigen historische Kartenwerke (z.B. der Jagdatlas Kaiser Karl VI. aus den Jahren 1726 – 1729, Quelle: Donauatlas Wien, 1996) im Marchfeld außerhalb der heute noch bestehenden Auwälder an der Donau weitestgehend unbewaldete Offenlandflächen.

Die im rechtskräftigen Waldentwicklungsplan (Teilpläne Wien und Gänserndorf) ausgewiesene hohe Wertigkeit überwirtschaftlicher Waldfunktionen (Schutzfunktion, Wohlfahrtsfunktion) trifft in der Natur zudem nur auf jene beantragten Rodeflächen zu, die auf natürlichen Böden außerhalb der durch Kunstböden geprägte Dämme und Böschungen der bestehenden Eisenbahnanlagen stocken (13,93 ha). Für diese Rodungen ist aus forstfachlicher Sicht eine mindestens flächengleiche Ersatzaufforstung zum Ausgleich der verlorengehenden Wirkungen des Waldes erforderlich. Die Rodungen dieser Waldflächen werden auch zur Gänze durch die vorgesehenen Ersatzaufforstungen kompensiert.

Anders sind die Wirkungen des Waldes für jene Waldflächen zu beurteilen, die sich auf den Dämmen und Einschnittsböschungen des unmittelbaren Betriebsbereiches der bestehenden Eisenbahn befinden (14,36 ha):

Diese stocken nicht auf natürlichen Böden, sondern auf Kunstböden, und weisen daher nur eine geringe Schutzwirkung auf (keine Flugerdeböden); wegen der sehr trockenen Standorte auf Böschungen ist auch nur eine sehr eingeschränkte Transpirationsleistung möglich, und daher haben diese Bestände eine geringere klimaausgleichende Wirkung, als Waldbestände auf natürlichen Böden außerhalb des Betriebsbereiches der Eisenbahn. Die Wertigkeit der Wohlfahrtsfunktion wird daher nur als mittel eingestuft. Wegen der geringen Breite und der Lage im Betriebsbereich der bestehenden Eisenbahn ist auch nur von einer geringen Wertigkeit der Erholungsfunktion auszugehen (Wertziffernkombination 1-2-1).

Für diese Bestände sind daher die Wirkungen des Waldes aus forstfachlicher Sicht nicht als zwingend in vollem Flächenausmaß als ausgleichs- bzw. ersatzungsbedürftig zu werten. Abzüglich der für die Kompensation der Dauerrodungen außerhalb des Betriebsbereiches der bestehenden Eisenbahn erforderlichen Ersatzaufforstungen (rd. 13,93 ha) verbleiben von den von der Projektwerberin angebotenen Ersatzaufforstungsflächen zur Kompensation von 14,36 ha Rodungen von Wald innerhalb des unmittelbaren Betriebsbereiches rd. 2,36 ha Ersatzaufforstungen. Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass durch die geplante Aufforstung mit standortgerechten Baumarten der natürlichen potentiellen Waldgesellschaften in Kombination mit den zusätzlich vorgeschriebenen Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität der Aufforstungen deutlich höherwertige Waldbestände geschaffen werden, als die zu rodenden, von standortfremden Holzarten (Robinien) dominierten Bestände auf den Bahnböschungen darstellen, wird das **Ausmaß der von der Projektwerberin angebotenen Ersatzaufforstungsflächen als ausreichend angesehen.**

Darüberhinausgehende Ersatzaufforstungen oder waldverbessernde Maßnahmen (die mangels geeigneter Waldflächen in der näheren Umgebung der Rodeflächen auch nur schwer durchführbar wären) sind aus fachlicher Sicht nicht zwingend erforderlich.

#### *Schlussfolgerungen:*

Aus forstfachlicher Sicht bestehen gegen die geplanten Rodungen bei Einhaltung der im forsttechnischen Gutachten vorgeschlagenen Bedingungen und Auflagen keine schwerwiegenden Einwände.

### **Pflanzen und deren Lebensräume**

Vorausgesetzt der vollständigen und sachgemäßen Umsetzung sämtlicher in der UVE eingereichten Maßnahmen sowie der im Zuge des UVG vorgeschriebenen Maßnahmen kann davon ausgegangen werden, dass durch das gegenständliche Vorhaben keine erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Pflanzen und deren Lebensräume verbleiben.

#### *Tiere und deren Lebensräume (inkl. Jagd)*

Die von der Projektwerberin vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen sind aus der Sicht des Sachverständigen plausibel und nachvollziehbar. Es ergeben sich keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin.

Mögliche Auswirkungen des Vorhabens sind - wenn nötig ergänzt durch Aussagen durch den Sachverständigen - ausreichend dargelegt und ableitbar. Es wird den gesetzlichen Vorgaben sowie dem Stand der Technik und den aktuellen wissenschaftlichen Standards entsprochen.

Bei projektgemäßer Umsetzung und unter Einhaltung der zwingend erforderlichen Maßnahmen verbleiben keine erheblichen Auswirkungen in der Bauphase und Betriebsphase.

### **Boden, Grundwasserchemie und Abfallwirtschaft**

Zusammenfassend ist aus Sicht des Fachbereiches Boden, Grundwasserchemie und Abfallwirtschaft festzuhalten, dass die vorliegenden Unterlagen in plausibler und nachvollziehbarer Form den Stand der Technik und der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften im Hinblick auf die Auswirkungen des Vorhabens, die Beweissicherung und die begleitende Kontrolle berücksichtigen. Zudem werden Vorschläge für entsprechende Maßnahmen unterbreitet, um schädliche oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt zu verhindern oder zu verringern.

Unter Einhaltung der gesetzlichen Rahmenbedingungen und der Maßnahmen sowie der Umsetzung der beschriebenen Maßnahmen gemäß dem Stand der Technik ergeben sich keine erheblichen Restbelastungen.

**Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik**

Die geologischen, hydrogeologischen grundwasserrelevanten und geotechnischen Untersuchungen zur Feststellung der Umweltverträglichkeit des Einreichprojektes erfolgten nach dem Stand der Technik und des Wissens. Die Ergebnisse sind ausreichend, um die Fragen im Prüfbuch für die Fachbereiche Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik konkret zu beantworten.

Die von den Projektanten beschriebenen Auswirkungen des Projektes auf das Grundwasser sowie die baulichen Maßnahmen zur Verminderung der negativen Einflüsse auf das Grundwasser während der Bauphase, des Regelbetriebes und für ein außerbetriebliches Ereignis („Störfall“) sind plausibel und realistisch.

**Gesamtheitlich und unter Setzung der erforderlichen zwingenden Maßnahmen** (Strecke, Objekte, Bahnhofsumbauten, wasserbauliche Becken) wird die (temporäre) Belastung des Grundwassers während der Bauphase bzw. die dauernde Restbelastung des Grundwassers während des Regelbetriebes wie folgt beurteilt:

Bauphase quantitativ:

| Modul | Temp. Restbelastung mit Maßnahmen |        |                             |
|-------|-----------------------------------|--------|-----------------------------|
| 1a    | Keine bis                         | gering | SM07; Merklich nachteilig*) |
| 1b    | Keine bis                         | gering | SM12; Merklich nachteilig*) |
| 2     | Keine bis                         | gering | SM15; Merklich nachteilig*) |

\*) Sofern keine zusätzlichen Maßnahmen ergriffen werden

Bauphase qualitativ:

| Modul | Temp. Restbelastung mit Maßnahmen |        |
|-------|-----------------------------------|--------|
| 1a    | gering                            |        |
| 1b    | Keine bis                         | gering |
| 2     | Keine bis                         | gering |

Betriebsphase quantitativ:

| Modul | Verbleibende Restbelastung |        |
|-------|----------------------------|--------|
| 1a    | Keine bis                  | gering |
| 1b    | Keine bis                  | gering |
| 2     | keine bis                  | gering |

Betriebsphase und Störfall qualitativ:

| Modul | Verbleibende Restbelastung |              |
|-------|----------------------------|--------------|
| 1a    | Keine bis                  | Verbesserung |
| 1b    | Keine bis                  | Verbesserung |
| 2     | keine bis                  | Verbesserung |

Tabelle 2: Geologie, Hydrologie, Grundwasser und Geotechnik (HD)

**Wasserbautechnik**

Bauphase

Die Baustellenwässer – gehobene Grundwässer im Zuge von Wasserhaltungen und stärker belastete Wässer von den dichten Manipulationsflächen – werden nach Stand der Technik gereinigt, sodass negative qualitative Auswirkungen

auszuschließen sind. Die Hochwassersicherheit in der Bauphase bei der Gerinnetdurchleitung wird durch Baumleitungen bzw. abschnittsweise Ausführung der Durchlässe hergestellt.

#### Betriebsphase

Durch die Reinigung der Niederschlagswässer nach Stand der Technik und Retention werden negative quantitative oder qualitative Auswirkungen auf Oberflächengewässer verhindert; die Entwässerung erfolgt nach Stand der Technik. Für den Störfall wurde vorgesorgt und durch konstruktive und organisatorische Vorsorge das Restrisiko im technisch möglichen Umfang beschränkt. Eine Verschärfung des Hochwasserabflusses für Dritte tritt nicht auf und die Bahntrasse ist hochwassersicher.

#### Klima

Aus Sicht des Fachgebiets Klima lässt sich feststellen, dass beim Bau und Betrieb des Vorhabens keine, das Klima wesentlich beeinflussenden Auswirkungen zu erwarten sind. Im Hinblick auf die CO<sub>2</sub> Produktion von Verkehr kann das Vorhaben im Sinne der Vermeidung positiv beurteilt werden.

#### Luftschadstoffe

Die von der Projektwerberin vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen aus Sicht des Fachbereiches Luftschadstoffe sind plausibel und nachvollziehbar.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Luft sind ausreichend dargestellt. Es wurden einige Ergänzungen der fachlichen Aussagen zu den Auswirkungen des Vorhabens vorgenommen, die jedoch zu keiner maßgeblichen Änderung der Aussagen des UVE-Gutachtens führen.

Die zur Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens vorgelegten Unterlagen entsprechen dem Stand der Technik und der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften.

Die Genehmigungskriterien des § 24f UVP-G, des IG-L §20 Abs. 1-3, sowie die im Rahmen des nach §24 Abs 1 durchzuführenden Genehmigungsverfahren anzuwendenden Verwaltungsvorschriften werden aus fachlicher Sicht eingehalten. Die Genehmigungsvoraussetzungen hinsichtlich der Luftreinhaltung (IG-L §20) sind insbesondere dadurch erfüllt, dass die einschlägigen Grenz-, bzw. Beurteilungswerte eingehalten werden, bzw. im Überschreitungsfall die Zusatzbelastungen unterhalb der Irrelevanzschwellen liegen.

Für die Bauphase wurden die von den Projektwerbern vorgeschlagenen Maßnahmen, sowie einige weitere Maßnahmen (insbesondere Bau-Ombudsperson und ökologische Bauaufsicht; abgasarme LKW) als Auflagenpunkte aufgenommen.

An zusätzlichen Maßnahmen findet sich ein Verweis auf die vorzugsweise Anwendung der elektrischen Traktion im Personen- und Güterverkehr.

Weitere Maßnahmen zur Beweissicherung bei Bau- und Betriebsphase sind aus luftreinhaltetechnischer Sicht nicht erforderlich.

Hinsichtlich der Schutzgüter wurden die Auswirkungen auf die Luft, sowie im Rahmen des IG-L auch im Hinblick auf den Schutz des Menschen, sowie dem Schutz der Ökosysteme und der Vegetation, des Weiteren hinsichtlich des Forstschutzes (2. DFVO) berücksichtigt.

Es ergeben sich aus fachlicher Sicht keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin.

### 3.2 Resümee Fragenbereich 2 und zwingende Massnahmen

#### Koordination (KO)

**Die Auswirkungen, Maßnahmen, Kontrollen sind, da es sich um den Ausbau einer Bestandstrecke handelt, ausreichend erläutert. Aus Sicht der Sachverständigen ergeben sich keine maßgeblichen Änderungen gegenüber den Darstellungen der Projektwerberin.**

**Folgende unbedingt notwendige (zwingende) zusätzliche Maßnahmen werden vorgeschlagen. Diese sind zusätzlich zu den bereits im Projekt vorgeschlagenen Massnahmen notwendig. Die zwingend erforderlichen Massnahmen dienen zum Ausgleich der Auswirkungen des Projektes.**

## 4. EMPFOHLENE UND ZWINGENDE MAßNAHMEN

### 4.1 Zwingende Maßnahmen

#### **Abfallwirtschaft und Bodenchemie (AW)**

- Die zu entfernenden Abfälle sind nachweislich ordnungsgemäß zu entsorgen. Für die Aufzeichnungen sind die Einstufungen der zu entfernenden Abfälle gemäß AbfallverzeichnisVO zu berücksichtigen.
- Für die Qualitätsanforderungen an Verfüllmaterialien sind generell die einschlägigen Bestimmungen des Bundesabfallwirtschaftsplanes 2011 anzuwenden. Die Eignung ist in chemischer Hinsicht durch entsprechende Untersuchungen vor Einbau der Materialien nachzuweisen. Eine entsprechende Qualitätssicherung des Materials ist erforderlich. Die Zulässigkeit der Verwertung ist nachzuweisen.
- Sämtliche Arbeiten sind vom Abfallmanagement begleitend zu überwachen. Von diesem ist nach Abschluss des Projektes ein Gutachten sowie eine Dokumentation (Ablauf der Arbeiten, vorhandene Schadstoffkonzentrationen, Ausmaß der Verunreinigung, Menge des entsorgten Schadstoffes, Entsorgungswege, usw.) zu erstellen und der Behörde unverzüglich zu übermitteln. Um die Einhaltung aller abfallwirtschaftlichen Rahmenbedingungen sicherzustellen, ist eine chemisch-technische Fachperson für die örtliche Aufsicht einzusetzen.
- Die begleitende chemische Analytik ist im Zusammenhang mit der Zuordnung, Einstufung und Beurteilung von Abfällen zur weiteren Behandlung (Verwertung, Entsorgung) insbesondere zur Qualitätssicherung von Verfüllmaterialien von einer gemäß ÖNORM EN ISO/IEC 17025 akkreditierten Prüf- bzw. Inspektionsstelle durchzuführen.
- Zur Überwachung der Einhaltung abfallwirtschaftlicher Bestimmungen ist neben der Einführung eines Abfallmanagements ein umfassendes Massenlogistikkonzept über die Abfall- bzw. Stoffströme und über die Zwischenlagerung der Aushubmaterialien und anfallenden Abfälle vorzusehen. Im Massenlogistikkonzept sind die ordnungsgemäße Lagerung von Abfällen während der Bauphase und die begleitenden Kontrollmaßnahmen während der Umsetzung zu beschreiben.
- Da Bahnhöfe und Bahnanlagen aufgrund der anthropogenen Nutzung als potentiell belastete Flächen anzusehen sind, ist im Zuge der Gleisbauarbeiten und Bahnhofsumbauten eine entsprechende Beweissicherung für das Schutzgut Boden in Form verdichteter Bodenuntersuchungen mit einem maximalen Beurteilungsmaßstab gemäß Tabelle 1 und 2, Anhang 4, DVO 2008 durchzuführen, wobei die Untersuchungen sowohl die Eluat- als auch die Gesamtgehalte umfassen. Die Beurteilungsgrundlage für die Untersuchungsergebnisse gemäß dem Stand der Technik bilden die DVO 2008 und der BAWP 2011. Im Zuge der Bauherstellung ist der Umfang der bodenchemischen Analytik den gesetzlichen Erfordernissen anzupassen und insbesondere die im BAWP 2011 und in der DVO 2008 zugrunde gelegten Beurteilungsmaßstäbe heranzuziehen. Die Ergebnisse der Untersuchungen sind entsprechend zu dokumentieren.
- Vor Beginn der Baumaßnahmen ist eine bodenchemische Erkundung der Verdachtsflächen durchzuführen, wobei Sondierschlitze herzustellen und Bodenproben zur Analyse zu entnehmen sind. In Abhängigkeit der Analysergebnisse sind die betroffenen Bereiche auszuheben und gemäß DVO 2008 zu entsorgen oder einer sonstigen Behandlung zuzuführen. Entsprechende Sicherungs- bzw. Sanierungspläne sind zu etablieren.
- Im Grundwasserabstrombereich sind entsprechende Beweissicherungsmaßnahmen zu treffen, um potentielle nachteilige Auswirkungen auf das Grundwasser durch das gegenständliche Vorhaben insbesondere in der Bauphase ausreichend kontrollieren zu können. Insbesondere sind Bauarbeiten in unmittelbarer Nähe von Verdachtsflächen (z. B. 3898, 45745 und 45790 sowie 24706 und 45749) durch aussagekräftige Beweissicherungs sonden zu überwachen. Neben den Untersuchungen gemäß Trinkwasserverordnung (TWV) 2001 idgF ist der Parameter Kohlenwasserstoff-Index über den gesamten Zeitraum der Beweissicherung zu bestimmen. Die Frequenz der Probenahme ist an die Bautätigkeiten anzupassen, so dass vor Baubeginn sowie während und unmittelbar nach Beendigung der Bautätigkeiten Probenahmen und Analysen durchgeführt werden. Nach Abschluss der Bauarbeiten erscheint das vierteljährliche Intervall bis ca. 2 Jahre nach Baufertigstellung ausreichend.
- Belastete Bereiche insbesondere die tangierten Verdachtsflächen sind sowohl lateral als auch in die Tiefe so weit zu entfernen, bis das vom Abfallmanagement als auch vom örtlichen Bauaufsichtsorgan festgelegte Sicherungs- oder Sanierungsziel erreicht ist. Die Sicherungs- oder Sanierungsbereiche sind sowohl vom Abfallmanagement als auch vom örtlichen Bauaufsichtsorgan im Hinblick auf die Erreichung des Sicherungs- oder Sanierungszieles freizugeben. Die Bestimmungen des AWG 2002 gelten sinngemäß. Nachweise hierüber sind der Behörde zu übermitteln. Für die Beurteilung von Untersuchungsergebnissen sowie für die daraus resultierende Abschätzung der Gefährdung ist die ÖNORM S 2088-1 zugrunde zu legen.

## **Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik (HD)**

### Bauphase:

- Im Sinne des Schutzes des Grundwassers bei außerbetrieblichen Ereignissen ist im gesamten Trassenbereich, wo keine BT-Bahn zur Ausführung kommt, in repräsentativer Weise der Nachweis zu erbringen, dass bei bodenstabilisierenden Maßnahmen ein Durchlässigkeitsbeiwert von mindestens  $10^{-6}$  m/s erreicht wird.
- Zur Reduktion der Eingriffsintensität sind für die zu entfernenden Brunnen BR-BL05 (Objekt SM07), BR-RA21, BR-RA22 (SM12) sowie BR-OB28 (SM19) Ersatzbrunnen zu schaffen.
- Bei den Objekten SM12 und SM15 ist zu prüfen, ob durch zusätzliche, höher wirksame Maßnahmen der Grundwasserzudrang aus dem Sohlbereich reduziert werden kann.
- Vor Baubeginn ist jedenfalls eine chemische Analyse des Wassers (einschl. Kohlenwasserstoffe) aus dem Bohrpegel KB13/09 durchzuführen. Sollte dieser Pegel nicht mehr auffindbar sein, ist ein Ersatz (abströmig der Tankstelle) zu schaffen.
- Im Falle, dass beim Objekt SM36 (Steinschichtung Bf Marchegg) eine Spritzbetonsicherung auch in den grundwasserführenden Bereichen erforderlich ist, somit ein auch nur geringfügiger Anstau zu einer Grundwasserspiegelaufhöhung bis GOK führen kann, sind in der Spritzbetonwand Entwässerungsschläuche vorzusehen, die einen Grundwasseranstau hintanhaltend können.
- Bei der Errichtung von Versickerungsbecken ist darauf zu achten, dass kein anthropogen unbelasteter Untergrund vorliegt. Sollte belasteter Untergrund angetroffen werden, sind im Zuge der Detailplanung Maßnahmen vorzusehen, die eine Eluierung von Schadstoffen in den Untergrund – und somit in den Grundwasserkörper – wirksam verhindern.
- Bei zu geringer Ausbildung von abdichtend wirkenden Deckschichten (< 2 m) ist der Bereich der Baustelleneinrichtungsf lächen dort zu befestigen, wo grundwassergefährdende Stoffe gelagert oder transportiert werden. Dies gilt auch für Fahrbahnen. Vorbehaltlich weiterer Behördenauflagen sind die befestigten Flächen so auszuführen, dass Niederschlagswässer und Baustellenwässer gesammelt und über eine Ölabscheideanlage geführt werden können.
- Baufahrzeuge dürfen nur auf befestigten Flächen betankt werden. Wo dies nicht möglich ist, sind beim Tankvorgang Tropfassen zu verwenden.
- Die Lagerung von Bauhilfsstoffen oder kontaminiertem Material darf nur auf befestigten Flächen erfolgen.
- Baustelleneinrichtungsf lächen sind nach Fertigstellung des jeweiligen Bauabschnittes bzw. der jeweiligen Objekte ehestmöglich wieder rückzubauen.
- In Bereichen, wo die Trasse allenfalls drainierte Flächen quert, sind entsprechende Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Funktionstüchtigkeit des Drainagesystems während Bau- und Betriebsphase vorzusehen.
- Es ist ein Bautagebuch zu führen. Darin sind alle im Hinblick auf die Wasserhaltungsmaßnahmen (getrennt nach Strecke / Objekt) relevanten Vorgänge wie Pumpmengen, Absenkmaß und Wasserstände in eventuell unmittelbar beeinflussten Pegel bzw. Brunnen zu dokumentieren. Die Intensität dieses Programmes hat sich nach dem Baufortschritt zu orientieren.
- Spundwandsicherungen sind ehestmöglich und vollständig rückzubauen
- Spritzbetonsicherungen sind je nach Baufortschritt ehestmöglich wieder zu entfernen oder durch perforieren was-serwegig zu machen.
- Es dürfen bei allen Spritzbetonarbeiten nur alkalifreie Spritzbetonbeschleuniger eingesetzt werden.
- Es dürfen grundsätzlich nur grundwasserschonende Bauhilfsstoffe eingesetzt werden. Der Einsatz von Bauhilfsstoffen mit einer WGK3 ist unzulässig.
  - Beim Einsatz von Bauhilfsstoffen ist zu beachten, dass die Auswahl und Verwendung nach dem Stand der Technik zu erfolgen hat. Die Kriterien für die Festlegung des Standes der Technik werden im Anhang H des Wasserrechtsgesetzes 1959 i.d.F. geregelt.
  - Der Einsatz von Bauhilfsstoffen ist rechtzeitig vor Verwendung mit der örtlichen Bauaufsicht abzustimmen.
  - Die eingesetzten Bauhilfsstoffe sind von der ÖBA listenmäßig zu erfassen.
  - Sollten weniger gefährlichere – in der Praxis erprobte - Bauhilfsstoffe auf den Markt kommen, ist im Sinne des Anhanges H des Wasserrechtsgesetzes 1959 i.d.F. BGBl. I Nr. 87/2005 auf solche zurückzugreifen. Dies bedeutet in der Praxis, dass

- Nach Möglichkeit nur Bauhilfsstoffe mit einer WGK 1 eingesetzt werden sollen,
- Bauhilfsstoffe der WGK 2 dann nicht mehr eingesetzt werden sollen, wenn erprobte gleichwertige Bauhilfsstoffe der WGK 1 verfügbar sind,
- lösungsmittelhaltige Bauhilfsstoffe nach Verfügbarkeit durch lösungsmittelfreie Bauhilfsstoffe zu ersetzen sind, bzw.
- biologisch abbaubare Bauhilfsstoffe biologisch schwer oder nicht abbaubaren Bauhilfsstoffen vorzuziehen sind.
- Sämtliche Auftragnehmer sind nachweislich von diesen Vorschriften in Kenntnis zu setzen.

*In diesem Zusammenhang ist jedoch darauf hinzuweisen, dass Bauhilfsstoffe zum überwiegenden Teil nur in äußerst geringen Mengen eingesetzt werden, nicht direkt mit dem Grund-/Bergwasser in Berührung kommen und nach kurzer Zeit in Wasser nicht mehr löslich sind, somit auch kein Gefährdungspotential für das Grund-/Bergwasser mehr gegeben ist.*

*Eine potentielle Gefährdung für das Grundwasser ist jedoch auch bei Stoffen mit WGK 1 dann gegeben, wenn durch Verschütten große Mengen des Bauhilfsstoffes frei werden und ungehindert in das Grund- oder Oberflächenwasser gelangen. In derartigen Fällen kann allerdings teilweise durch Sofortmaßnahmen (z.B. Abgraben des verunreinigten Bodens etc.) eine Wasserverunreinigung verhindert werden. Jedenfalls ist bei derartigen Vorfällen entsprechend den Angaben in den Sicherheitsdatenblättern vorzugehen und sind die zuständigen Behörden zu verständigen.*

*Besonderes Augenmerk ist daher auf die sachgemäße Aufbewahrung der entsprechenden Bauhilfsstoffe zu legen (Aufbewahrung nur auf befestigten Boden und / oder Tropftassen). Auch sind Maßnahmen erforderlich, die geeignet sind, dass bei unbeabsichtigtem Verschütten die jeweiligen Bauhilfsstoffe direkt in den Boden versickern können (z.B. Auffangtassen).*

### **Bauprodukteverordnung**

*Die nach Ablauf der Übergangsfrist am 1. Juli 2013 in Kraft getretene Bauprodukteverordnung (Verordnung (EU) Nr. 305/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung harmonisierter Bedingungen für die Vermarktung von Bauprodukten und zur Aufhebung der Richtlinie 89/106/EWG des Rates) fordert nunmehr eine höhere Eigenverantwortung vom Abnehmer. So muss sich der Abnehmer von Bauprodukten (z.B. Sand, Kies, Flussbausteine etc.) über die Eigenschaften bzw. den Anwendungszweck des Bauproduktes auch selbst informieren.*

*Nach der neuen Bauprodukteverordnung muss für jedes Bauprodukt eine **Leistungserklärung** vom Hersteller abgegeben werden, die jene Eigenschaften des Produkts erklären, auf die sich der Verwender verlassen kann. Das **CE-Zertifikat** bestätigt nur die mit den Normen übereinstimmende Produktion (werkseigene Produktionskontrolle).*

*Durch die neue Bauprodukteverordnung hat*

- der Hersteller nun im Rahmen der Leistungserklärung alle Leistungsdaten (z.B. Abriebfestigkeit, Wasseraufnahmeverhalten etc.) bekanntzugeben,
- der Abnehmer muss sich aber auch vergewissern, dass die Leistungsdaten mit dem geplanten Anwendungszweck korrespondieren.

*Wenn in der Leistungserklärung bzw. dem CE-Zertifikat „NPD“ anzugeben ist (siehe „Punkt 9. Erklärte Leistung“), so bestehen für den Hersteller keine weiteren Verpflichtungen zu weitergehenden Untersuchungen. Über die speziellen, möglicherweise risikobehafteten Inhaltsstoffe/Anforderungen muss sich somit der Abnehmer selbst Gewissheit verschaffen. .*

### **Bauphase / Betriebsphase / außerbetriebliches Ereignis**

- Es dürfen nur zugelassene Herbizide entsprechend Zulassungsliste der Agentur für Gesundheit und Ernährungssicherheit (AGES) auf Glyphosatbasis eingesetzt werden
- Um für den Fall eines außerbetrieblichen Ereignisses mit Freisetzung grundwassergefährdender Stoffe, somit möglichen qualitativen Auswirkungen auf das Grundwasser gerüstet zu sein, ist ein Maßnahmen- und Notfallplan auszuarbeiten und dieser mit den betroffenen Behörden / Einsatzorganisationen (z.B. Feuerwehr) etc. abzustimmen.



### **Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen:**

Es ist ein hydrogeologisches (quantitatives / qualitatives) Beweissicherungsprogramm durchzuführen. Dieses hydrogeologische Beweissicherungsverfahren soll ermöglichen, flächendeckende Aussagen über die qualitativen und quantitativen Grundwasserverhältnisse zu treffen, allfällige Veränderungen des Grundwasserhaushaltes durch die Baumaßnahmen rechtzeitig zu erkennen und allenfalls erforderliche bauliche Maßnahmen oder Kompensationsmaßnahmen zu setzen.

*Bemerkung: Ausdrücklich wird darauf hingewiesen, dass die Einbeziehung der angeführten Wassernutzungen nicht zwingend bedeutet, dass für diese die Gefahr einer nachhaltigen quantitativen bzw. qualitativen Beeinträchtigung besteht. Die Einbeziehung in das Beweissicherungsprogramm dient lediglich der Sammlung von Fakten im Sinne einer Streitvermeidung.*

### **Quantitative Untersuchungen:**

Zum Zweck der quantitativen Beweissicherung sind entsprechende Messungen des Druckniveaus durchzuführen und zu dokumentieren:

- 1) Sämtliche zu Pegel ausgebaute Bohrungen (soweit sie nicht durch die Baumaßnahme entfernt werden müssen)
- 2) Brunnen

### **Modul 1a:**

#### **Objekte:**

- BR-AS15 Objekt SM07 (FGS Hst. Wien-Aspern)

### **Modul 1b**

#### **Objekte:**

- Neu zu errichtender, knapp westlich von BR-RA21 zu lozierender Ersatzpegel und BR-PY24 bei Objekt SM21. Sofern der Brunnen aus bautechnischen Gründen entfernt werden muss, ist ein Ersatzpegel zu errichten;
- BR-PY28; BR-PY22 bei Objekt SM13 (Personendurchgang Raasdorf)
- BR-OB12, BR-OB13 beim Objekt SM20
- BR-UB70, BR-UB73, BR-UB-74 und BR-UB17 bei Objekt SM23 (Unterführung Gemeindestraße Untersiebenbrunn), sofern diese nicht durch die Baumaßnahme entfernt werden müssen
- BR-UB26 Objekt SM 26 (Überführung Gemeindestraße)
- BR-MG29 Objekt SM37 (Straßenbrücke Landesstraße B49)
- BR-GM07, BR-MG08 Objekt SM36 (Steinschichtung)
- BR-MG26, BR-MG30 Bf Marchegg

#### **Wasserbauliche Becken:**

- BR-ES11 (W7)
- BR-GH20 (N4) (allenfalls Ersatzbrunnen schaffen)
- BR-MG01 (N36)
- BR-LIM11, BR-LIM19, BR-LIM20 (N16, N17)
- BR-GH29, allenfalls Ersatzbrunnen schaffen (N5, N6)

### **Modul 2**

#### **Trasse und Objekte:**

- BR-GL07, BR-GL08, BR-GL42,
- BR-GL45, BR-GL47, BR-GL48 und BR-GL49 oberstromig SM15

- BR-GL46 (SM15); Sofern dieser Brunnen nicht messbar sein sollte, ist ein Ersatzpegel zu schaffen.
- (Unterführung L3010), grundwasserstromabwärts die Brunnen BR GL42 und BR-GL46. Sofern diese Brunnen nicht messbar sein sollten, sind Ersatzpegel zu schaffen
- BR-LIM02, BR-LIM12 bei Objekt SM17 (Fuß- und Radwegunterführung Marchfeldkanal)
- BR-BS01 bei Objekt SM34 (Unterführung Gemeindestraße)

#### **Wasserbauliche Becken:**

- BR-LIM07 (N12) (allenfalls Ersatzbrunnen schaffen);
- BR-LIM12 (N15)
- BR-LIM11, BRLIM19, BR-LIM20 (N17)

#### **Messintervalle:**

Im gesamten Einreichabschnitt sind die Messungen des Druckniveaus bei den oben angeführten Messstellen mindestens 1 Jahr vor Baubeginn jeweils **in monatlichen Abständen** durchzuführen.

Jeweils bei Baubeginn der Objekte ist das Messintervall in den Brunnen auf **wöchentliche** Abstände zu verkürzen. Nach Fertigstellung der entsprechenden Bauarbeiten können die Messintervalle wieder auf das ursprüngliche Ausmaß reduziert werden.

#### **Beobachtungsdauer:**

Die Messdauer wird mit 2 Jahren nach Fertigstellung der Erdbauarbeiten festgelegt. Die ermittelten Wasserspiegelganglinien sind mit den Daten der nächstgelegenen amtlichen Niederschlagsmessstelle zu vergleichen und grafisch darzustellen.

#### **Qualitative Untersuchungen:**

In Anbetracht der Nähe der Objekte bzw. der Trasse von den Wassernutzungen sind die nachstehend angeführten Wassernutzungen in Abhängigkeit von der Probenahmemöglichkeit qualitativ beweiszusichern.

#### **Modul 1a**

##### **Objekte:**

- BR-HS09 BR-AS15

#### **Modul 1b**

##### **Trasse, Objekte:**

- BR-ES49, BR-ES56, BR-ES58, BR-GE04, BR-PY29, BR-GH15, BR-GH27, BR-GL25, BR-GL46, BR-LIM07, BR-UB17, BR-UB62, BR-SF07, BR-BS23, BR-BS34, BR-BS39, BR-BS41, BR-MG24
- BR-PY22, BR-PY24, BR-OB37, BR-UB26, BR-UB50,
- KB13/09
- BR-MG 18, BR-MG27, BR-MG21, BR-MG06

#### **Wasserbauliche Becken:**

- BR-ES11 (W7)
- BR-GH20 (N4) (allenfalls Ersatzbrunnen schaffen)
- BR-MG01 (N36)
- BR-GH29 (N5, N6, allenfalls Ersatzpegel schaffen)
- Pegel: KB15/09
- BR-MG25 (N39)
- Messstelle 304915 (N41) (sofern möglich bzw. zugänglich)

## Modul 2

### Trasse:

- BR-ES49, BR-ES56, BR-ES58, BR-GE04, BR-GH15, BR-GH27, BR-GL25, BR-BS01, BR-BS23, BR-BS34, BR-BS39, BR-BS41, BR-MG24, BR-GL46

### Wasserbauliche Becken:

- BR-LIM07 (N12, allenfalls Ersatzbrunnen schaffen)

### Untersuchungsumfang und Messintervalle:

Diese Proben sind von einer akkreditierten Untersuchungsanstalt nach dem derzeit gültigen Regelwerk BGBl. Nr. 304/2001, „Verordnung des Bundesministers für soziale Sicherheit und Generationen über die Qualität von Wasser für den menschlichen Gebrauch (Trinkwasserverordnung - TWV), Anhang II, Teil A „Mindestuntersuchung“ (ohne Konzentration an Chlorverbindungen, Konzentration an Ozon, UV Durchlässigkeit, Referenzstrahlungsanalyse) zu analysieren.

Während der Bauphase hat die qualitative Beweissicherung der o.a. Wassernutzungen **vierteljährlich** zu erfolgen.

Vor Baubeginn ist ein einmaliger Beprobungsdurchgang mit vollem Untersuchungsumfang (im Fall der Pestizide sind lediglich Atrazin und Desethylatrazin sowie aliphatische Kohlenwasserstoffe zu untersuchen) durchzuführen.

Wird im Zuge der Untersuchungen eine qualitative Beeinträchtigung (negative Veränderung des Ist-Zustandes durch die Baumaßnahme) durch Überschreitung eines oder mehrerer Parameter festgestellt, sind die qualitativen Untersuchungen des entsprechenden Brunnens auf zumindest monatliche Messintervalle (sofern nicht bereits kürzere Messintervalle vorgesehen sind) zu verkürzen und so lange intensiviert fortzuführen, bis an zwei aufeinander folgenden Untersuchungen keine Überschreitungen der entsprechenden Parameter mehr nachgewiesen werden können.

### Beobachtungsdauer:

Die qualitative Beweissicherung der Wassernutzungen ist nach Fertigstellung der Erdbauarbeiten mindestens zwei Jahre lang fortzuführen.

Die Analysenwerte sind den Parameterwerten der Qualitätszielverordnung Chemie Grundwasser gegenüberzustellen

### Humanmedizin (HU)

- Deshalb wird als zwingende Auflage formuliert, zusätzlich zur Prüfung der Einhaltung der Grenzwerte nach SchIV in der Betriebsphase, auch die Einhaltung der Grenze für Schallpegelspitzen von 70 dB vor Fassaden mit Schlafzimmerfenstern (LA, Vmx gemessen 0,5m vor dem offenen Fenster) zu überprüfen und bei deren Überschreitung den betroffenen Anrainern den kostenlosen Einbau von Schallschutzfenstern anzubieten. Alle Schallschutzmaßnahmen sollten möglichst schon zu Beginn der Bauphase erfolgen. Alle Vervollständigungen des aktiven Schallschutzes, die von Ing. Lassnig vorgeschrieben wurden, sind auch aus medizinischer Sicht zur Verhinderung von Lärmbelästigungen im Freien (Gärten, Veranden, Loggien, Balkone) zu empfehlen. Denn passiver Schallschutz sollte bei Wohnungen nur dort zur Anwendung kommen, wo kein Freiraum mit Erholungsfunktion zu schützen ist oder auf Grund der Höhenlage der Wohnung (Geschoßhöhe oder Hanglage) nur ein passiver Schallschutz der Wohn- und Schlafzimmerfenster möglich ist. Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen gemäß UVE und zwingenden Auflagen des UVP-SV Ing. Lassnig sind auch aus medizinischer Sicht erforderlich, um die Unsicherheiten der Prognoserechnungen zu beseitigen und den Betroffenen und ihren Sicherheitsdiensten zu ermöglichen, die Expositionen sowie deren Unbedenklichkeit zu überprüfen.
- Beim nächsten Anrainer in Glinzendorf sowie auf dem relativ höchstexponierten und für Fahrgäste zugänglichen Teil eines Bahnsteigs sind vor und nach Aufnahme des Vollbetriebs Kontrollmessungen der EMF- Belastung durchzuführen.
- Neben den schon in der UVE enthaltenen Maßnahmen zur Staub- und Lärmreduktion in der Bauphase sollten Bauarbeiten, die vor Wohnfenstern LA,eq von >65 dB oder LA,max von >85 dB oder fühlbare Erschütterungen im Wohnbereich erwarten lassen, rechtzeitig angekündigt und ausschließlich in der Zeit von 7-19 Uhr und nicht am Wochenende oder an Feiertagen durchgeführt werden (zwingende Auflage). Eine Bauaufsicht ist einzurichten, die Maßnahmen zum Schutz vor Lärm, Staub und Ökologie, die Projektbestandteil sind oder als zwingende Auflagen vorgeschrieben wurden, täglich überwacht und die für Anrainer erreichbar ist.

## **Ökologie (ÖK)**

- Die im Projekt vorgesehenen Maßnahmen sind umzusetzen
- Eine ökologische Bauaufsicht ist zu bestellen. Dafür ist gemäß gültigen Regelwerken qualifiziertes naturschutzfachlich ausgebildetes Personal heranzuziehen. Ein fachlich fundiertes Berichtswesen der ökologischen Bauaufsicht an die Behörde ist einzurichten.
- Da die bestehenden Trockenrasen und trockenen Ruderalflächen an der Bahnstrecke ein bedeutender Lebensraum für Tiere und Pflanzen mit Ausbreitungsfunktion sind und diese Funktion aufrecht zu erhalten ist, sind Aufforstungen und Ersatzaufforstungen ausschließlich auf den im Projekt vorgesehenen Flächen vorzunehmen, nicht aber auf Ruderalflächen oder Trockenrasenflächen. Ein Detailprojekt ist dafür spätestens 3 Monate vor Umsetzung der Maßnahmen der Behörde vorzulegen.
- Bei Gebüsch- und Gehölzpflanzungen mit dem Ziel Brutplatz für den Neuntöter und die Sperbergrasmücke ist unter fachlicher Anleitung auf die Eignung der Gehölze, also entsprechend hohen Anteil an dornigen Sträuchern, ausreichende Räumigkeit der Gebüschgruppen und gestufter Aufbau, zu achten.
- Eine Bauzeitbeschränkung bei Bautätigkeiten in den March-Auen auf die Zeit zwischen August und März (kein Bau von Ende März bis Anfang August, also zur Brutzeit) ist einzuhalten.
- Das Baufeld ist im Bereich der March-Auen durch eine massive Abplankung abzugrenzen.
- Die vorgesehenen Maßnahmen zum Amphibien- und Reptilienschutz (Absammeln, Amphibienzaun) sind über die gesamte Bauzeit umzusetzen, bei Bauzeit in mehr als einer Saison also entsprechend zu wiederholen.
- Die Art der vorgesehenen Markierung von Leitungen gegen Vogelkollision ist entsprechend dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Umsetzung des Vorhabens auszuführen, da sich der Stand der Technik auf diesem Gebiet laufend ändert bzw. weiterentwickelt. Ein Detailprojekt ist dafür spätestens 3 Monate vor Umsetzung der Maßnahmen der Behörde vorzulegen.
- Allfällig vorgesehene große (über 4m<sup>2</sup>) Glasscheiben an Stationen (Wien und Niederösterreich) oder sonstige Bauwerke sind mit vogelkollisionssicherem Glas auf dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Umsetzung auszuführen. Dafür ist gegebenenfalls spätestens drei Monate vor Umsetzung ein fachlich begründetes Detailkonzept vorzulegen.
- Um die Umsetzung der Maßnahmen zur Vermeidung nachteiliger Auswirkungen auf Schutzgüter der Schutzgebiete und auf Schutzgüter nach der Wiener und der Niederösterreichischen Artenschutzverordnung zu belegen, ist ein Monitoring im Sinne eines Erfolgsnachweises der in den Maßnahmen vorgesehenen Wirkungen, besonders hinsichtlich Vorkommen von Zielarten in den Ausgleichsflächen, vorzunehmen. Als Ziel-Schutzgüter sind für Wien Vorkommen von *Eryngium campestre* und für Niederösterreich von *Centaurea micranthos*, für beide Bundesländer Vorkommen des Lebensraumtyps Trockenrasen und als Kennarten für die Vogelschutzgebiete Neuntöter und Sperbergrasmücke vorzusehen. Ein Detailkonzept für ein Monitoringprogramm ist spätestens ein halbes Jahr vor Baubeginn der Behörde vorzulegen.

## **Forsttechnik, Wald- und Wildökologie (WK)**

### **Zwingende Maßnahmen**

#### **Bauphase:**

- Vor Beginn der Bauarbeiten sind alle benachbarten Waldbestände durch eine physische Absperrung (fixer Bauzaun oder massive Abplankung) von den Baubereichen abzugrenzen. Die Absperrung ist während der gesamten Bauzeit funktionstüchtig zu erhalten.
- Das Befahren von sowie Ablagerungen von Materialien aller Art in nicht zur Rodung bewilligten Waldbeständen sind verboten.
- Nicht staubfrei befestigte Baustraßen sind in einem Umkreis von 50 m von Waldbeständen feucht zu halten.
- Das bestehende Forst- und Güterwegenetz ist während der gesamten Bauzeit soweit aufrechtzuerhalten, dass die für die ordnungsgemäße forstliche Bewirtschaftung erforderlichen Tätigkeiten in allen Waldflächen in der Umgebung der Trasse durchgeführt werden können.
- Befristete Rodungen sind in der dem Bauende im jeweiligen Bauabschnitt folgenden vegetationstechnisch nächstmöglichen Pflanzperiode mit standortgerechten Baumarten der potentiellen natürlichen Vegetation (Eiche, Hainbuche, Vogelkirsche, Feldahorn, Spitzahorn, Feldulme, Graupappel, Schwarzpappel) wieder zubewalden.

### **Betriebsphase:**

- Das bestehende Forst- und Güterwegenetz ist spätestens bis zu Verkehrsfreigabe so wiederherzustellen, dass die für die ordnungsgemäße forstliche Bewirtschaftung erforderlichen Tätigkeiten in allen Waldflächen in der Umgebung der Trasse durchgeführt werden können.
- Zur Wiederherstellung der durch die dauernden Rodungen von Waldflächen außerhalb des unmittelbaren Betriebsbereiches der bestehenden Eisenbahnanlage im Gesamtausmaß von 139.316 m<sup>2</sup> entfallenden Wirkungen des Waldes sind Ersatzaufforstungen im Mindestausmaß von 139.316 m<sup>2</sup> vorzunehmen. Die Kompensation der innerhalb des unmittelbaren Betriebsbereiches der bestehenden Eisenbahnanlage anfallenden dauernden Rodefäche von 143.600 m<sup>2</sup> hat durch weitere Ersatzaufforstungen im Ausmaß von mindestens 23.595 m<sup>2</sup> zu erfolgen.
- Die Ersatzaufforstungen sind möglichst auf den im Einreichprojekt angeführten Flächenpool für Aufforstungsflächen vorzunehmen. Können die dafür erforderlichen Vereinbarungen mit den Grundeigentümern nicht erzielt werden, sind die Aufforstungen möglichst im Nahbereich der Rodefächen, jedenfalls aber in den Standortgemeinden durchzuführen. Die Flächen haben hinsichtlich Gesamtumfang und Standortqualität jenen zu entsprechen, die im Einreichprojekt als Ersatzaufforstungen ausgewiesen wurden. Insbesondere haben die Ersatzaufforstungsflächen einen bewuchsfähigen Oberboden in einer Mindeststärke von 40 cm aufzuweisen; der durchwurzelbare Bodenhorizont hat insgesamt eine Stärke von mindestens 200 cm aufzuweisen.
- Eine planliche Darstellung der genauen Lage der Ersatzaufforstungsflächen und die Zustimmungserklärungen der Grundeigentümer sind der Behörde bis spätestens 4 Wochen vor Beginn der Rodungen zur Zustimmung vorzulegen. Die Bestimmungen des NÖ Kulturlächenschutzgesetzes idgF sind bei der Ausweisung der Ersatzaufforstungsflächen zu berücksichtigen.
- Für die Ersatzaufforstungen dürfen nur standortheimische Baum- und Straucharten verwendet werden, die der jeweiligen potentiellen Waldgesellschaft entsprechen. Der Laubholzanteil hat dabei mindestens 90% zu betragen. Als Hauptbaumarten sind Traubeneiche, Stieleiche, Hainbuche, Feldahorn, Spitzahorn, Bergahorn, Vogelkirsche, Graupappel, Schwarzpappel, Schwarzerle, Feldulme etc. zu verwenden. Im Bereich grundwassernaher Standorte (Flurabstand < 2m) dürfen auch Silberweiden verwendet werden. Die Verwendung von Nadelhölzern hat sich auf Rot- und Schwarzkiefer zu beschränken. Die Mindestpflanzenanzahl hat bei den Bäumen 2.500 Stück je ha zu betragen, wobei eine Mindestpflanzengröße von 100 cm zu wählen ist und ausschließlich Containerpflanzen zu verwenden sind. Für die Rand- und Traufengestaltung sind neben Bäumen auch heimische, standorttaugliche Sträucher wie Hasel, Gelber und Roter Hartriegel, Pfaffenhütchen, etc. zu verwenden.
- Die Ersatzaufforstungen sind mittels Zäunung oder Einzelschutz so lange gegen Wildverbiss zu sichern, bis sie gesichert sind.
- Es ist eine fachlich einschlägig ausgebildete und befugte forstökologische Bauaufsicht (Ziviltechniker oder technisches Büro für Forstwirtschaft) zu bestellen, welche die Überwachung der projekt- und bescheidgemäßen Bauausführung sowie der Durchführung der Ersatzaufforstung und der Pflegemaßnahmen bis zu Sicherung der Kulturen vorzunehmen hat.
- Die in § 22 der NÖ Pflanzenschutzverordnung idgF genannten Wirtspflanzen des Feuerbrandes dürfen bei der Aufforstung nicht verwendet werden.

### **Raumplanung, Landschaftsbild und Sachgüter (RP)**

- Punktuelle Bepflanzung (Bäume) entlang der Trassenmauer im Teilbereich Stadlau – Kleingartensiedlung am Calmonweg gegenüber der Kleingartensiedlung zur Abschirmung des Hochlage der Gleistrasse und der Lärmschutzwände
- Ergänzung der Bepflanzung entlang der Böschung zu Trasse im Teilbereich Haltestelle Hirschstetten / Wohnsiedlung Calmonweg gegenüber der Wohnsiedlung zur Abschirmung der Lärmschutzwände
- Aus fachlicher Sicht kann im allgemeinen festgestellt werden, dass eine Beeinflussung des Landschaftsbildes durch einen Verlust landschaftsprägender Elemente nur in jenen Fällen erfolgt, in denen die trassenbegleitenden Gehölze und Bäume durch den Ausbau verloren gehen. Gefordert wird deshalb als zwingend erforderliche Maßnahme, dass entlang jener Trassenabschnitte, an denen diese Bepflanzung für den Ausbau entfernt werden muss, entsprechende Ersatzpflanzungen durchgeführt werden.

### **Wasserbautechnik (WT)**

1. Im Zuge der Detailplanung ist zu prüfen ob Einbauten Dritter durch das Projekt berührt werden. Von der Bauausführung berührte Drainageanlagen, Rohrleitungen und Kanäle Dritter sind nachweislich in einem dem Zustand vor Bau gleichwertigen Zustand herzustellen bzw. wiederherzustellen. Die ordnungsgemäße Wiederherstellung ist durch eine Abnahme mit Zuziehung des Betroffenen zu dokumentieren.
2. Im Zuge von Wasserhaltungsmaßnahmen in der Bauphase anfallende Wässer sind vor der Einleitung in Oberflächengewässer, soweit es zur Einhaltung der Grenzwerte der AAEV erforderlich ist, einer Vorreinigung mit

- den Komponenten – Absetzteil, Abscheideranlage für Leichtflüssigkeiten nach ÖNORM EN 858-1, Aktivkohle, Neutralisation – zuzuführen. Vor der Einleitung ins Grundwasser ist bei Wässern, die mit Baustoffen oder Bauhilfsstoffen (z.B. Zement) in Kontakt gekommen sind, eine Neutralisierung (auf  $\text{pH} < 9$ ) und eine Ableitung über Absetzbecken vorzusehen. Wässer, die aus Verdachtsflächen stammen und höher belastet sind, sind nach den Vorgaben im abfallwirtschaftlichen Gutachten zu reinigen, bevor sie der Versickerung zugeführt werden.
3. Die auf den dichten Manipulationsflächen der Baustelleneinrichtung (Waschplätze, Reparaturplätze, Betonungsbereich) anfallenden Niederschlagswässer mit qualitativer Belastung sind vor der Einleitung in Oberflächengewässer oder das Grundwasser über einen Schlammfang und eine Abscheideranlage für Leichtflüssigkeiten (Klasse 1 nach ÖNORM EN 858-1) zu führen. Austritte von Mineralöl sind sofort mit Ölbindemittel zu binden und ordnungsgemäß zu entsorgen.
  4. Im Zuge der Detailplanung ist zu prüfen, ob im Bereich von Verdachtsflächen stärker qualitativ belastete Böden im Nahbereich von Versickerungsbecken (maßgebliche Grenze 10 m ab Wasseranschlag bei projektspezifischer Vollfüllung des Beckens) vorliegen. Durch konstruktive Maßnahmen wie Bodenaustausch oder Abdichtung dieser Bereiche – ist sicherzustellen, dass es zu keiner projektspezifischen Eluierung von Schadstoffen kommt. Die Grenzwerte, die einen Bodenaustausch erfordern und die Qualitätsanforderungen für den ersatzweise eingebrachten Boden sind dem abfallwirtschaftlichen Gutachten zu entnehmen.
  5. Zur gesicherten Ableitung der Oberflächenwässer von Tragwerk sind bei folgenden Objekten Drainagen an beiden Tragwerksenden unter der Tragwerksoberkante vorzusehen und in die Streckenentwässerung einzubinden:
    - Objekt SM03 km 1,869 Unterführung Hirschstettner Straße
    - Objekt SM12 km 10,004 Unterführung L5
    - Objekt SM13 km 10,368 Personendurchgang Bahnhof Raasdorf
    - Objekt SM15 km 14,650 Unterführung L3010
    - Objekt SM17 km 17,117 Fuß- und Radwegunterführung (Marchfeldkanalradweg)
    - Objekt SM20 km 19,185 Fuß- und Radwegunterführung Obersiebenbrunn
    - Objekt SM21 km 19,544 Personendurchgang Bf. Siebenbrunn – Leopoldsdorf
    - Objekt SM23 km 22,709 Unterführung Gemeindestraße Untersiebenbrunn
    - Objekt SM28 km 26,391 Unterführung Gemeindestraße
    - Objekt SM29 km 27,114 Personendurchgang Hst. Schönfeld Lasse
    - Objekt SM30 km 27,635 Unterführung L4
    - Objekt SM33 km 32,403 Personendurchgang Hst. Breitensee
    - Objekt SM34 km 32,596 Unterführung Gemeindestraße
    - Objekt SM40 Best.-km 37,451 2. Tragwerk über Feldweg
  6. Beim Objekt SM29 km 27,114 Personendurchgang „Hst. Schönfeld Lasse“ sind vor den Sicker-schächten Zwischenschächte zu setzen, der Abfluss im Falle von Tunnelreinigungsarbeiten zu unterbrechen und die Waschwässer sind abzupumpen und ordnungsgemäß zu entsorgen.
  7. Beim Objekt SM42 Best.-km 37,920 Eisenbahnbrücke über die March sind die Wässer der Tagwassereinläufe zu fassen und gezielt abzuleiten. Die Ableitungen des ersten Vorlandtragwerkes sind in die Streckenentwässerung einzubinden. Die Sammelleitungen des zweiten Vorlandtragwerkes und des Flusstragwerkes sind beim Trennpfeiler (Achse B6/C1) abzuleiten und die Niederschläge über eine Prallsteinmulde in ein Absetzbecken auszuleiten.
  8. Die erforderlichen baulichen und organisatorischen Maßnahmen an der Marchbrückenbaustelle im Hinblick auf Donau- und Marchhochwässer (insbesondere Räumen der gefährdeten Baustellenbereiche bei drohendem Hochwasser) sind in einem Alarmplan zusammen zu stellen und mit der zuständigen slowakischen staatlichen Stelle (Flussverwalter der March – Organ der staatlichen Wasserverwaltung) abzustimmen.
  9. Vor Beginn und nach Abschluss der Bauarbeiten an der Marchbrücke ist die Flusssohle der March im Bereich 30 m aufwärts der Brückenachse bis 100m abwärts der Brückenachse über die volle Flussbreite mit Multibeam-Verfahren aufzunehmen. Die Aufnahmen sind der österreichischen Anlagenbehörde auf Verlangen und der slowakischen Flussverwaltung unaufgefordert zu übermitteln.
  10. Beginn und Abschluss der Bauarbeiten an der March-Brückenbaustelle inklusive aller temporären Bauhilfsmaßnahmen im Flussbett der March sind der SVP (slowakischen Flussverwaltung) bekanntzugeben.
  11. Der Kolkchutz des neuen Strompfeilers ist mit Wasserbausteinen von mindestens 500 kg, 2-lagig herzustellen. Höhenlage: Oberkante Kolkchutz ca. auf Höhe Oberkante Fundamentplatte. Lage im Grundriss: Von der Fun-

damentplatte 4 m nach stromauf und 3 m seitlich der Platte, stromab ist ein Anschluss an die bestehende Kolk-sicherung herzustellen bzw. diese zu ergänzen – selbe seitliche Begrenzungslinie und Fortsetzung des Kolk-schutzes bis 4 m stromab des unteren Endes des Bestandspfeilers.

12. Der Kolk-schutz des Mittelpfeilers und die Fundierung der Vorlandpfeiler ist alle 5 Jahre und zusätzlich nach größeren Hochwässern über HQ10 zu kontrollieren und allfällige Schäden umgehend durch Wiederherstellung des projekts-gemäßen Zustandes zu sanieren.
13. Die Errichtung der Marchbrücke ist mit der slowakischen Seite so abzustimmen, dass nicht zur glei-chen Zeit Baustraßen bzw. Dämme auf beiden Flussseiten den Abflussquerschnitt der March einschränken.
14. Im Bereich km 3,5 bis 5,5 ist in Einschnittsbereichen am Dammfuß der provisorischen Trasse eine Versicke-rungsmulde mit 20 cm Bodenfilter vorzusehen.
15. Der Damm des Absetzbeckens vom Becken N37 (km 36,600) ist auf eine Höhe von 144,10 anzuhe-ben. (Auf-höhung ca. 1,30 m).

### **Betriebsphase:**

16. Bis zur Inbetriebnahme ist eine Betriebsordnung für die Versickerungsbecken zu erstellen, die folgende Punkte enthält:
  - halbjährliche Inspektion und zusätzlich nach Starkregen und Störfällen (Sicht- und Funktionsprüfung, ge-gebenenfalls Entfernung von Störstoffen)
  - 1 x jährlich Mahd mit Entfernung des Mähgutes
  - gärtnerische Pflege bei Bedarf (kein Einsatz von wassergefährdenden Stoffen / Herbiziden)
17. Bis zur Inbetriebnahme ist ein Maßnahmen-Notfallplan auf Basis der „Risikoanalyse Grundwasserschutz – Punkt 5.5 organisatorische Maßnahmen“ auszuarbeiten und dieser Plan mit den betroffenen Behörden / Ein-satzorganisation (z.B. Feuerwehr) abzustimmen.
18. Der Einsatz von Pflanzenschutzmitteln (Herbiziden) im Rahmen der Trassenpflege hat entsprechend folgenden Vorgaben zu erfolgen:
  - Es sind nur zugelassene Herbizide entsprechend Zulassungsliste der Agentur für Gesundheit und Ernäh-rungssicherheit (ARGES) auf Glyphosatbasis einzusetzen.
  - In das Betriebsbuch sind folgende Daten einzutragen - Tag und Zeitraum der Ausbringung, Wetterbedin-gung, ausgebrachte Herbizidmenge und Art des Herbizides, Angabe des örtlichen Ausbringungsbereiches. Das Betriebsbuch ist auf Verlangen der Wasserrechtsbehörde oder der Gewässeraufsicht zur Einsicht vor-zulegen.
  - Die Herbizidausbringung ist nur bei absehbar trockener und windarmer Witterung durchzuführen.

### **Gewässerökologie (GK)**

Die in den Einreichoperaten (UVE- Fachbericht Gewässerökologie E0408 und UVE-Fachbericht Tiere und deren Le-bensräume E0401) formulierten Maßnahmen zur Minderung der negativen Auswirkungen des Vorhabens sind mit Aus-nahme der Maßnahme Ti\_GW\_02 (geändert - siehe Auflage 15) nachweislich umzusetzen.

### **Weiters sind folgende Auflagen umzusetzen:**

- Vor Beginn der Bauarbeiten ist eine Ökologische Bauaufsicht gem. den Vorgaben der RVS 04.05.11 „Umwelt-baubegleitung“ zu bestellen und der Behörde bekannt zu geben.
- Die ökologische Bauaufsicht hat die Einhaltung aller ökologischen und umweltrelevanten im Projekt vorgesehe-nen Maßnahmen sowie der Bescheidauflagen vor und während des Baus sowie betreffend die Nachsorge des Bauvorhabens, die Umsetzung aller Maßnahmen zum Schutz des Naturraumes und die Durchführung der Re-kultivierungs- und Ausgleichsmaßnahmen zu überwachen. Den Anweisungen der ökologischen Bauaufsicht ist Folge zu leisten.
- Vor Beginn von Baumaßnahmen direkt an Gewässern sind die jeweiligen Fischereiberechtigten rechtzeitig und nachweislich zu verständigen.
- Um den Schutz der Jungfische und des Fischlaiches zu gewährleisten, müssen direkte Arbeiten in Gewässern (wie Schüttungen des Dammes usw.) und Tätigkeiten, die starke Trübungen verursachen, außerhalb der Haupt-laichzeit der Hauptfischarten (Anfang März bis Mitte Juli) durchgeführt werden.

- Es dürfen keine Baustelleneinrichtungen, temporäre Materialdeponien und ähnliches in Gewässernähe oder auf ökologisch wertvollen Flächen installiert werden.
- Im Zuge der Bauausführung sind sämtliche Bauvorkehrungen zu treffen, damit keine wassergefährdenden bzw. fischtoxischen Stoffe (z. B. Mineralöle, Zementschlämme) ins Grundwasser bzw. Oberflächenwasser gelangen.
- Grundsätzlich sind bei allen Bautätigkeiten Vorkehrungen zu treffen, damit kein Fremdmaterial (Bauschutt, Schadstoffe etc.) in die Gewässer gelangt bzw. verbleibt.
- Die Lagerung von Treib- und Schmierstoffen sowie anderer wassergefährdender Stoffe im Abflussbereich ist untersagt. So sind die Lagerung und Manipulationen mit Treibstoffen, Ölen, Schmierstoffen etc. im Nahbereich der Gewässer unzulässig. Ebenso sind das Abstellen, die Wartung und die Reinigung von Baumaschinen und Baugeräten in Abflussprofilen unzulässig. Für die Lagerung von derartigen Stoffen sind entsprechende Lager-einrichtungen sowie Tankanlagen, Betankungsflächen etc. herzustellen.
- Während des Baus sind mindestens 500 l eines geeigneten Ölbindemittels im Baustellenbereich bereitzuhalten. Gebrauchte Ölbindemittel sind nachweislich gemäß Abfallwirtschaftsgesetz von einem befugten Unternehmen entsorgen zu lassen.
- Die Ablagerung bzw. Zwischenablagerung von Aushubmaterial, Baustoffresten und dergleichen im Gewässer- und im Hochwasserabflussbereich ist unzulässig.
- Temporäre Wasserhaltungsmaßnahmen im Gewässer sind mit der gewässerökologischen Bauaufsicht abzu-stimmen.
- Im Zuge der Bauarbeiten dürfen keine direkten Fahrten durch das Gewässer erfolgen.
- Grundsätzlich sind alle Bautätigkeiten im Flussbett schonend auszuführen, damit übermäßige Trübungen des Wassers verhindert werden.
- Um den stofflichen Eintrag in die Gewässer über den Windweg zu verhindern, müssen staubmindernde Maß-nahmen, wie das Befeuchten von Baustraßen, durchgeführt werden.
- In Bezug auf die Lage der Stellen für das immissionschemische Beweissicherungsprogramm an der March wird vorgeschrieben, diese an einer freien durchflossenen Stelle oberhalb des Einflussbereichs der Baumaßnahmen sowie rechts- und linksufrig zwischen etwa 50 und 100 m unterhalb der Baumaßnahme zu situieren. In Hinblick auf die zeitliche Durchführung wird empfohlen, die Messungen der abfiltrierbaren Stoffe im Zuge der Beweissi-cherung umgehend zu beginnen und bis zum Start der Baumaßnahmen einmal monatlich durchzuführen. Wäh-rend der Bautätigkeiten muss alle zwei Wochen und nach Abschluss der Baumaßnahmen über einen Zeitraum von 2 Monaten jeweils einmal monatlich gemessen werden. Dadurch wird ein Vergleich der Messwerte mit dem Messprogramm der WGEV sowie die eventuellen räumlichen und zeitlichen Auswirkungen ausreichend doku-mentiert.
- Die vorhabensrelevanten Auswirkungen auf die gewässerökologischen Gegebenheiten betroffener Gewässer wirken sich im Allgemeinen auf die Fischerei aus. Während der Bauzeit sind für bestimmte Bauabschnitte Be-einträchtigungen fischereiwirtschaftlicher Interessen zu erwarten. Schäden an der Fischerei können grundsätz-lich durch entsprechende Entschädigungen ausgeglichen werden. Allfällige monetäre Entschädigungen sind vom Projektwerber im zivilrechtlichen Verfahren durchzuführen.

### **Lärm- und Erschütterungsschutz (LA)**

#### **Zusätzliche zwingende / empfohlene Maßnahmen**

Nachstehend werden für die Fachbereiche Lärmschutz und Erschütterungsschutz getrennt, darüber hinaus für Bauphase und Betriebsphase unterteilt, zwingend erforderliche Maßnahmen und Kontrollmaßnahmen angeführt:

#### **Lärmschutz:**

##### **Bauphase:**

- 1) Die in der UVE getroffenen Festlegungen hinsichtlich der Baustellenarbeitszeiten an Werktagen bei Tagzeit und hinsichtlich eines lärmarmen Baubetriebes mit Einsatz lärmarmen Baugeräte sind bei der Bauausführung zu be-rücksichtigen. Notwendige Abweichungen von den grundsätzlich bei Tagzeit vorgesehenen Baustellenarbeits-zeiten sind unter Angabe einer Begründung und der voraussichtlichen Dauer der betroffenen Bevölkerung (über Gemeinden und BI) rechtzeitig bekannt zu geben.
- 2) Für die Bauzeit ist die Stelle einer mit ausreichenden Befugnissen für den Bauablauf ausgestatteten Kontakt-person (z.B. Bauführer) einzurichten, über die mögliche Beschwerden der Nachbarschaft entgegengenommen und gegebenenfalls Kontrollmessungen zur Beweissicherung und mögliche Konsequenzen organisiert werden.



Die Kontaktperson ist den betroffenen Nachbarn, vornehmlich über Gemeinden und Bürgerinitiativen als Ansprechpartner namentlich zu nennen und die Erreichbarkeit (Telefonnummer) bekannt zu geben.

- 3) Abhängig von der Höhe der derzeitigen Umgebungslärmsituation (energieäquivalenter Dauerschallpegel), wird für die Höhe des Beurteilungspegels  $L_{r,Bau}$  der spezifischen Baulärmimmissionen (A-bewerteter energieäquivalenter Dauerschallpegel  $L_{A,eq}$  des „reinen“ Baulärms, zuzüglich eines Anpassungswertes für den Geräuschcharakter von +5 dB, abzüglich einer Korrektur zur Berücksichtigung der Dauer der Bauarbeiten (minus 6 dB bei dreitätiger Baudauer, oder minus 4 dB bei einwöchiger Baudauer oder minus 2 dB bei einmonatiger Baudauer) im Freien, vor den betroffenen Wohngebäuden der Nachbarschaft die Einhaltung folgender Grenzwerte gefordert.

Schallpegelgrenzwerte für Baulärmimmissionen:

| Wohngebäude in derzeitiger Bestandslärmsituation $L_{A,eq}$ | Grenzwert für Beurteilungspegel Baulärm            |
|---|--|
| Tagzeit (0600-1900 Uhr):                                    |  |
| ≤ 55 dB   | 60 dB für $L_{r, Bau}$                             |
| > 55 dB   | 65 dB für $L_{r, Bau}$                             |
| Abendzeit (1900-2200 Uhr):                                  |  |
| ≤ 55 dB   | 55 dB für $L_{r, Bau}$                             |
| > 55 dB   | 60 dB für $L_{r, Bau}$                             |
| Nachtzeit (2200-0600 Uhr):                                  |  |
| generell  | 50 dB für $L_{r, Bau}$<br>45 dB für Dauergeräusche |

- 4) Über die in den Punkten 1) bis 3) angeführten Abweichungen des üblichen Baubetriebes, sowie über eventuelle Lärmbeschwerden der Nachbarn und der daraus abgeleiteten Konsequenzen sind kurze Protokolle anzufertigen und zur späteren Einsichtnahme zu sammeln.
- 5) Zur Kontrolle der Einhaltung der im Punkt 3) angeführten Baulärm-Immissionsgrenzwerte sind während der Bauphase punktuelle Überprüfungen wie folgt vorzunehmen:
- Die Untersuchungen der Baulärmauswirkungen haben jedenfalls an repräsentativen Punkten für die nächsten, jeweils durch Baulärm exponiert betroffenen Wohnnachbarschaftslagen während der jeweils voraussichtlich lautesten Bauphasen zu erfolgen. Im Falle von auftretenden Beschwerden über Baulärm sind zusätzlich beim Wohnbereich der Beschwerdeführer im Freien entsprechende Lärm-Kontrollmessungen vorzunehmen.
  - Die Messungen des „reinen“ Baulärms sind grundsätzlich jeweils kurzzeitig, in einer für den vorliegenden Baubetriebslärm ausreichenden Dauer, unter Beobachtung eines Messtechnikers zur Erkennung und Registrierung der maßgeblichen Baulärmquellen in Pausen oder unter Ausschaltung von sonstigen Störgeräuschen (sonstiger Straßenverkehrslärm, Bahnlärm, Fluglärm usw.) vorzunehmen.
- 6) Im Fall von Überschreitungen des Grenzwertes für Baulärmimmissionen sind für maßgebliche Baulärmquellen, gegebenenfalls mit Kontrolle der Schallemissionen, gemeinsam mit der Bau-Kontaktperson geeignete Lärmreduzierungsmaßnahmen festzulegen.
- 7) Über die Ergebnisse der Untersuchungen mit Angaben der Messergebnisse nach ÖNORM S 5004 und der daraus abgeleiteten spezifischen Baulärmimmissionen, der Betriebszustände (Bautätigkeit und Geräteinsatz) und die daraus abgeleiteten Maßnahmen sind kurze Protokolle zu erstellen und zur Einsichtnahme aufzubewahren.

#### Betriebsphase:

- 8) Die in der vorliegenden UVE bzw. im Einreichprojekt 2013 zur Ausführung vorgesehenen bahnseitigen Lärm-schutzmaßnahmen sind vollständig und mit folgenden Ergänzungen auszuführen:

#### Wien:

- Erhöhung der LSW  $W_{Calm}$ , links der Bahn, um 0,5 m auf eine Gesamthöhe von 1,5 m ü.SOK

- Erhöhung der LSW W\_GuLa1, links der Bahn, um 0,5 m auf eine Gesamthöhe von 1,5 m ü.SOK
- Erhöhung der LSW W\_GuLa6, links der Bahn, um 0,5 m auf eine Gesamthöhe von 1,5 m ü.SOK
- Errichtung einer LSW W\_GuLa7, links der Bahn, von km 3,475 – km 3,525 in einer Länge von 50 m und einer Höhe von 1,0 m ü.SOK (entspricht Verlängerung der LSW W\_GuLa6 um 50 m nach Osten)
- Errichtung einer LSW W\_AmR00, rechts der Bahn, von km 1,436 – km 1,466 in einer Länge von 30 m und einer Höhe von 1,5 m ü.SOK (entspricht Verlängerung der LSW W\_AmR um 30 m nach Westen)
- Erhöhung der LSW W\_Röb01, rechts der Bahn, um 0,5 m auf eine Gesamthöhe von 2,0 m ü.SOK
- Errichtung einer LSW W\_Röb02, rechts der Bahn, von km 5,666 – km 5,691 in einer Länge von 25 m und einer Höhe von 1,0 m ü.SOK (entspricht gemeinsam mit LSW W\_Röb03 einer Verlängerung der LSW W\_Röb01 um 75 m nach Westen)
- Errichtung einer LSW W\_Röb03, rechts der Bahn, von km 5,691 – km 5,741 in einer Länge von 50 m und einer Höhe von 1,5 m ü.SOK (entspricht gemeinsam mit LSW W\_Röb02 einer Verlängerung der LSW W\_Röb01 um 75 m nach Westen)
- Errichtung einer LSW W\_Röb04, rechts der Bahn, von km 6,191 – km 6,216 in einer Länge von 25 m und einer Höhe von 1,5 m ü.SOK (entspricht gemeinsam mit LSW W\_Röb05 einer Verlängerung der LSW W\_Röb01 um 50 m nach Osten)
- Errichtung einer LSW W\_Röb05, rechts der Bahn, von km 6,216 – km 6,241 in einer Länge von 25 m und einer Höhe von 1,0 m ü.SOK (entspricht gemeinsam mit LSW W\_Röb04 einer Verlängerung der LSW W\_Röb01 um 50 m nach Osten)

NÖ. Glinzendorf:

- Erhöhung der LSW W\_LSW\_Gli1, links der Bahn, im Teilbereich von km 14,474 – km 14,499 um 0,5 m auf eine Gesamthöhe von 2,0 m ü.SOK (Auftreppung in Richtung LSW\_Gli2)

NÖ. Obersiebenbrunn:

- Errichtung einer LSW Obe2, links der Bahn, von ca. km 19,525 – ca. km 19,580 in einer Länge von ca. 55 m und einer Höhe von 2,0 m ü.SOK als Lückenschluss zwischen Bf.-Abfertigungsgebäude und östlichem Nebengebäude
- Errichtung einer LSW Obe3, links der Bahn, von ca. km 19,605 – ca. km 19,625 in einer Länge von ca. 20 m und einer Höhe von 1,5 m ü.SOK als Lückenschluss zwischen Nebengebäude östlich vom Bf. und dem nächstweiter östlichem Nebengebäude

NÖ. Breitensee:

- Errichtung einer LSW Br0, rechts der Bahn, von km 32,230 – km 32,280 in einer Länge von 50 m und einer Höhe von 1,0 m ü.SOK als Verlängerung der LSW Br1 nach Westen.
  - Errichtung einer LSW Br3, rechts der Bahn, von km 32,480 – km 32,530 in einer Länge von ca. 75 m und einer Höhe von 1,5 m ü.SOK als Verlängerung der LSW Br2 nach Osten.
- 9) Die im Einreichprojekt 2013 der UVE im Fachbeitrag Schalltechnik angeführten Objektschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster) sind unter Berücksichtigung der ergänzend zur Ausführung vorgeschriebenen bahnseitigen Lärmschutzmaßnahmen und unter Berücksichtigung der Ergebnisse der vorgeschriebenen Beweissicherungs- und Kontrollmessungen im Umfang und der Ausführung präzisiert und/oder erweitert, im Einvernehmen mit den betroffenen Objekteigentümern herzustellen.
- 10) Nach Fertigstellung des Projektes und Fertigstellung sämtlicher bahnseitiger Schallschutzmaßnahmen sind Kontrollmessungen zur Ermittlung der tatsächlichen Schienenverkehrslärmimmissionen im folgenden Umfang vorzunehmen:
- a. Messung der durch Zugfahrten von Schnellzügen, Eil- und Regionalzügen, Ferngüterzügen sowie Nahgüterzügen und Dienstzügen auf den Gleisstrecken an repräsentativen Punkten in der Nachbarschaft im Freien auftretenden Schallimmissionen als Höchstwerte der A-bewerteten Schalldruckpegel  $L_{A,vmx}$  (Spitzenpegel = Mittelwert der lautesten 5 Sekunden einer Vorbeifahrt), sowie des A-bewerteten Schallereignispegels  $L_{A,E}$  der Vorbeifahrt.
  - b. Die Messungen haben jeweils bei günstigen Schallausbreitungsbedingungen zwischen der maßgeblichen Schienenstrecke und dem Immissionspunkt in der Nachbarschaft (bei Windstille bis schwacher Mitwindla-

- ge, vornehmlich bei Nachtzeit) zu erfolgen. Parallel zur Immissionsmessung sind auch maßgebliche Daten der Schallemissionen (Zuglänge, Geschwindigkeit) zu erfassen und anzugeben.
- c. Nachrechnung der an den repräsentativen Punkten der Nachbarschaft unter Berücksichtigung des zum Zeitpunkt der Überprüfung vorliegenden Betriebsprogramms und des prognostizierten Betriebsprogramms 2030 der ÖBB zu erwartenden Schienenverkehrslärmimmissionen als äquivalenter Dauerschallpegel  $L_{A,eq}$  bzw. als Beurteilungspegel  $L_r$  des Schienenverkehrslärms nach SchIV zur Gegenüberstellung mit den Lärm-Prognosewerten des Einreichprojekts und mit den Immissionsgrenzwerten nach SchIV und zur Verifizierung der Objektschutzmaßnahmen vorzunehmen.
- d. Die entsprechenden lärmtechnischen Überprüfungen sind grundsätzlich an für verschiedene Nachbarschaftslagen (Siedlungsbereiche) repräsentativen und lärmexponierten Punkten zur Kontrolle der ausreichenden projektgemäßen Wirksamkeit der Maßnahmen und darüber hinaus zur Verifizierung der Objektschutzmaßnahmen im ausreichenden Umfang vorzunehmen.
- 11) Unter Berücksichtigung der im obigen Maßnahmenpunkt 10) enthaltenen Untersuchungsergebnisse ist gegebenenfalls unter Zuhilfenahme zusätzlicher Messungen der derzeit vorhandene Objektschutzplan zu aktualisieren bzw. hinsichtlich der horizontalen (einseitig oder mehrseitig des Gebäudes) und der höhenmäßigen Ausdehnung (Angabe der Geschosshöhe) zu präzisieren und ein aktueller Objektschutzplan zu erstellen. Darüber hinaus sind bei Spitzenpegeln im Freien, vor den Fenstern von Aufenthaltsräumen von mehr als 70 dB zur Sicherung der Schlafruhe in Aufenthaltsräumen mit einem Spitzenpegel am Ohr eines Schläfers von maximal 45 dB zusätzliche Objektschutzmaßnahmen vorzunehmen und diese in den Objektschutzplänen getrennt (oder andersfärbig) darzustellen.
- 12) Nach Fertigstellung und Inbetriebnahme des Unterwerks Untersiebenbrunn sind die Schallemissionen der maßgeblichen kontinuierlich wirksamen Anlagen nach ÖNORM EN ISO 3740 bei Vollbetrieb messtechnisch zu überprüfen und als Ergebnisse die A-bewerteten Schalleistungspegel  $L_{W,A}$  der Einzelanlagen und der daraus energetisch addierte Summen-Schalleistungspegel für das gesamte Unterwerk zum Vergleich mit den Prognosewerten des Projekts zu bestimmen.
- 13) Über die Ergebnisse der nach den obigen Punkten 10), 11) und 12) vorgenommenen messtechnischen Überprüfungen und gegebenenfalls mit den Änderungen der Objektschutzpläne sind der Eisenbahnbehörde entsprechende Berichte vorzulegen.
- 14) Nachrechnung der Schallemission der Schienenstrecke als A-bewerteter äquivalenter längenbezogener Schalleistungspegel  $L_{W',A,eq}$  nach ONR 305011 für das jeweils vorliegende Betriebsprogramm zum Vergleich der Schallemissionen für das Prognose- und Dimensionierungsbetriebsprogramm 2030 des Projekts nach Inbetriebnahme und anschließend in 5-jährigen Perioden.

### **Erschütterungsschutz:**

#### **Bauphase:**

- 1) Die in der UVE getroffenen Festlegungen hinsichtlich der Baustellenarbeitszeiten und hinsichtlich eines erschütterungsarmen Baubetriebes, Auswahl der Bauverfahren mit Einsatz erschütterungsarmer Baugeräte, die Vorname von Beweissicherungen, begleitende Überprüfung der Erschütterungsimmissionen mit abgeleiteten Schutzmaßnahmen sind, die Ablöse von Objekten sowie die Abänderung Miet-Nutzungen, sind in vollem Umfang auszuführen.
- 2) Für die Bauzeit ist die Stelle einer mit ausreichenden Befugnissen für den Bauablauf ausgestatteten Kontaktperson (z.B. Bauführer) einzurichten, über die mögliche Beschwerden der Nachbarschaft entgegengenommen und gegebenenfalls Kontrollmessungen zur Beweissicherung und mögliche Konsequenzen, organisiert werden. Die Kontaktperson ist den betroffenen Nachbarn, vornehmlich über Gemeinden und Bürgerinitiativen als Ansprechpartner namentlich zu nennen und die Erreichbarkeit (Telefonnummer) bekannt zu geben.
- 3) Unter Hinweis auf die Anforderungen nach den obigen Punkten 1) und 2) sind ausreichende Erschütterungsschutzmaßnahmen zu treffen, dass die maximale resultierende Schwinggeschwindigkeit  $v_{R,max}$  nach ÖNORM S 9020 an den Fundamenten von Wohnobjekten den Wert von 4 mm/s nicht überschreitet bzw. Schäden an Bauwerken, Sachgütern und Kuturgütern vermieden werden.

- 4) Über die in den Punkten 1) bis 3) angeführten Abweichungen des üblichen Baubetriebes, sowie über eventuelle Lärm- oder Erschütterungsbeschwerden der Nachbarn und die daraus abgeleiteten Konsequenzen sind kurze Protokolle anzufertigen und zur späteren Einsichtnahme zu sammeln.

#### **Betriebsphase:**

- 5) Die in der UVE zum speziellen Schutz der Wohnobjekte Glinzendorf 77-79 vorgesehenen bahnseitigen Erschütterungsschutzmaßnahmen sind in vollem Umfang herzustellen.
- 6) Die durch den Schienenverkehr auf der Projektstrecke in Aufenthaltsräumen von Wohnobjekten auftretenden Erschütterungsimmissionen sind durch geeignete Maßnahmen möglichst niedrig zu halten. Als Zielwert gilt die Einhaltung der Kriterien für „guten Erschütterungsschutz“ nach ÖNORM S 9012. Die Kriterien der Norm für „ausreichenden Erschütterungsschutz“ dürfen keinesfalls überschritten werden.
- 7) Nach Fertigstellung und Inbetriebnahme des Projekts sind in repräsentativen Wohnobjekten Kontrollmessungen der durch den Schienenverkehr hervorgerufenen Erschütterungsimmissionen vorzunehmen und die Ergebnisse nach den Kriterien der ÖNORM S 9012 zu bewerten.
- 8) Über die Ergebnisse der nach obigem Punkten 7) vorgenommenen messtechnischen Überprüfungen sind der Eisenbahnbehörde entsprechende Berichte vorzulegen.

### **4.1.1 Zwingende Maßnahmen Fragenbereich 4**

#### **Abfallwirtschaft und Bodenchemie (AW)**

- Als zwingende Maßnahme ist die Etablierung einer chemisch-technischen Fachperson vorgesehen. Sämtliche Arbeiten sind vom Abfallmanagement begleitend zu überwachen und nach Abschluss des Projektes ist ein Gutachten sowie eine Dokumentation (Ablauf der Arbeiten, vorhandene Schadstoffkonzentrationen, Ausmaß der Verunreinigung, Menge des entsorgten Schadstoffes, Entsorgungswege, usw.) zu erstellen und der Behörde unverzüglich zu übermitteln. Um die Einhaltung aller abfallwirtschaftlichen Rahmenbedingungen sicherzustellen, wird die chemisch-technische Fachperson auch für die örtliche Aufsicht eingesetzt.
- Im Zuge der Bauausführung ist die Einführung eines Abfallmanagements erforderlich, welches auch eine abfallchemische Aufsicht vor Ort beinhaltet. Sämtliche Arbeiten sind vom Abfallmanagement begleitend zu überwachen. Von diesem ist nach Abschluss des Projektes ein Gutachten sowie eine Dokumentation (Ablauf der Arbeiten, vorhandene Schadstoffkonzentrationen, Ausmaß der Verunreinigung, Menge des entsorgten Schadstoffes, Entsorgungswege, usw.) zu erstellen und der Behörde unverzüglich zu übermitteln. Diese Aufsicht ist unter anderem auch für die Überwachung der Einhaltung der Vorgaben des BAWP 2011 idgF, des AWG 2002 idgF und der BaurestmassentrennVO verantwortlich.
- Das Massenlogistikkonzept ist drei Monate vor Baubeginn der zuständigen Behörde zur Prüfung vorzulegen.
- Belastete Bodenaushubmaterialien aus Verdachtsflächen, die projektsbedingt entfernt werden müssen, sind ordnungsgemäß zu behandeln. Das ersatzweise im Bereich von Verdachtsflächen zulässigerweise verfüllte Bodenaushubmaterial muss im Hinblick auf die Qualitätskriterien den Anforderungen der Qualitätsklasse A2-G gemäß BAWP 2011 entsprechen.
- Sickerwässer, die projektsbedingt im Zuge der Baumaßnahmen aus Verdachtsflächen anfallen, sind vor Einleitung in einen Vorfluter oder vor deren Versickerung entsprechend dem Stand der Technik zu behandeln.

#### **Verkehr (Eisenbahn / Schiene / EB)**

- Die Entwässerungsmaßnahme links der Bahn von ca. km 14,450 bis ca. km 14,540 im Bereich des Umkehrplatzes der Fritz Koller Industries Holding GmbH ist auf die platzsparendste Variante (hydraulisch gleichwertig, Drainage oder Grabenmauer wie davor bzw. danach auch schon vorgesehen) umzuplanen.

#### **Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik (HD)**

- Als Ersatz für die auf Gst-Nr. 468/1 befindliche „Sonde Nr. 4“, die im Zuge der Bauarbeiten entfernt werden muss, ist mindestens zwei Jahre vor Baubeginn bzw. deren Rückbau eine Ersatzsonde an geeigneter Stelle zu errichten. Über diesen Zeitraum sind beide Sonden quantitativ und qualitativ im von der AWG-Behörde vorgegebenen Zeitintervallen zu untersuchen. Diese Zeitspanne gewährleistet eine ausreichende quantitative und qualitative Vergleichsmöglichkeit. Die Umbauarbeiten sind mit der AWG-Behörde abzustimmen. Es ist zumindest der gleiche Analysenumfang wie bereits von der AWG-Behörde vorgeschrieben zu untersuchen.

### **Raumplanung, Landschaftsbild und Sachgüter (RP)**

- Vom SV für Raumplanung wird gefordert, die Einwendungen und Anregungen der Marktgemeinde zu folgen, um rechtzeitig auf die erwartete Bevölkerungsentwicklung reagieren zu können. Gefordert wird deshalb, dass aufgrund der langen Bauzeit eine Überprüfung der Lärmbelastung erforderlich ist, um die bestehenden Siedlungsgebiete und deren Entwicklung gegenüber Lärm-Emissionen abzusichern (Marktgemeinde Lasseo).
- Vom SV für Raumplanung wird gefordert, die Einwendungen und Anregungen der Gemeinde zu folgen, um rechtzeitig auf die erwartete Bevölkerungsentwicklung reagieren zu können. Gefordert wird deshalb, dass aufgrund der langen Bauzeit eine Überprüfung der Lärmbelastung erforderlich ist, um die bestehenden Siedlungsgebiete und deren Entwicklung gegenüber Lärm-Emissionen abzusichern (Gemeinde Untersiebenbrunn).
- Die Einwendungen der Gemeinde sind deshalb nachvollziehbar und sollten unbedingt im Rahmen der Ausbauplanung der Bahn berücksichtigt werden. Als zwingende Maßnahme wird vom SV für Raumplanung die Verlagerung des Lärmschutzes entlang der Bahn zur Verhinderung von Belastungen in dem als Kompensationsmaßnahme erforderliche Widmung weiteren Baulandes (Gemeinde Glinzendorf).
- Es wird deshalb vom SV für Raumplanung als zwingende Maßnahme vorgegeben, die aktuellen Leitplanungen auf regionaler und kommunaler Ebene im Rahmen der Planung aller Begleitmaßnahmen (v.a. Haltestellen, P & R-Anlagen, Erschließung, Lärmschutz, Begleitgrün, etc.) zu berücksichtigen (Region Marchfeld).

### **Koordination (KO)**

- Während des Einsatzes ist jeweils am höchsten Punkt von Baugeräten welche eine Höhe von 20 m ü Grund überragen ein Hindernisfeuer (rotes Dauerlicht, Lichtstärke im Erhebungswinkel von 10° über der Horizontalen durch die Lichtquelle in alle Azimutrichtungen von mindestens 50 cd) mit je einer 100%-igen Reserve (pro Hindernisfeuer) für den Fall eines Ausfalles, zu betreiben.

## **4.2 Empfohlene Maßnahmen**

### **Humanmedizin (HU)**

- In Obersiebenbrunn wird li.d.B. (zusätzlich zur geplanten LSW „Obe“ über 380 m, 2 m hoch) für den Freiraumschutz eine LSW „Obe02“ (Länge 55 m, Höhe 2 m) empfohlen, wodurch die Schliessung der Lücke zwischen Bahnhof und Nebengebäude gewährleistet ist und LSF S034 (1) entfallen kann. Weiters wird empfohlen, mittels einer LSW „Obe03“ (Länge 20 m, Höhe 1,5 m) die Lücke zwischen 2 Gebäuden am Bahngrund zu schließen, wodurch der Freiraumschutz auch für die Objekte S032 und S033 gewährleistet ist.
- In Glinzendorf wird empfohlen, die LSW „Gli01“ über 25 m von 1,5 auf 2 m zu erhöhen (DG von G060).
- Empfohlen wird für die Bauphase, den An- und Abtransport von Baumaterial über die Bahn und das hochrangige Verkehrsnetz abzuwickeln und Ortsdurchfahrten per LKW möglichst zu vermeiden.
- Für die Betriebsphase wird eine Optimierung der Fahrpläne in Absprache mit den Anrainergemeinden empfohlen, eine Verlagerung des Lastentransportes auf die Schiene und eine Minimierung der Dieseltraktion bzw. die Vermeidung von Dieselmotoren ohne wirksame Partikelfilter.
- Zusätzlich zu den im Projekt vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen wird empfohlen, allen Wohnanrainern, bei denen in der Betriebsphase trotz bahnseitiger Maßnahmen vor der Fassade mit Schlafräumen Schallpegelspitzen von 70 dB und darüber zu erwarten sind, den kostenlosen Einbau von Schallschutzfenstern mit Schalldämmlüftern (schon am Beginn der Bauphase) anzubieten. Damit kann sichergestellt werden, dass die nächtlichen Maximalpegel am Ohr des Schlafers 45 dB nicht überschreiten und ein ungestörter und erholsamer Nachtschlaf gewährleistet ist.

### **Raumplanung, Landschaftsbild und Sachgüter (RP)**

Auch wenn das Vorhaben als Ausbaumaßnahmen des Bestandes zu bewerten ist, sind die Lärmschutzmaßnahmen zur Verringerung der Lärmbelastungen in gestalterisch befriedigender Form auszuführen – begleitet von einer begrünten Abschirmung (empfohlene Maßnahme) (Abschnitt Stadtgrenze Wien / Niederösterreich bzw. Groß Enzersdorf / ca. km 8,0 bis Bahnhof Sieben-brunn/Leopoldsdorf – ca. km 20,0).

### **Ökologie (ÖK)**

Als Maßnahme zur begleitenden Kontrolle wird ein Monitoring der Wirksamkeit der Maßnahmen / Markierungen gegen Vogelkollisionen vorgeschlagen.

### **Elektromagnetische Felder, Licht (Beleuchtung / ET)**

Aus elektrotechnischer Sicht werden sowohl für das Untersuchungsgebiet Elektromagnetische Felder und das Untersuchungsgebiet Licht (Blendung) Maßnahmen zur Beweissicherung bzw. abschließenden Kontrolle vorgeschlagen:

Im Rahmen der Inbetriebsetzungen der elektrischen Bahnstromanlagen sind 24 h Mittelwert-Messungen (an 3 Stellen) durchzuführen und mit den Berechnungen im Fachbeitrag von der iC consulente Ziviltalbau GmbH (Bestand/Ausbau) vergleichend zu bewerten.

Für die Beleuchtung der Baustelleneinrichtungsflächen werden Beleuchtungsmessungen empfohlen, damit die einerseits die Einhaltung der erforderlichen Beleuchtungsstärke bestätigt werden kann aber auch eine Beeinträchtigung (Blendwirkung) bei den nächsten Anrainern minimiert bzw. ausgeschlossen werden kann.

### **4.2.1 Empfohlene Maßnahmen Fragenbereich 4**

#### **Raumplanung, Landschaftsbild und Sachgüter (RP)**

- Aus Sicht des SV für Raumplanung ist somit eine **empfohlene Maßnahme**, die Verlegung der Anbindung an die bestehende L9 in Richtung Norden hinsichtlich Erschließung sowie Emissionen zu überprüfen. (Obersiebenbrunn)
- Sofortige Erweiterung der bestehenden Park & Ride Anlage am Bahnhof Siebenbrunn-Leopoldsdorf durch Abriss der Rampe und der alten Lagerhalle und Befestigung der Parkplätze durch eine Asphaltdecke und Errichtung von überdachten Radabstellplätzen im Bahnhofsbereich.
- Planung und Errichtung einer Park & Ride-Anlage auf Leopoldsdorfer Seite des Bahnhofs Siebenbrunn-Leopoldsdorf (im Bereich des alten Landesbahnhofes) inkl. überdachter Radabstellplätze.
- Erweiterung der geplanten Gleisunterführung für Fahrgäste am Bahnhof Siebenbrunn-Leopoldsdorf zur o.g. neuen Park & Ride Anlage auf Leopoldsdorfer Seite.
- Zugangsmöglichkeit zu den Bahnsteigen zum Bahnhof von Leopoldsdorfer Seite.
- Ausbau oder eine Adaptierung der Bahnhöfe und der Haltestellen bereits in der Anfangsphase (in den ersten Modulen). (Schönfeld-Lasse) (Schönfeld-Lasse)
- Ausbau der bereits mit der ÖBB vereinbarten Park&Ride Parkplätze (Schönfeld-Lasse)
- frühestmögliche Herstellung des niveaufreien Bahnübergang, um eine sichere Querung der Bahntrasse zu gewährleisten. (Schönfeld-Lasse)
- Rücksichtnahme auf die Bedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Mobilität zur optimalen Erreichbarkeit der P&R Anlagen bei der Haltestelle Untersiebenbrunn.
- Ausweisung einer Fläche für die Abstellung von PKW analog einer künftigen P & R-Anlage bei der Haltestelle Glinzdorf
- Von dem SV für Raumplanung wird deshalb als empfohlene Maßnahme gefordert, diese Vernetzung der Gemeinden mit der Bahn über einen schnellstmöglichen Ausbau der Haltestellen, über die zeitgleiche Errichtung von P & R-Anlagen sowie die Anbindung der Buslinien zu sichern.

#### **Verkehr (Straße / VS)**

- Zwischen Unterführung Stadlauerstraße und Auparkweg sind beidseitig der Bahn Fuß- bzw. Radwegverbindungen vorgesehen. Die Breite derselben ist mit der Stadt Wien abzustimmen. Eine Flächenwidmungsplanänderung ist gegebenenfalls durch die Stadt Wien durchzuführen.

## 5. FRAGENBEREICH 3: AUSWIRKUNGEN AUF DIE ENTWICKLUNG DES RAUMES

Innerhalb dieses Fragenbereiches sind, gemäß §24c Abs. 5 Z 5 UVP-G, fachliche Aussagen zu den zu erwarteten (positiven und negativen) Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher Konzepte und Pläne und im Hinblick auf eine nachhaltige Nutzung von Ressourcen zu treffen.

### Fragestellung

- Welche Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes werden unter Berücksichtigung öffentlicher Konzepte und Pläne im Hinblick auf eine nachhaltige Nutzung von Ressourcen erwartet?

**Die Sachverständigen gelangen betreffend Fragenbereich 3 zu der folgenden Schlussfolgerung:**

**Unter Berücksichtigung der in der UVE angeführten und der von den Sachverständigen zusätzlich als zwingend erforderlich erachteten Maßnahmen, sind keine wesentlichen nachteiligen Auswirkungen des geplanten Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes zu erwarten.**

### 5.1 Fachspezifische Schlussfolgerungen der Sachverständigen zum Fragenbereich 3:

#### Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik (HD)

##### Zur Berücksichtigung von Raumordnungsprogrammen

- 1) Als (Rohstoff-)Eignungszonen werden solche Bereiche verstanden, die raumordnerisch durch eine Verordnung als solche festgelegt wurden.
- 2) Als Rohstoffgebiete werden solche Bereiche bezeichnet, in denen ein oder mehrere mineralische Rohstoffe vorhanden sind, die auf Grund ihrer Qualität und ihrer Quantität für eine künftige Gewinnung herangezogen werden können.
- 3) Als Bergbaugebiete („Abbaufelder“) werden solche gewidmeten Bereiche bezeichnet, in welchen auf Grund einer bergrechtlichen Genehmigung mineralische Rohstoffe abgebaut worden sind, oder derzeit bzw. künftig abgebaut werden.

Ad 1) Im Trassenbereich werden keine (Rohstoff-)Eignungszonen, die raumordnerisch durch eine Verordnung festgelegt wurden, gequert oder berührt. Die Ergebnisse des Österreichischen Rohstoffplanes liegen den Landesbehörden zur allfälligen Umsetzung vor.

Ad 2) Im Trassenbereich sind zwar flächenhaft Kiessande entwickelt, die auf Grund ihrer Gewinnungsmöglichkeiten durchaus als Rohstoffgebiete im Sinne der Definition angesprochen werden können.

Bei den grundwasserführenden quartären Kiesen handelt es sich um grundeigene mineralische Rohstoffe im Sinne des §5 MinroG i.d.g.F. Kiese dieser qualitativen Zusammensetzung treten im Trassenbereich flächenhaft verbreitet als quartäre Beckenfüllung auf. Ihre Zugriffsmöglichkeit hängt in erster Linie von den Grundbesitzverhältnissen ab. Ohne die Bedeutung dieser Baurohstoffe schmälern zu wollen, sind diese nicht als solche „wertvolle“ Rohstoffe zu bezeichnen, die auf Grund ihrer Standortgebundenheit nur an dieser und keiner anderen Stelle auftreten und deren Gewinnbarkeit durch das Projekt auf Bestandsdauer verhindert wird.

Ad 3) Im Vorhabensbereich bestehen Berechtigungen für bundeseigene mineralische Rohstoffe (§4 MinroG), die von den Projektanten offensichtlich **nicht** erhoben wurden. Das Vorhaben quert das Aufsuchungsgebiet

- OMV-Niederösterreich, sowie
- OMV-Wien der OMV Austria Exploration & Production GmbH mit den Gewinnungsfeldern „Hirschstetten A“, „Aderklaa G“ und „Breitenlee B“.

Da es sich um tiefliegende Vorkommen von Kohlenwasserstoffen handelt, wird eine Aufsuchungs- bzw. Gewinnungstätigkeit weder durch die bestehende, noch durch das geplante Vorhaben direkt oder indirekt beeinflusst.

Vorkommen von mineralischen Rohstoffen im Sinne des §5 MinroG (Kiese und Sande) sind im Vorhabensbereich flächenhaft entwickelt. Diese werden auf Grund der örtlichen Grundwasserverhältnisse sowohl in Form von Trocken- als auch Nassbaggerungen genutzt.

- Die Berechtigungen AB-UB07, AB-UB11, AB-UB12, AB-LA01, AB-LA02, AB-LA03, AB-MG01 und AB-MG02 werden durch das Vorhaben nicht unmittelbar berührt. Eine indirekte Beeinträchtigung der Sand- und Kiesgewinnung durch Grundwasserspiegeländerungen (Trasse, Objekte) kann ausgeschlossen werden.
- Die Berechtigungen AB-UB08, AB-UB09, AB-UB10 und AB-SF04, werden vom Vorhaben nur randlich berührt.
- Die Berechtigungen AB-SF01, AB-SF02, AB-SF05 und AB-SF06 werden vom Vorhaben geringfügig überlagert.

Die Zulegung eines Gleises oder die Errichtung von Bahnanlagen (Straßen, Wege, wasserbauliche Becken) bedingt eine entsprechende zusätzliche Flächenbeanspruchung. Durch die einzuhaltenen Sicherheitsabstände verringert sich das Vorratspotential an Sand- und Kies geringfügig. Eine indirekte Beeinträchtigung der Sand- und Kiesgewinnung durch Grundwasserspiegeländerungen (Trasse, Objekte) kann ausgeschlossen werden.

Außerhalb der Bergbauberechtigungen finden sich im Vorhabensbereich flächenhaft Vorkommen von Kiessanden, die auf Grund ihrer lithologischen Zusammensetzung als Baurohstoffe Verwendung finden können. Ihre Zugriffsmöglichkeit hängt in erster Linie von den Grundbesitzverhältnissen ab. Ohne die Bedeutung dieser Baurohstoffe schmälern zu wollen, sind diese nicht als solche „wertvolle“ Rohstoffe zu bezeichnen, die auf Grund ihrer Standortgebundenheit nur an dieser und keiner anderen Stelle auftreten und deren Gewinnbarkeit durch das Projekt auf Bestandsdauer verhindert wird.

Im Vorhabensgebiet treten zwar theoretisch nutzbare mineralische Rohstoffe (Kiessande; das sind grundeigene mineralische Rohstoffe im Sinne des §5 MinroG die im gg. Bereich jedoch auf Grund ihrer regionalen Verbreitung nicht als schützenswerte Mineralrohstoffvorkommen bezeichnet werden können.

Vom Vorhaben werden die Grundwasserkörper bestehender Wasserschon- bzw. Wasserschutzgebiete weder während der Bauphase noch während des Regelbetriebes sowohl in quantitativer als auch in qualitativer Sicht beeinträchtigt. Durch die Wahl der Regelquerschnitte geht auch ein optimaler Schutz des Grundwassers im Falle eines außerbetrieblichen Ereignisses aus.

#### **Raumplanung, Landschaftsbild und Sachgüter (RP)**

##### ***Zur Berücksichtigung von Raumordnungsprogrammen***

Aus fachlicher Sicht werden die Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung rechtsverbindlicher öffentlicher, überörtlicher und örtlicher Raumordnungsprogramme sowie Sachraumordnungsprogramme und die Flächeninanspruchnahme von Siedlungsflächen aus fachlicher Sicht sehr positiv beurteilt. Das Vorhaben entspricht den in den raumordnungsrechtlichen Vorschriften festgelegten Zielsetzungen.

#### **Verkehr (Straße / VS)**

##### ***Zur Berücksichtigung von öffentlichen Verkehrsplanungen (RP)***

Das gegenständliche Vorhaben „Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung: Stadlau – Staatsgrenze nächst Marchegg“ ist ein unabdingbarer Beitrag zur Erreichung der angeführten Ziele. Der zweigleisige Ausbau und die Elektrifizierung mit der Niveaufreimachung eines Großteils der Eisenbahnkreuzungen leisten zudem einen Beitrag zu den anderen im sektoralen Thema Verkehr enthaltenen und hier genannten Leitbildern, Grundsätzen und Maßnahmen.

Des Weiteren leistet das gegenständliche Vorhaben einen Beitrag zur Verbesserung der Erreichbarkeiten, zum Ausbau der Hauptverkehrsachsen sowie zur Verkehrssicherheit auf der Straße.

#### **Raumplanung, Landschaftsbild und Sachgüter (RP)**

##### ***Zur Berücksichtigung von öffentlichen Verkehrsplanungen (RP)***

Aus fachlicher Sicht sind die Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes - unter Berücksichtigung öffentlicher Verkehrsplanungen (Bundes-, Landesverkehrskonzept, Verkehrskonzepte von Gemeinden) in jedem Fall positiv zu beurteilen, Dieser Beurteilung folgen auch alle vorliegenden / bekannten Konzepte des Bundes, des Landes und auch der Gemeinden in der von dem Vorhaben berührten Region.



## **Wasserbautechnik (WT)**

### ***Zur Berücksichtigung wasserwirtschaftlicher Pläne***

Durch die Errichtung von Entwässerungsanlagen nach Stand der Technik statt der flächigen Versickerung von Niederschlagswässern im Bestand ohne Reinigung und ohne die Möglichkeit des Rückhalts von ausgetretenen wassergefährdenden Stoffen bei Störfällen wird die qualitative Situation primär für die Grundwasserkörper untergeordnet auch für Oberflächengewässer verbessert und die Nutzung der Wasserressourcen verbessert, da potentielle qualitative Belastungen ausgeschaltet oder zumindest wesentlich reduziert werden. Die Hochwasserabflusssituation wird durch das Projekt weder positiv noch negativ beeinflusst. Nachteilige Auswirkungen des Projekts auf künftige Hochwasserschutzprojekte – realistisch denkbar wäre nur ein höherer Ausbau im Bereich der Donau – sind auszuschließen.

## **Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Gerotechnik (HD)**

### ***Zur Berücksichtigung wasserwirtschaftlicher Pläne***

Sofern das Bauvorhaben entsprechend den Einreichunterlagen errichtet wird und die zwingenden Maßnahmen des SV für Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik vollständig umgesetzt werden, ergeben sich durch das gg. Vorhaben aus der Sicht des Fachgebietes Geologie und Hydrogeologie im Hinblick auf öffentliche wasserwirtschaftliche Konzepte und Pläne (GW-Schutz-, Schongebiete, Wasserversorgungsanlagen) und im Hinblick auf eine nachhaltige Nutzung von Ressourcen (Wasserbelastung) keine negativen Auswirkungen auf den Grundwasserkörper.

## **Forsttechnik, Wald- und Wildökologie (WK)**

### ***Zur Berücksichtigung forstwirtschaftlicher Konzepte***

Die Zielsetzungen der forstlichen Raumordnung sind im Waldentwicklungsplan definiert und enthalten vor allem die Erhaltung der Waldfunktionen und die Verbesserung des Waldzustandes. Durch die vorgesehenen Ersatzaufforstungen kommt es zu unter Berücksichtigung der Zielsetzungen der forstlichen Raumordnung mittelfristig zu einem weitgehenden Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen des Flächenverlustes. Es sind daher keine relevanten nachteiligen Auswirkungen auf die Entwicklung des Raumes in Bezug auf die angeführten Konzepte und Planungen zu erwarten. Aufgrund des weitgehenden Ausgleichs der durch die Rodungen entfallenden Wirkungen des Waldes durch Ersatzaufforstungen sind durch die Flächeninanspruchnahme von Waldflächen keine nachteiligen Auswirkungen im Hinblick auf eine nachhaltige Nutzung von Ressourcen zu erwarten.

Den Ausführungen der Projektwerberin in Einlage F02E (Bericht Forstwirtschaft, Einreichprojekt, Ergänzung Dezember 2013) hinsichtlich Erhaltung und Förderung von Offenlandschaften sowie der Erhaltung der landwirtschaftlichen Produktionsflächen kann unter Verweis auf die Ausführungen der UVP-Sachverständigen für die Fachgebiete „Tiere, Pflanzen und Lebensräume (Ökologie)“ sowie „Raumplanung, Landschaftsbild und Sachgüter“ auch aus forstfachlicher Sicht grundsätzlich gefolgt werden. Die aus naturschutzfachlicher sowie raumplanerischer Sicht gewünschte Erhaltung des Marchfeldes als historische Offenlandschaft wurde bei der Festlegung des Ausmaßes der Ersatzaufforstungen bedacht.

## **Ökologie (ÖK)**

### ***Zur Berücksichtigung öffentlicher naturschutzrechtlicher Konzepte***

Die Zielsetzungen der forstlichen Raumordnung sind im Waldentwicklungsplan definiert und enthalten vor allem die Erhaltung der Waldfunktionen und die Verbesserung des Waldzustandes. Durch die vorgesehenen Ersatzaufforstungen kommt es zu unter Berücksichtigung der Zielsetzungen der forstlichen Raumordnung mittelfristig zu einem Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen des Flächenverlustes. Es sind daher keine relevanten nachteiligen Auswirkungen auf die Entwicklung des Raumes in Bezug auf die angeführten Konzepte und Planungen zu erwarten. Aufgrund des vollständigen Flächenausgleichs durch Ersatzaufforstungen sind durch die Flächeninanspruchnahme von Waldflächen keine nachteiligen Auswirkungen im Hinblick auf eine nachhaltige Nutzung von Ressourcen zu erwarten.

## **Ökologie (ÖK)**

### ***Zur Berücksichtigung der Flächeninanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen***

Die Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen steht nicht mit den Zielen des Naturschutzes im Widerspruch. Die nachhaltige Nutzung von Ressourcen wird aus naturschutzfachlicher Sicht durch das Vorhaben nicht gefährdet.

## **Elektromagnetische Felder, Licht (Beleuchtung / ET)**

### ***Zur Berücksichtigung des Energieverbrauches***

Aus elektrotechnischer Sicht kann festgehalten werden, dass unter Berücksichtigung des Energieverbrauchs in der Betriebsphase für die elektrischen Anlagen des Bauvorhabens keine nachteiligen Auswirkungen des geplanten Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes zu erwarten sind.

## **Raumplanung, Landschaftsbild und Sach- und Kulturgüter (RP)**

### ***Zur Berücksichtigung des Energieverbrauches***

Aus Sicht des Sachverständigen kann festgehalten werden,

- dass die Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung des Energieverbrauches im Hinblick auf eine nachhaltige Nutzung von Ressourcen und für Beleuchtung aus fachlicher Sicht sehr positiv beurteilt werden (Reduktion des Energieverbrauches für Mobilität sowie Substitution mineralischer Energieträger),
- dass aus fachlicher Sicht unter Berücksichtigung der einleitend genannten Grundlagen in der UVE keine Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin bestehen

und

- deshalb den Ausführungen in der Umweltverträglichkeitserklärung vollinhaltlich zugestimmt wird.

## **Raumplanung, Landschaftsbild und Sachgüter (RP) / Koordination (KO)**

### ***Zur Berücksichtigung von Klima- und Energiekonzept***

Die im Rahmen der UVE getroffenen Aussagen zum Klima- und Energiekonzept folgen der Richtlinie des Lebensministeriums aus 2010 und stellen die erforderlichen Aussagen nach dem Stand der Technik und Wissenschaft plausibel und nachvollziehbar dar. Mit den im Bericht / in der UVE angegebenen Maßnahmen wird eine wesentliche Reduktion von Emissionen gesichert.

## 6. FRAGENBEREICH 4: FACHLICHE AUSEINANDERSETZUNG MIT DEN STELLUNGNAHMEN

Die Gutachter haben sich gemäß § 24c Abs. 5 Z 2 UVP-G mit den zur UVE abgegebenen Stellungnahmen der BürgerInnen (§ 9 Abs. 5), der mitwirkenden Behörden und der Standortgemeinden (§ 24a Abs. 3) sowie des Umweltschutzes, des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (§ 24a Abs. 4) fachlich auseinanderzusetzen.

### Fragestellung

- *Zu welchem Ergebnis kommt eine fachliche Auseinandersetzung mit den zur UVE abgegebenen Stellungnahmen der Bürger, der mitwirkenden Behörden und der Standortgemeinden sowie des Umweltschutzes und des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft?*

### Die Sachverständigen gelangen betreffend Fragenbereich 4 zu der folgenden Schlussfolgerung:

Bei der Behandlung der Stellungnahmen – sofern diese projektrelevant sind - haben sich bezüglich der Einschätzung der Umweltverträglichkeit keine maßgeblichen Änderungen ergeben. Bei Einhaltung der in der UVE angeführten und der von den Sachverständigen zusätzlich für zwingend erforderlich erachteten Maßnahmen und Kontrollen im Sinne einer integrativen Gesamtschau die Umweltverträglichkeit des eingereichten Vorhabens gegeben.

### 6.1 Übersicht der Stellungnahmen

Während der Auflagezeit der UVE sind folgende Stellungnahmen bei der Behörde eingelangt:

| Nr. | Institution / Anschrift / Vertreter   | SV                                       |
|-----|---|--|
| A1  | Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie<br>Abteilung IV/L3 als Oberste Zivilluftfahrtbehörde<br><br>Radetzkystraße 2, 1030 Wien   | KO                                       |
| A2  | Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft<br>Abteilung I/3 als Oberste Forstbehörde<br><br>Stubenring 1, 1010 Wien   | WK                                       |
| A3  | Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie<br>Abteilung IV/ST3 als Oberste Bundesstraßenbehörde<br><br>Radetzkystraße 2, 1030 Wien   | VS, KO                                   |
| A4  | Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie<br>Abteilung W3 als Oberste Schifffahrtsbehörde<br>(Ergebnisse der Grenzgewässerkommission)<br><br>Radetzkystraße 2, 1030 Wien                                | EB, WT                                   |
| A5  | Wiener Umweltschutzabteilung<br>Magistratsabteilung 22<br>Magistrat der Stadt Wien<br><br>Dresdnerstraße 45, 1200 Wien  | ÖK                                       |
| A6  | Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz<br>Arbeitsrecht und Zentral-Arbeitsinspektorat<br>Verkehrsarbeitsinspektorat<br><br>Favoritenstraße 7, 1040 Wien<br>Postanschrift: Stubenring 1, 1010 Wien | EB                                       |
| B1  | Niederösterreichische Umweltschutzabteilung<br><br>Wiener Straße 54, 3109 St. Pölten  | HU, LA, ÖK                               |
| B2  | Stadt Wien<br>Magistratsdirektion   | EB, HU, LA,<br>LU ÖK, RP,<br>VS, WK, WT, |

| Nr. | Institution / Anschrift / Vertreter  | SV                                       |
|-----|--|--|
|     | Rathaus, 1082 Wien   | KO                                       |
| B3  | Marktgemeinde Leopoldsdorf im Marchfelde<br>Rathausplatz 3, 2285 Leopoldsdorf im Marchfelde  | EB, RP, VS                               |
| B4  | Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft<br>Referat Umweltbewertung<br>Spittelauer Lände 5, 1090 Wien  | AW, GK, HD,<br>HU, LA, LU,<br>ÖK, WK, KO |
| B5  | Marktgemeinde Obersiebenbrunn<br>Hauptplatz 11, 2283 Obersiebenbrunn   | HU, LA, RP,<br>VS                        |
| B6  | Wiener Umweltschutzverein<br>Muthgasse 62, 1190 Wien   | EB, ÖK, VS,<br>KO                        |
| B7  | Marktgemeinde Lasseesee<br>Obere Hauptstraße 4, 2291 Lasseesee   | EB, HU, LA,<br>RP, VS                    |
| B8  | Gemeinde Untersiebenbrunn<br>Hauptstraße 16, 2284 Untersiebenbrunn   | HU, LA, RP,<br>VS                        |
| B9  | Gemeinde Glinzendorf<br>Glinzendorf 70, 2282 Glinzendorf   | HU, LA, RP,<br>VS                        |
| C1  | Kammer für Arbeiter und Angestellte für Niederösterreich<br>Windmühlgasse 28, 1060 Wien  | -  |
| C2  | Wirtschaftskammer Niederösterreich<br>Umwelt, Technik und Innovation, Landsbergerstraße 1<br>3100 St. Pölten   | -  |
| C3  | Magistrat der Stadt Wien, Magistratsdirektion<br>Gruppe Koordination<br>1082 Wien, Rathaus   | KO, ET                                   |
| D1  | Fritz Koller Industries Holding GmbH<br>Kubicek Fördertechnik GmbH<br>Glinzendorf 41, 2282 Glinzendorf<br>vertreten durch Arch. DI Alexander Ertl<br>Ottakringer Straße 242/1, 1160 Wien | EB, ET, HU,<br>LA, WT, KO                |
| D2  | Wien 3420 Aspern Development AG<br>Seestadtstraße 27/13, 1220 Wien   | HU, LA, RP,<br>VS                        |
| D3  | Margarethe und Constantin Parthé<br>Alois-Pragerstraße 44, 2283 Obersiebenbrunn  | HU, LA, VS                               |
| D4  | Winfried Selbach<br>Bahnhofstraße 11 und 12, 2283 Obersiebenbrunn<br>vertreten durch Christian Selbach<br>Obere Augasse 4, 2305 Eckartsau  | HU, LA, VS,<br>KO                        |
| D5  | Heidemarie Selbach<br>Bahnhofstraße 13, 2283 Obersiebenbrunn   | HU, LA, RP                               |
| D6  | Birgit Stransky<br>Bahnhofstraße 13, 2283 Obersiebenbrunn  | HU, LA, RP                               |
| D7  | Johannes Riedmüller, Transporte-Kieswerke-Erdbau<br>Kieswerkstraße 1, 2291 Schönfeld<br>vertreten durch Rechtsanwalt Dr. Nikolaus Friedl<br>Wollzeile 25, 1010 Wien                      | HD, VS                                   |

| Nr. | Institution / Anschrift / Vertreter  | SV  |
|-----|--|---|
| D8  | Mag. Alexander Perl<br>Alois-Prager-Straße 39, 2283 Obersiebenbrunn  | EB, HD, LA,<br>RP, VS                           |
| D9  | Wolfgang Horak<br>Am Krautgarten 18/2 Haus 11, 1220 Wien   | EB, HD, HU,<br>LA, ÖK, KO                       |
| D10 | ASFINAG<br>Rotenturmstraße 5-9, 1011 Wien  | EB, LA, LU,<br>ÖK, RP, VS,<br>WK, KO            |
| D11 | Wirtschaftsagentur Wien<br>Ebendorferstraße 2, 1010 Wien<br>vertreten durch Sunder-Platzmann Loibner & Partner Rechtsanwälte OG<br>Johannesgasse 22/6, 1010 Wien   | LA, KO  |
| D12 | Austrian Power Grid AG<br>Wagramer Straße 19, 1220 Wien  | ET  |
| D13 | Verein zur Förderung der Regionalentwicklung im Marchfeld<br>Stift Melk Gasse 3/3 DG, 2291 Lasseesee   | EB, HU, LA,<br>LU, RP, VS                       |
| D14 | Petra Gaunersdorfer<br>Bahnhofstraße 14/4, 2283 Obersiebenbrunn  | HU, LA  |
| D15 | Wolfgang Rehm<br>Semperstraße 37/13, 1180 Wien<br>Friedweg 11, 2294 Marchegg   | HD  |
| D16 | Martin Grabner<br>Kieslerweg 5, 1220 Wien  | KO  |
| E1  | Bürgerinitiative Stellungnahme zur Umweltverträglichkeitsprüfung „zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung der ÖBB Strecke 117, Stadlau-Marchegg“<br>Sprecher: Mag. Alexander Perl<br>Alois-Prager-Straße 39, 2283 Obersiebenbrunn                | EB, HD, LA,<br>RP, VS                           |
| F1  | Ökobüro<br>Koordinationsstelle österreichischer Umweltorganisationen<br>Volksgartenstraße 1, 1010 Wien   | EB, GK, HD,<br>HU, LA, LU,<br>ÖK, WK,<br>WT, KO |
| G1  | Slowakische Republik<br>Ministerstvo Životného Prostredia, Slovenskej Republiky<br>Sekcia environmentálneho hodnotenia a riadenia<br>odbor environmentálneho posudzovania<br>Námestie L'udovíta Štura 1<br>81235 Bratislava<br>Slovenská republika | KO  |

Tabelle 3: Übersicht der Stellungnahmen, Fragenbereich 4

**Zu diesen Stellungnahmen gibt es im Umweltverträglichkeitsgutachten ausführliche Antworten der jeweils mit Kürzeln benannten Gutachter.**

**Da diese Zusammenfassung in der Slowakei aufgelegt und übersetzt wird, wird in dieser Zusammenfassung die Stellungnahme A 4 und G1 behandelt.**

**A4 bmvit, Abteilung W3 als Oberste Schifffahrtsbehörde**

| Nr. | SV       | Stellungnahme  |
|-----|----------|--|
| A4  | EB<br>WT | <p>Die Abteilung W3 Bundeswasserstraßen beehrt sich das Ergebnis der Behandlung des Projektes „ÖBB Strecken Nr. 117 Wien Stadlau – Staatsgrenze bei Marchegg Ausbau und Elektrifizierung“ in der Österreichisch Slowakischen Grenzgewässerkommission wie folgt mitzuteilen:</p> <p>6.4.8 Eisenbahnbrücke über die March zwischen Marchegg - Devínska Nová Ves, Elektrifizierung (Fluss-km 8,30)<br/>                     (neuer Punkt)</p> <p>Die Delegationen beider Seiten informieren einander, dass die slowakische Seite um Zustimmung der österreichischen Seite zum Projekt „ŽSR, Devínska Nová Ves - Marchegg, elektrifikácia trate“ („Eisenbahn der Slowakischen Republik, Devínska Nová Ves –Marchegg, Elektrifizierung der Strecke“) ersucht hat.</p> <p>Die Zustimmung der österreichischen Seite erging dazu mit GZ. BMVIT-595.400/0017-IV/W3/2012 vom 01. Juni 2012.</p> <p>Die slowakische Seite teilt dazu mit, dass die Arbeiten noch nicht begonnen wurden.</p> <p>Die Kommission nimmt diese Informationen und Mitteilung zur Kenntnis und beauftragt die Experten beider Seiten über den Fortgang des Projektes bei der nächsten Tagung zu berichten.</p> <p>6.4.9 Eisenbahnbrücke über die March zwischen Marchegg - Devínska Nová Ves, zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung (Fluss-km 8,30)<br/>                     (neuer Punkt)</p> <p>Die Delegationen beider Seiten informieren einander, dass die österreichische Seite mit Schreiben GZ. BMVIT-595.400/0007-IV/W3/2013 vom 18. Februar 2013 die slowakische Seite um Stellungnahme zur Dokumentation des Bauvorhabens „Brücke über die March, Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung Stadlau – Staatsgrenze n. Marchegg“ ersucht hat.</p> <p>Die slowakische Seite teilte mit Schreiben GZ: 21081/2013 vom 15. 04. 2013 ihr prinzipielles Einverständnis zu dem Vorhaben, unter Einhaltung der in diesem Schreiben angeführten Auflagen und Bedingungen, mit.</p> <p>Die österreichische Seite teilt dazu mit, dass dem slowakischen Umweltministerium mit Schreiben GZ. BMVIT-820.341/0006-IV/SCH2/2013 vom 13.Mai 2013 das Vorhaben, zwecks allfälliger Teilnahme am UVP-Verfahren, angezeigt wurde.</p> <p>Die Kommission nimmt diese Informationen und Mitteilungen zur Kenntnis und beauftragt die Experten beider Seiten über den Fortgang des Projektes bei der nächsten Tagung der Kommission zu berichten.</p> <p>Die Stellungnahme der slowakischen erging mit GZ: 21081/2013 vom 15. 04. 2013 (Bezugszahl BMVIT-595.400/0020-IV/W3/2013) wie folgt:</p> <p><i>Bratislava am 15. 04. 2013</i></p> <p><i>Sehr geehrter Herr Bevollmächtigte, Mit dem Schreiben GZ. BMVIT-595.400/0007-IV/W3/2013 vom 18. Februar 2013 haben sie mich du die Stellungnahme zur Dokumentation des Bauvorhabens „Brücke über die March, Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung Stadlau – Staatsgrenze n. Marchegg“ ersuchen.</i></p> <p><i>Zu der gegenständlichen Dokumentation teile ich Ihnen, sehr geehrter Herr Bevollmächtigte, mit:</i></p> <p><i>Aus der technischen Hinsicht ist es erforderlich, dass die Unterkannte der vorgeschlagenen Brückenkonstruktion für das zweite Gleis das gleiche Höhenniveau, wie die Unterkannte der bestehenden Brückenkonstruktion aufweist.</i></p> <p><i>Wir fordern, ein Alarmplan für die Baustelle gemäß der Verordnung des Umweltministerium der Slowakischen Republik Nr. 261/210 Gesetzessammlung, welcher durch den slowakischen Flussverwalter der March, d.h. SVP, š.p. OZ Bratislava durch das Organ der staatlichen Wasserverwaltung zu genehmigen ist.</i></p> <p><i>Das gegenständliche Bauvorhaben ist durch das Organ der staatlichen Wasserverwaltung auch im Sinne des § 27 abs. 1 Lit. A) Gesetzes 364/2004 Gesetzessammlung (Wassergesetz) zu genehmigen.</i></p> <p><i>Wir fordern auch, die Bauarbeiten mit dem Wassergesetz und mit dem Gesetz 7/2010 Gesetzessammlung (Hochwassergesetz) durchzuführen. Während der Durchführung der Arbeiten darf zu keinem Austritt der Schmutzstoffe oder zu keiner Verunreinigung der Oberflächengewässer oder Grundgewässer kommen.</i></p> <p><i>Der künftige Inhaber des Brückenobjektes wird die Verpflichtungen im Sinne des § 47 des Wassergesetzes einhalten müssen.</i></p> <p><i>Wir fordern weiter, vor dem Beginn und nach dem Abschluss der Bauarbeiten die Fluss-sole der March mit dem Multibeam in einem Abschnitt zwischen Angabe: 30 m gegen die Stromrichtung und 100 m in</i></p> |

| Nr. | SV | Stellungnahme  |
|-----|----|--|
|     |    | <p><i>der Stromrichtung von der Brückenkonstruktion in der vollen Flussbreite aufzunehmen. Die Ergebnisse der Aufnahmen sollen auch dem slowakischen Flussverwalter der March zuzuleiten.</i></p> <p><i>Während der Bauarbeiten darf zu keiner Beschädigung des in der Verwaltung des Unternehmens SVP, š.p. stehenden Eigentums und zu keiner Verschlechterung der Abflussverhältnisse der March kommen.</i></p> <p><i>SVP, š.p. verantwortet nicht für die etwaig entstehenden Schäden bei der Ausbau der Brücke während einem Hochwasser an der March bzw. an der Donau.</i></p> <p><i>Wir fordern, den Beginn und den Abschluss der Bauarbeiten an der Baustelle, sowie der Bau von temporären Objekte im Flussbett der March der SVP š.p. bekannt zu geben.</i></p> <p><i>Der Brückenverwalter hat um eine ordentliche Instandhaltung des Brückenpfeilers und um die Beseitigung der Anlandungen und Hindernisse am Brückenpfeiler zu sorgen.</i></p> <p><i>Im Hinblick darauf, dass die March im gegenständlichen Abschnitt unter die ins Aufsicht genommenen Wasserstraßen, Klasse Vb, zählt, fordern wir bei dem Brückenverwalter, die Kennzeichnung des Brückenkörpers durch Signalzeichen gemäß den Anweisungen von Štátna plavebná správa Bratislava sicherzustellen und diese in einem ordentlichen Zustand zu erhalten.</i></p> <p><i>Wir fordern Sie, die nächste Stufe der Projektdokumentation zur Stellungnahme vorzulegen.</i></p> |

#### **A4 bmvit, Abteilung W3 als Oberste Schifffahrtsbehörde**

##### **Verkehr (Eisenbahn / Schiene / EB)**

##### **Befund und Sachverhalt:**

Entsprechend Bauwerksplan der Eisenbahnbrücke über die March bei km 37,920 (Einlage B083303) liegt die Unterkante des Stahltragwerkes der neuen Strombrücke ca. 60 cm Zentimeter unter der Tragwerksunterkante der bestehenden Konstruktion.

Die Unterkante der Vorlandbrücken (Stahlbeton) liegt einige Zentimeter über der Tragwerksunterkante der bestehenden Konstruktion.

Entsprechend 22. Verordnung des Verkehrsministerium der Slow. Republik vom 20.12.2000 wird unter §3 Abs. 4b die March im Abschnitt Flusskilometer 6,00 bis 99,00 der Klasse Vb zugeordnet. Die Klasse Vb erfordert eine Brückenmindestdurchfahrts Höhe von 5,25 – 7,00 m. Die Brückenmindestdurchfahrts Höhe über dem höchsten Schifffahrtwasserstand (HSW) beträgt 7 m bei Wasserstraßen der Klassen Va, Vb, VIa und VIb. Der Flusskilometer der Eisenbahnbrücke über die March lautet 8,28. An dieser Stelle beträgt der HSW96 140,06 m.ü.A und die Kote der Tragwerksunterkante des neuen Bahntragwerkes liegt bei 149,67 m.

Die Hochwasserkote für das 100-jährige Hochwasser liegt ca. 3,00 m unter den Tragwerksunterkanten.

##### **Stellungnahme:**

Das vorliegende Projekt sieht die Errichtung der neuen Eisenbahnbrücke über die March bei km 37,920 mit Tragwerksunterkanten auf ca. demselben Höhenniveau (plus / minus einiger Dezimeter) wie die Unterkante der bestehenden Brückenkonstruktion aufweist, vor. Die Brückendurchfahrts Höhe für die Schifffahrt im Bereich des neuen Bahntragwerkes beträgt 9,61 m bei einer Mindestdurchfahrts Höhe von 7,00 m.

Diese Forderung der slowakischen Behörde wird aus Sicht des Fachgebietes Verkehrswesen (Schiene / Eisenbahn) erfüllt.

#### **A4 bmvit, Abteilung W3 als Oberste Schifffahrtsbehörde**

##### **Wasserbautechnik (WT)**

##### **Befund und Sachverhalt:**

Die Vorlage eines Alarmplanes für die Marchbrückenbaustelle wurde in einer Auflage (siehe W5 / 8) vorgeschrieben und überdies bereits im Projekt ein Alarmplan vorgesehen.

Die Bauarbeiten in der March bestehen aus Schüttung eines Dammes (Zufahrtsstraße zum Mittelpfeiler), Kiesschüttung von Inseln für die 2 Hilfsjoche und den Mittelpfeiler, Spundwandkästen für die Hilfsjoche und den Mittelpfeiler, Errichtung von Betonpfeilern im Vorland und in der March (Gründung auf Betonpfählen), Betontragwerk im Vorland auf Leererüst, Einschub eines Stahltragwerkes für das Brückenmittelfeld. Die Bauhilfsmaßnahmen werden nach Baufertigstellung rückgebaut. Die erforderlichen Auflagen zur Reinhaltung der Oberflächengewässer und des Grundwassers wurden in den Gutachten der SV für Grundwasser, Abfallwirtschaft und Wasserbautechnik vorgesehen.

Die gewünschte Sohlgrundaufnahme wurde bereits im Projekt vorgesehen und zur Klarstellung eigens als Auflage (siehe W5 / 9) angeführt.

Es wurde in einer hydraulischen Berechnung nachgewiesen, dass die (neue) Marchbrücke unmittelbar stromauf der bestehenden Brücke im Endzustand keine merklichen Wasserspiegelhebungen in der March verursacht und im Bauzustand die Spiegelhebungen im Zentimeterbereich verbleiben.

Die Information der slowakischen Seite über Beginn und Ende der Bauarbeiten im Bereich der Marchbrücke wurde in einer Auflage (siehe W5 / 10) vorgesehen.

Eine Vorschrift zur Kontrolle der Brückenfundierung und Wiederherstellung eines allfällig zerstörten Kolksschutzes wurde in einer Auflage (siehe W5 / 12) vorgesehen.

### Stellungnahme:

Der Forderung nach Ausarbeitung eines Alarmplanes für die Marchbrückenbaustelle wurde entsprochen und die Abstimmung mit der slowakischen Seite vorgeschrieben (siehe W5 / 8).

Die Bauabwicklung wurde so vorgesehen, dass es nach fachlicher Voraussicht zu keiner Verunreinigung von Oberflächengewässern oder dem Grundwasser kommt.

Der Forderung nach Sohlgrundaufnahmen der March im Bereich der Marchbrücke wurde vollinhaltlich entsprochen (siehe W5 / 9).

Es wurde nachgewiesen, dass weder in der Bauphase noch in der Betriebsphase die Hochwassersicherheit gefährdet wird.

Der Forderung nach Information über Beginn und Ende der Baumaßnahmen im Bereich der Marchbrücke wurde vollinhaltlich entsprochen (siehe W5 / 10).

Die Konsensträgerin ist nach der österreichischen Rechtslage (hier maßgeblich Wasserrechtsgesetz) auch ohne spezielle Vorschrift dazu verpflichtet ihre Anlagen in einem konsensgemäßen Zustand zu erhalten. Eine diesbezügliche spezielle Vorschrift ist nicht erforderlich; die Vorschrift regelmäßiger Kontrollen des Kolksschutzes der Marchbrücke und die allfällige Wiederherstellung des Kolksschutzes wurde in einer Auflage (siehe W5 / 12) vorgesehen.

## G1 Slowakische Republik

| Nr. | SV | Stellungnahme   |
|-----|----|---|
| G1  | KO | <p>Durch sein Schreiben vom 15.05.13 – <i>Mitteilung über Aufbau einer zweigleisigen Eisenbahn und Elektrifizierung von ÖBB-Bahnstrecke 117, Stadlau - Staatsgrenze bei Marchegg, km. 0,740 - 37,920 - (SR)</i> – hat sich das Bundesministerium für Verkehr, Innovationen und Technologien (BMVIT IV/SCH2) an die slowakische Seite gewendet um, nachzufragen, ob diese Interesse hätte, sich an einem grenzüberschreitenden Umweltverträglichkeitsprüfverfahren entsprechend ESPOO-Übereinkommen zu beteiligen.</p> <p>Die Slowakei verfährt im gegebenen Fall nach:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• dem ESPOO-Übereinkommen</li><li>• den zwischen der Slowakischen Republik und Republik Österreich geschlossenen Verträge zum ESPOO-Übereinkommen vom 14.01.2005,</li><li>• der EU-Richtlinien Nr. 24/2006 Slg. über Umweltverträglichkeitsprüfung,</li><li>• und dem Gesetz Nr. 24/2006 Slg. Über Umweltverträglichkeitsprüfung in der Fassung von späteren Verordnungen.</li></ul> <p>Gegenstand des Vorhabens ist der zweigleisige Ausbau der bestehenden ÖBB-Bahnstrecke Nr. 117 von der Haltestelle Wien Erzherzog-Karl-Straße bis zur Staatsgrenze bei Marchegg sowie die Elektrifizierung und die Geschwindigkeitssteigerung auf 160km/h. Im Rahmen des zweigleisigen Ausbaus wird in km 37,910 parallel zur bestehenden Bahnbrücke eine neue Überbrückung der March auf der oberen</p> |



| Nr.                                       | SV               | Stellungnahme   |                          |  |                      |  |   |  |  |  |           |                  |           |                 |  |  |           |                          |                                      |  |  |  |           |                 |           |                    |
|---|------------------|---|--------------------------|--|----------------------|--|---|--|--|--|-----------|------------------|-----------|-----------------|--|--|-----------|--------------------------|--------------------------------------|--|--|--|-----------|-----------------|-----------|--------------------|
|   |                  | <p>Seite gegen die Stromrichtung gebaut. Der Ausbau soll in Jahren 2017-2023 zustande kommen. Im Projekt wird mit keiner baulichen Tätigkeit im Bereich der March gerechnet.</p> <p>Auf die Nachfrage, ob die Slowakische Republik vor habe, sich an einem grenzüberschreitenden Umweltverträglichkeitsprüfverfahren zu beteiligen, hat das Umweltministerium der Slowakischen Republik die vorgelegte Dokumentation zur Einholung von Stellungnahmen an die betroffenen Behörden und Gemeinden auf der slowakischen Seite mit Gesuch um Stellungnahme übermittelt.</p> <p>Die Dokumentation in Schriftstücken stand für Subjekte und die Öffentlichkeit über das Umweltministerium der Slowakischen Republik/OEP zur Verfügung und wurde in Digitalform auf der Homepage des Umweltministeriums der Slowakischen Republik veröffentlicht:</p> <p><a href="http://ww.enviroportal.sk/sk/eia/detail/vyxtavba-dvojkolajnej-zeleznice-elektrifikacia-obb-zeleznice-117-stadl">http://ww.enviroportal.sk/sk/eia/detail/vyxtavba-dvojkolajnej-zeleznice-elektrifikacia-obb-zeleznice-117-stadl</a></p> <p>Zu dem Vorhaben wurden an das Umweltministerium der Slowakischen Republik die folgenden Stellungnahmen zugesandt:</p> <p><b>Umweltkreisamt – OÚŽP, Abteilung für öffentliche Verwaltungsausübung</b> (Schreiben vom 10.06.2013)</p> <p><i>Abteilung für Vorbeugung von schweren Industrieunfällen</i><br/>                     -Zustimmung ohne Einwände<br/> <i>Abteilung für Luftschutz</i><br/>                     - ohne Einwände<br/> <i>Abteilung für Wasserschutz</i><br/>                     - die sachliche Zuständigkeit für Gebiet obliegt dem Umweltkreisamt Bratislava im Landkreissitz<br/> <i>Abteilung für Natur- und Landschaftsschutz</i><br/>                     - die geplante Tätigkeit soll im Gebiet der 4. Schutzkategorie umgesetzt werden (Schutzgelände Thebener Alluvium der March). Die sachliche Zuständigkeit für dieses Gebiet obliegt dem Umweltkreisamt Bratislava im Landkreissitz.<br/> <i>Abteilung für Abfallwirtschaft</i><br/>                     - ohne Einwände.</p> <p><b>Umweltkreisamt Bratislava – OÚŽP BA, Abteilung für Naturschutz, ausgewählte Bestandteile von Umwelt und Berufungsverfahren auf Landkreisebene</b> (Schreiben vom 17.06.2013)<br/>                     ist nicht der Meinung, dass der Eingriff ein wesentlich negativer Charakter wäre.</p> <p><b>Staatsamt für Naturschutz der Slowakischen Republik Landschaftsschutzgebietes Zahorie</b> (Schreiben vom 07.06.2013)<br/>                     Aus dem Gesichtspunkt der Naturschutzbelange im Gebiet der Slowakischen Republik besteht die wesentlichste Auswirkung der Bahnstrecke im österreichischen Gebiet darin, dass es ein Linienbau mit Wildwechselbarriärenwirkung ist.</p> <p>Das vorgelegte Projektvorhaben ist nicht vollständig. Es fehlt eine logische Weiterführung im slowakischen Gebiet, wo mit dem Ausbau und der Elektrifizierung der bestehenden Bahnstrecke fortzusetzen wäre. Durch das Gebiet auf der slowakischen Seite der March (wie auch das auf der österreichischen Seite) ist das Land im NATURA 2000-Netzwerk vertreten.</p> <p>Es folgt ein Überblick der Europaschutzgebiete, die an der Bahnstrecke Marchegg (Strecke 117) – Devinska Nová Ves liegen und derentwegen das Projekt einem Umweltverträglichkeitsverfahren zu unterziehen ist (§28 Abschnitt 2 Naturschutzgesetz):</p> <table border="1" data-bbox="331 1731 1445 2029"> <thead> <tr> <th colspan="2">Österreich</th> <th colspan="2">Slowakische Republik</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="4"><b>Special Areas of Conservation, SAC</b></td> </tr> <tr> <td>AT1202000</td> <td>March-Thaya-Auen</td> <td>SKUEV0313</td> <td>Devinske jazero</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>SKUEV0314</td> <td>Rieke Morava (die March)</td> </tr> <tr> <td colspan="4"><b>Special Protection Areas, SPA</b></td> </tr> <tr> <td>AT1202V00</td> <td>March-Taya-Auen</td> <td>SKCHVU016</td> <td>Záhorské Pomoravie</td> </tr> </tbody> </table> | Österreich               |  | Slowakische Republik |  | <b>Special Areas of Conservation, SAC</b> |  |  |  | AT1202000 | March-Thaya-Auen | SKUEV0313 | Devinske jazero |  |  | SKUEV0314 | Rieke Morava (die March) | <b>Special Protection Areas, SPA</b> |  |  |  | AT1202V00 | March-Taya-Auen | SKCHVU016 | Záhorské Pomoravie |
| Österreich                                |                  | Slowakische Republik  |                          |  |                      |  |   |  |  |  |           |                  |           |                 |  |  |           |                          |                                      |  |  |  |           |                 |           |                    |
| <b>Special Areas of Conservation, SAC</b> |                  |   |                          |  |                      |  |   |  |  |  |           |                  |           |                 |  |  |           |                          |                                      |  |  |  |           |                 |           |                    |
| AT1202000                                 | March-Thaya-Auen | SKUEV0313   | Devinske jazero          |  |                      |  |   |  |  |  |           |                  |           |                 |  |  |           |                          |                                      |  |  |  |           |                 |           |                    |
|   |                  | SKUEV0314   | Rieke Morava (die March) |  |                      |  |   |  |  |  |           |                  |           |                 |  |  |           |                          |                                      |  |  |  |           |                 |           |                    |
| <b>Special Protection Areas, SPA</b>      |                  |   |                          |  |                      |  |   |  |  |  |           |                  |           |                 |  |  |           |                          |                                      |  |  |  |           |                 |           |                    |
| AT1202V00                                 | March-Taya-Auen  | SKCHVU016   | Záhorské Pomoravie       |  |                      |  |   |  |  |  |           |                  |           |                 |  |  |           |                          |                                      |  |  |  |           |                 |           |                    |

| Nr. | SV | Stellungnahme   |
|-----|----|---|
|     |    | <p>Zur Abstimmung beider Gesetzesnormen (des ESPOO-Übereinkommens und des aktuellen Natur- und Landschaftsschutzgesetzes Nr. 543/2002 Slg.) braucht man Informationen über die auf slowakischer Grenzseite abzuwickelnden Folgeaktivitäten zu ergänzen.</p> <p><b>Staatsamt für Naturschutz der Slowakischen Republik - ŠOP SR, Banská Bystrica</b> (Schreiben vom 10.05.2013)<br/>Aus dem Gesichtspunkt der Belangen des Staatlichen Naturschutzes der Slowakischen Republik ist es wichtig, die Auswirkung von dem zweigleisigen Ausbau und der Elektrifizierung der in die Slowakei weiter führenden Bahnstrecke zu bewerten: diese führt dort über mehrere NATURA-2000-Schutzgebiete und einem Ramsar-Gebiet, die von einem solchen Projektvorhaben höchstwahrscheinlich unmittelbar betroffen sein werden.</p> <p><b>Umweltministerium der Slowakischen Republik - MŽP SR, Sektion für Gewässer</b> (Schreiben vom 10.05.2013)<br/>Man verfügt über Projektinformationen, die der österreichische Regierungsbevollmächtigte Grenzgewässer Dr. Leo Grill vermittelt hat (Schreiben des BMVIT vom 04.06.2013).</p> <p><b>Verteidigungsministerium der Slowakischen Republik – MO SR</b> (Schreiben vom 12.06.2013)<br/>hat keine Einwände.</p> <p>Bratislava - Hauptstadt der Slowakischen Republik, Oberbürgermeister (Schreiben vom 2013)</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Aus dem Gesichtspunkt der Raumplanung – die Anzahl der Geleise ist im Raumplan nicht spezifiziert</li><li>• Eine Beteiligung an dem Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren wird empfohlen</li></ul> <p><b>Železnice Slovenskej Republiky – ŽSR (Eisenbahnen der Slowakischen Republik), Generaldirektion, Abteilung für Strategien und Außenbeziehungen, Bratislava</b> (Schreiben vom 11.06.2013)<br/>Die ŽSR – im Rahmen von dem Projekt Twin City Rail mit Beteiligung von MDVRR SR/BMVIT AT und ÖBB/ŽSR, ŽSSK – sorgen auf slowakischer Seite für die Erstellung von Projektdokumentation zur Elektrifizierung der bestehenden eingleisigen Bahnstrecke DNV – Staatsgrenze – Marchegg mit voraussichtlicher Realisierung um das Jahr 2018. Auf österreichischer Seite projektieren die ÖBB im Rahmen der Modernisierung bereits einen zweigleisigen Ausbau der Strecke, wobei nach einer Abstimmung mit den ŽSR zuerst die bestehende eingleisige Brücke und der Abschnitt bis zu DNV elektrifiziert werden sollen. Im technischen Bericht, Kapitel 4, Abflussmengenberechnungen wird empfohlen, die Abflussmengen für hydraulische Berechnungen aus den neuerlichen Fluten an der March und Donau in Betracht einzubeziehen. Es wird vorgeschlagen, dass der Stahlbau-Rostschutz für die slowakische und die österreichische Seite des Brückenobjektes im weiteren detaillierten Lösungsentwurf vereinheitlicht wird.</p> <p>Auf der slowakischen Seite obliegt es dem Ministerium für Verkehr, Aufbau und Regionalentwicklung (MDVRR) über das Projekt des zweigleisigen Ausbaus der bestehenden eingleisigen Bahnstrecke DNV – Marchegg und den Aufbau einer neuen eingleisigen Eisenbahnbrücke zu entscheiden. Auf der Ebene der Eisenbahnen ist lediglich eine grundlegende Koordinierung mit den ÖBB im Gange.<br/>Zu der eigenen Dokumentation gibt es keine Einwände.</p> <p><b>Regionalamt für öffentliche Gesundheit Bratislava – RÚVZ BA</b> (Schreiben vom 06.05.2013)<br/>Die Dokumentation wurde an das MDVRR SR, die Sektion des Haupthygienikers von dem Ressort, Bratislava weitergeleitet. Die Stellungnahme wird später geliefert.</p> <p><b>Gemeinde Devínska Nová Ves</b> (Schreiben 05.06.2013)<br/>Die Gemeinde DNV teilt mit, dass sie nach Beteiligung an dem Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren und der öffentlicher Besprechung der vorgeschlagenen Tätigkeit verlangt.</p> <p><b>Umweltministerium der Slowakischen Republik – MŽP SR, Sektion für Natur- und Landschaftsschutz</b> (Schreiben 05.06.2013)<br/>stellt fest, dass die gegenständliche vorgeschlagene Tätigkeit in der Slowakei die NATURA-2000-Gebiete berührt, und hat deswegen vor, sich entsprechend Art. 3 Abs. 3 des ESPOO-Übereinkommen an dem Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren zu beteiligen.</p> <p><b>Selbstverwaltungskreis Bratislava – BSK</b> (Schreiben vom 13.06.2013)<br/>verlangt nach Beteiligung an Bewertung von der vorgeschlagenen Tätigkeit.</p> <p><b>Schluss:</b></p> |

| Nr. | SV | Stellungnahme  |
|-----|----|--|
|     |    | <p>Aus den gegebenen Stellungnahmen hat sich ergeben, dass bis jetzt vor allem auf der österreichischen Seite Auswirkungen aus der vorgeschlagenen Tätigkeit identifiziert werden konnten, wobei auf der slowakischen Seite eine Auswirkungen der vorgeschlagenen Tätigkeit in Bezug auf die NATURA-2000-Schutzgebiete und die Ramsar-Gebiete vermutet wird.</p> <p>Auf der Grundlage vorgelegten Materiale, Besprechungen, Eigenbewertungen und Abwägungen aller Umstände teilen wir Ihnen mit, dass <b>sich</b> die Slowakische Republik an dem grenzüberschreitenden Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren für den zweigleisigen Ausbau der Eisenbahn und der Elektrifizierung der ÖBB-Bahn 117, Stadlau – Staatsgrenze bei Marchegg, km 0740 – 37,920 – (SR) <b>beteiligen wird.</b></p> |

**Anmerkung Koordination (KO):**

Aus Sicht der Koordination wird angemerkt, dass die Prüfung der Wirkungen der Projektes auf die naturräumlichen Gegebenheiten im Bereich der Querung der March Bestandteil der UVE waren und sind. Die Streckenführung in der Slowakischen Republik ist nicht Bestandteil des Vorhabens und kann daher nicht beurteilt werden.

**6.2 Fachspezifische Schlussfolgerungen der Sachverständigen zum Fragenbereich 4:**

**Verkehr (Schiene / Eisenbahn / EB)**

Die im Fragenbereich 4 eingebrachten Stellungnahmen, die dem Sachverständigen für Verkehr (Schiene / Eisenbahn) vorgelegt wurden, sind behandelt. Folgende zwingende Maßnahmen als Ergänzung zum Projekt sind auf Grund der vorgelegten Stellungnahmen aus der Sicht des Sachverständigen für Verkehrswesen (Schiene / Eisenbahn) erforderlich:

- Die Entwässerungsmaßnahme links der Bahn von ca. km 14,450 bis ca. km 14,540 im Bereich des Umkehrplatzes der Fritz Koller Industries Holding GmbH ist auf die platz-sparendste Variante (hydraulisch gleichwertig, Drainage oder Grabenmauer wie davor bzw. danach auch schon vorgesehen) umzuplanen. Dies ist als zwingende Maßnahme umzusetzen.

**Verkehr (Straße / VS)**

Die im Fragenbereich 4 eingebrachten Stellungnahmen, die dem Sachverständigen für Verkehr (Straße) vorgelegt wurden, sind behandelt. Zwingende Maßnahmen als Ergänzung zum Projekt sind auf Grund der vorgelegten Stellungnahmen aus der Sicht des Sachverständigen für Verkehrswesen (Straße) nicht erforderlich.

**Elektromagnetische Felder (ET)**

Der Sachverständige für das Fachgebiet Elektrotechnik - elektromagnetische Felder sowie Licht (Beleuchtung) stellt aufgrund der Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen fest, dass die Schutzziele erreicht werden und das vorgelegte Projekt umweltverträglich ist. Die Stellungnahmen unterstützen zum Teil die im Fragenbereich 2 bereits empfohlenen Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen.

## 7. GESAMTBEWERTUNG UND RESÜMEE

### Frage 1

***Sind die von der Projektwerberin vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen insgesamt plausibel und nachvollziehbar? Ergeben sich aus fachlicher Sicht maßgebliche Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin?***

Die von der Projektwerberin vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen sind aus der Sicht der Sachverständigen plausibel und nachvollziehbar. Es ergeben sich keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin.

### Frage 2

***Sind die Auswirkungen des Vorhabens ausreichend dargestellt? Ist eine Ergänzung der fachlichen Aussagen zu den Auswirkungen des Vorhabens erforderlich?***

Die Auswirkungen des Vorhabens sind unter Berücksichtigung der fallweise durch die Sachverständigen erfolgten Ergänzungen der fachlichen Aussagen im Wesentlichen ausreichend dargestellt bzw. ableitbar. Dort wo Ergänzungen notwendig erschienen, wurden sie veranlasst.

### Frage 3

***Wie werden die zur Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens vorgelegten Unterlagen im Hinblick auf den Stand der Technik und der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften bewertet?***

Die zur Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens vorgelegten Unterlagen entsprechen dem Stand der Technik und der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften. In der Planung werden die gesetzlichen Vorgaben und fachlichen Standards eingehalten und können durch die Umsetzung der geplanten und seitens der SV zusätzlich geforderten Maßnahmen erreicht werden.

### Frage 4

***Werden die Genehmigungskriterien des § 24f UVP-G sowie die im Rahmen der nach §24 Abs. 1 durchzuführenden Genehmigungsverfahren anzuwendenden Verwaltungsvorschriften aus fachlicher Sicht eingehalten und werden die Genehmigungskriterien der sonstigen im Rahmen der nach dem 3. Abschnitt des UVP-G durchzuführenden Genehmigungsverfahren (§24 Abs. 3 und 4) berücksichtigt?***

Die Genehmigungskriterien des § 24 f UVP-G sowie der sonstigen anzuwendenden Verwaltungsvorschriften werden berücksichtigt.

#### Frage 4.1

***Werden die Emissionen von Schadstoffen von dem Stand der Technik begrenzt? [§ 24f Abs. 1 Z 1 UVP-G]***

Die Emissionen von Schadstoffen werden entsprechend dem Stand der Technik begrenzt.

#### Frage 4.2

***Wird die Immissionsbelastung zu schützender Güter möglichst gering gehalten, wobei jedenfalls Immissionen vermieden werden, die***

***das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dringliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden,***

***erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen, oder***

**zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinn des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung und zu einer Überschreitung der in der SchIV festgelegten Immissionsgrenzwerte führen? [§ 24f Abs. 1 Z 2 UVP-G]**

Unter der Voraussetzung, dass die von den Sachverständigen geforderten Maßnahmen umgesetzt werden und das Vorhaben bescheidkonform realisiert wird, ist zu erwarten, dass es zu keinen unzumutbaren Belästigungen und zu keinen Gesundheitsgefährdungen im Bau und im Betrieb der Anlage kommen wird.

Immissionen, die erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, werden durch entsprechende in der UVE vorgesehene sowie den von den Sachverständigen für zwingend erforderlich erachteten Maßnahmen möglichst gering gehalten.

**Frage 4.3**

**Werden Abfälle nach dem Stand der Technik vermieden oder verwertet oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß entsorgt? [§ 24f Abs. 1 Z 3 UVP-G]**

Unter der Voraussetzung, dass die Zielsetzungen des Abfallwirtschaftsgesetzes, die Kriterien und Vorgaben einschlägiger Bestimmungen sowie die zwingend erforderlichen Maßnahmen eingehalten werden, werden Abfälle nach dem Stand der Technik vermieden oder verwertet oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß entsorgt.

**Frage 4.4**

**Wird durch geeignete Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen, Ausgleichsmaßnahmen oder sonstigen Vorschriften (insbesondere auch für Überwachungs-, Mess- und Berichtspflichten und Maßnahmen zur Sicherstellung der Nachsorge) zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beigetragen? [§ 24f Abs. 3 UVP-G]**

Durch die von den Sachverständigen angeführten Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen, Ausgleichsmaßnahmen oder sonstigen Vorschriften wird zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beigetragen.

**Frage 4.5**

**Sind durch das Vorhaben und seine Auswirkungen, insbesondere auch durch Wechselwirkungen, Kumulationen oder Verlagerungen, unter Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen, insbesondere des Umweltschutzes schwerwiegende Umweltbelastungen zu erwarten, die durch Auflagen, Bedingungen, Befristungen, sonstige Vorschriften oder Projektmodifikationen nicht verhindert oder auf ein erträgliches Maß vermindert werden können? [§ 24f Abs. 4 UVP-G]**

Durch das Vorhaben und seine Auswirkungen, insbesondere auch durch Wechselwirkungen, Kumulationen oder Verlagerungen, unter Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen, insbesondere des Umweltschutzes, sind keine schwerwiegenden Umweltbelastungen zu erwarten – unter Zugrundelegung der von den Sachverständigen für zwingend erforderlich erachteten angeführten Bedingungen, Befristungen, sonstigen Vorschriften oder Projektmodifikationen werden diese Umweltbelastungen möglichst gering gehalten. Ein erträgliches Maß an Umweltauswirkungen ist dadurch jedenfalls gegeben.

**Frage 4.6**

**Wird auf die Umweltverträglichkeit des Vorhabens Bedacht genommen? Werden Vorkehrungen getroffen, die wesentliche zusätzliche Umweltbeeinträchtigungen aus dem Bau und Betrieb der HL-Strecke unter Berücksichtigung der Art der Nutzung des benachbarten Geländes möglichst gering halten? [§ 4 Abs. 2 HIG]**

Auf die Umweltverträglichkeit des Vorhabens wird Bedacht genommen. Es werden Vorkehrungen getroffen, die wesentliche zusätzliche Umweltbeeinträchtigungen aus dem Bau und Betrieb der HL-Strecke unter Berücksichtigung der Art der Nutzung des benachbarten Geländes möglichst gering halten.

## Frage 5

***Welche zusätzlichen Maßnahmen (zwingend / empfohlen) werden vorgeschlagen, um schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt zu verhindern oder zu verringern oder günstige Auswirkungen des Vorhabens zu vergrößern? Welche Maßnahmen zur Beweissicherung und zur begleitenden Kontrolle werden vorgeschlagen?***

Eine gesamthafte Darstellung der zusätzlichen Maßnahmen, mit denen schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen vergrößert werden enthält der Maßnahmenkatalog im Kapitel 9 „Empfohlene und zwingende Maßnahmen“ des vorliegenden Umweltverträglichkeitsgutachtens.

## Resümee

**Bei Einhaltung, der in der UVE angeführten und der von den Sachverständigen zusätzlich für zwingend erforderlich erachteten Maßnahmen und Kontrollen, ist aus Sicht der Sachverständigen im Sinne einer integrativen Gesamtschau die Umweltverträglichkeit des eingereichten Vorhabens gegeben.**