

ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft  
Praterstern 3  
1020 Wien

BMVIT - IV/IVVS4 (UVP-Verfahren Landverkehr)  
[ivvs4@bmvit.gv.at](mailto:ivvs4@bmvit.gv.at)

**Mag. Michael Andresek**  
Sachbearbeiter/in

[michael.andresek@bmvit.gv.at](mailto:michael.andresek@bmvit.gv.at)  
+43 (1) 71162 65 2219  
Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien  
Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

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

Geschäftszahl: BMVIT-820.341/0013-IV/IVVS4/2019

Wien, 16. Dezember 2019

## ÖBB-Strecke 117 Stadlau-Staatsgrenze n. Marchegg; Ausbau und Elektrifizierung

Abnahme einschließlich der Genehmigung geringfügiger Abweichungen nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 für das Modul 1a des UVP-Vorhabens und Erteilung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung für das Modul 1a des UVP-Vorhabens sowie hinsichtlich der angeführten eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsbescheide durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie dem Eisenbahngesetz 1957

**Inhalt**

**SPRUCH** ..... 4

I. Abnahme nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000) und Betriebsbewilligung nach dem Eisenbahngesetz 1959 (EisbG) ..... 4

I.1 Abnahme nach dem UVP-G 2000 und Genehmigung geringfügiger Abweichungen ..... 4

I.2 Betriebsbewilligung nach dem Eisenbahngesetz 1957 ..... 4

II. Umfang der Genehmigungen ..... 5

III. Erklärung weiterer Unterlagen zum Bescheidbestandteil ..... 5

IV. Nebenbestimmungen..... 6

V. Entscheidung über Einwendungen ..... 7

VI. Rechtsgrundlagen ..... 7

**BEGRÜNDUNG** ..... 8

I. Verfahrensgang ..... 8

II. anzuwendende Rechtsvorschriften..... 10

III. Entscheidungsrelevanter Sachverhalt.....12

IV. Erwägungen zu den Abnahme- und Genehmigungsvoraussetzungen.....17

IV.1. Abnahme und Genehmigung geringfügiger Abweichungen nach dem UVP-G 2000 ..... 17

IV.2. Hochleistungsstreckengesetz.....21

IV.3. Betriebsbewilligung nach dem EisbG.....21

V. Auseinandersetzung mit den eingebrachten Stellungnahmen ..... 24

V.1 Zur Stellungnahme des Verkehrs-Arbeitsinspektorates vom 18.04.201924

V.2 zu den Einwendungen von Ing. Heinz Mutzek, Maschl gasse 114, 1220 Wien vom 16.05.2019 und vom 19.07.2019..... 24

V.3 zu den Einwendungen von Martin Grabner, Kieslerweg 5, 1220 Wien vom 16.05.2019 und vom 19.07.2019..... 27

V.4 zu den Einwendungen von Alfred Benda, Am Heidjöchl 6/RH8, 1220 Wien vom 16.05.2019 und vom 19.07.2019 ..... 27

VI. Zusammenfassung ..... 28

**RECHTSMITTELBELEHRUNG**..... 28



**ÖBB-Strecke 117 Stadlau-Staatsgrenze n. Marchegg  
Ausbau und Elektrifizierung  
km 0,740 - km 37,920  
Teilinbetriebnahme Modul 1a; km 0740 – km 5,520  
Abnahmeprüfung für das Modul 1a sowie  
eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligung für das Modul 1a des UVP-  
Vorhabens sowie hinsichtlich der angeführten eisenbahnrechtlichen Bau-  
genehmigungsbescheide**

## **Bescheid**

---

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie entscheidet als Behörde gemäß § 24 Abs 1 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000) und § 12 Abs 3 Z 1 Eisenbahngesetz über den Antrag der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft vom 7. November 2018 betreffend die Fertigstellung und Inbetriebnahme des mit in den nachfolgenden Spruchpunkten angeführten Bescheiden genehmigten Moduls 1a des Vorhabens des Ausbaus und der Elektrifizierung der ÖBB-Strecke 117 sowie den angeführten eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungen an der gegenständlichen Eisenbahnstrecke unter Vorschreibung der in Spruchpunkt IV. angeführten Nebenbestimmungen wie folgt:

## **SPRUCH**

### **I. Abnahme nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000) und Betriebsbewilligung nach dem Eisenbahngesetz 1959 (EisbG)**

#### **I.1 Abnahme nach dem UVP-G 2000 und Genehmigung geringfügiger Abweichungen**

Es wird festgestellt, dass das fertiggestellte Modul 1a (km 0,740 – km 5,520) des UVP-Vorhabens „ÖBB-Strecke 117 Stadlau-Staatsgrenze n. Marchegg, Ausbau und Elektrifizierung“ abgesehen von den im Antrag angeführten geringfügigen Abweichungen („Modifikationen“) - die hiermit genehmigt werden – der nachfolgend angeführten Genehmigung entspricht.

- UVP-Genehmigungsbescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 22. August 2014, GZ. BMVIT-820.341/0011-IV/SCH2/2014, für den Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke 117 im beantragten Umfang (Modul 1a)

Der Zeitpunkt der Nachkontrolle wird mit 4 Jahren nach Verkehrsfreigabe, somit ab Dezember 2022 angesetzt.

#### **I.2 Betriebsbewilligung nach dem Eisenbahngesetz 1957**

**I.2.1.** Der ÖBB-Infrastruktur AG wird nach Maßgabe des Ergebnisses des Ermittlungsverfahrens, insbesondere der vorgelegten Prüfbescheinigung gemäß § 34b EisbG vom 6. Dezember 2018 sowie den von der Antragstellerin vorgelegten Ausführungsunterlagen, insbesondere der in Spruchpunkt III. angeführten EG-Prüferklärungen samt Beilagen und der im Spruchpunkt IV. angeführten

Auflagen, Bedingungen und Befristungen („Vorschreibungen“) für die Inbetriebnahme des fertiggestellten Moduls 1a Bauvorhabens „ÖBB-Strecke 117 Stadlau-Staatsgrenze n. Marchegg“ sowie der nachfolgend angeführten eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsbescheide die eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligung erteilt.

- Eisenbahnrechtlicher Baugenehmigungsbescheid des Landeshauptmannes von Wien vom 31. März 2010, GZ MA 64-4180/2009, für die Errichtung der provisorischen Station Hausfeldstraße und der Station Flugfeld Aspern (nunmehr Aspern Nord)
- Eisenbahnrechtlicher Baugenehmigungsbescheid des Landeshauptmannes von Wien vom 03. November 2010, GZ MA 64-3583/2010 für die Errichtung einer Geh- und Radwegunterführung in km 3,060 der Strecke 117
- UVP-Genehmigungsbescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 22. August 2014, GZ. BMVIT-820.341/0011-IV/SCH2/2014, für den Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke 117 im beantragten Umfang (Modul 1a)

Es werden die mit dem oben angeführten UVP-Genehmigungsbescheid bzw. den angeführten eisenbahnrechtlichen Genehmigungsbescheiden genehmigten Anlagen im antragsgegenständlichen Umfang umfasst.

**1.2.2** Hinsichtlich der Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems umfasst die Genehmigung nur die strukturelle Teilsysteme Infrastruktur und Energie. Nicht Gegenstand der Genehmigung ist das Teilsystem Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung.

## **II. Umfang der Genehmigungen**

Die Genehmigung der geringfügigen Abweichungen nach Spruchpunkt I.1 sowie die Betriebsbewilligung nach Spruchpunkt I.2 wird nach Maßgabe der vorgelegten Betriebsbewilligungsunterlagen gemäß dem mit Bescheidstempel versehenen Inhaltsverzeichnis der vorgelegten Unterlagen und den Ergebnissen des Ermittlungsverfahrens erteilt.

## **III. Erklärung weiterer Unterlagen zum Bescheidbestandteil**

Folgende Unterlagen sind Bestandteil des Bescheides:

**III.1** Prüfbescheinigung gemäß § 34b EisbG der Bahn Consult TEN Bewertungsgesellschaft m.b.H, Untere Viaduktgasse 2, 1030 Wien vom 5. Dezember 2019, GZ 16-3047 – Rev.01

**III.2** EG-Prüferklärung gemäß RL 2008/57/EG und RL 2016/797/EU vom 6. Dezember 2019, Nr. AT/00000016210507/2019/000006 für das Teilsystem Infrastruktur einschließlich Personen mit eingeschränkter Mobilität, ausgestellt aufgrund der EG-Prüferklärung samt technischem Dossier der benannten Stelle Bahn Consult TEN Bewertungsgesellschaft m.b.H, Untere Viaduktgasse 2, 1030 Wien vom 6. Dezember 2019, Bescheinigung Nr.: 1602/6/SG/2019/INF/DEEN/123029/INF001; GZ 12/3029/INF 003/

**III.3** EG-Prüferklärung gemäß RL 2008/57/EG vom 6. Dezember 2019, Nr. AT/00000016210507/2019/000005 für das Teilsystem Energie, ausgestellt aufgrund der EG-Prüferklärung samt technischem Dossier der Benannten Stelle Bahn Consult TEN Bewertungsge-

sellschaft m.b.H, Untere Viaduktgasse 2, 1030 Wien vom 4. November 2019, Bescheinigung Nr.: 1602/6/SG/2019/ENE/DEEN/183047/ENE001GZ 18/3046/ENE 001

**III.4 Risk Assessment Report** gemäß Verordnung (EG) Nr. 352/2009 der Kommission vom 24. April 2009 über die Festlegung einer gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken gemäß Artikel 6 Absatz 3 Buchstabe a der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates einschließlich Kreuzungsrisikoanalyse NR.: N-007-2018 der ÖBB-Infrastruktur AG für den Zeitraum 20130228 - 20301231

**III.5 Gutachten „Überprüfung zur Inbetriebnahme“** (Abnahmeprüfung) durch die UVP-Sachverständigen, koordiniert und zusammengefasst von der Kordina ZT GmbH (Bettina Riedmann, MAS ETH RP, MAS), Franz-Glaser-Gasse 14/3, 1170 Wien vom 26. März 2019

#### **IV. Nebenbestimmungen**

Mit der Abnahme sowie der Genehmigung der geringfügigen Abweichungen werden der ÖBB-Infrastruktur AG die Einhaltung bzw. Erfüllung der nachstehend angeführten Nebenbestimmungen (Auflagen und Bedingungen) vorgeschrieben:

##### **IV.1.1 aus Sicht des Fachgebietes Elektrotechnik**

**IV.1.1.1** Die Messergebnisse der im Frühjahr erfolgten zwei Kurzzeitmessungen der EMF-Belastung auf den Bahnsteigen vor Aufnahme des elektrischen Betriebes sind für den Bereich Modul 1a ehestmöglich, spätestens jedoch binnen 4 Wochen ab Bescheiddatum der Behörde vorzulegen.

**IV.1.1.2** Die Ergebnisse der allgemeinen Kontrollmessungen der EMF-Belastung sind nach der Aufnahme des Vollbetriebes für den Bereich Modul 1a zu erstellen und zur Einsichtnahme durch die Behörde aufzubewahren.

##### **IV.1.2 aus Sicht des Fachgebietes Geologie und Hydrogeologie, Grundwasser**

Die erst teilerfüllten Auflagen sind ehestmöglich umzusetzen. Es ist ein Erfüllungsbericht über die zum Zeitpunkt der Gutachtenserstellung nicht- oder erst teilerfüllten geologischen bzw. hydrogeologischen Auflagen zu erstellen und zur Einsichtnahme durch die Behörde aufzubewahren.

##### **IV.1.3 aus Sicht des Fachgebietes Ökologie**

Für die Nachkontrolle sind nachfolgend angeführte Nachweise zu erstellen und der Behörde im Zuge der Nachkontrolle vorzulegen:

- Nachweis der Umsetzung der Maßnahmen zur Vermeidung nachteiliger Auswirkungen auf Schutzgüter der Schutzgebiete und auf Schutzgüter nach der Wiener Artenschutzverordnung (Auflage 5.9; Bericht)
- planliche Darstellung der auf Fledermausquartiere, Hamsterbaue und Reptilienvorkommen abgesuchten Flächen
- Verortung und planliche Darstellung der Aussetzungsorte der Zauneidechse

- planliche Darstellung der angelegten Ausgleichsflächen

#### **IV.1.4 aus Sicht des Fachgebietes Forsttechnik, Wald- und Wildökologie**

Für die Nachkontrolle ist der Nachweis der projekt- und auflagenkonformen Durchführung der Wiederbewaldungen und Ersatzaufforstungen sowie der Gestaltung der wildrelevanten ökologischen Ausgleichsflächen in Form von Bestätigungen der ökologischen Bauaufsicht zu Erstellen und im Zuge der Nachkontrolle der Behörde vorzulegen. Konkret sind folgende Unterlagen vorzulegen:

- Lagepläne der Wiederbewaldungs- und Ersatzaufforstungsflächen
- Plandarstellung der im Modul 1a durchgeführten befristeten und dauernden Rodungen
- Grundstückswise Auflistung der im Modul 1a durchgeführten befristeten und dauernden Rodungen
- Bilanz der tatsächlich durchgeführten Rodungen und der Aufforstungen
- Angabe der Flächengröße der durchgeführten Wiederbewaldungen und Ersatzaufforstungen
- Angaben zu Gehölzarten, Pflanzengröße und -qualität sowie Pflanzenanzahl auf den jeweiligen Wiederbewaldungs- und Ersatzaufforstungsflächen
- Beschreibung der durchgeführten Pflegemaßnahmen für die Aufforstungen bis zur Sicherung der Kulturen
- Lagepläne der ökologischen Ausgleichsflächen

#### **V. Entscheidung über Einwendungen**

Über die im Rahmen des Verfahrens erhobenen Einwendungen, Anträge und sonstige Vorbringen wird wie folgt entschieden:

1. Alle gegen das Vorhaben erhobenen Einwendungen, Anträge und sonstigen Vorbringen werden, soweit es sich nicht um zivilrechtliche Einwendungen handelt oder den Einwendungen durch die Aufnahme von entsprechenden Nebenbestimmungen oder durch bereits im Bauentwurf selbst vorgesehene Maßnahmen entsprochen wird, als unbegründet **abgewiesen**.
2. Zivilrechtliche Ansprüche werden **zurückgewiesen** und auf den Zivilrechtsweg verwiesen.
3. Nicht verfahrensgegenständliche Einwendungen werden **zurückgewiesen**.

#### **VI. Rechtsgrundlagen**

§ 24h Abs 2 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 - UVP-G 2000, BGBl. Nr. 697/1993 idF BGBl. I Nr. 80/2018

§ 24g Abs 1 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 - UVP-G 2000, BGBl 697/1993 idF BGBl. I

Nr. 80/2018

§ 2 und § 5 Abs 8 des Hochleistungsstreckengesetzes, BGBl. Nr. 135/1989 idF BGBl. I Nr. 154/2004

§ 34 Abs 1, § 34b, § 35 Abs 1 und § 105 Abs. 1 des Eisenbahngesetzes 1957 BGBl. Nr. 60/1957 idF BGBl. I Nr. 60/2019

§ 94 ArbeitnehmerInnenschutzgesetz - ASchG, BGBl. Nr. 450/1994 idF BGBl. I Nr. 100/2018

§§ 39 Abs 2b und 59 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 – AVG, BGBl. Nr. 51/1991 idF BGBl. I Nr. 58/2018

## **BEGRÜNDUNG**

### **I. Verfahrensgang**

**I.1** Mit Bescheid vom 31.03.2010, GZ MA 64-4180/2009, hat der Landeshauptmann von Wien als damals zuständige Eisenbahnbehörde der ÖBB-Infrastruktur AG die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für die Errichtung der mittlerweile aufgelassenen Station Hausfeldstraße und der Haltestelle Flugfeld Aspern (nunmehr Aspern Nord) erteilt. Mit weiterem Bescheid des Landeshauptmannes vom 03.11.2010, GZ MA 64-3583/2010, wurde der ÖBB Infrastruktur AG die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für die Errichtung einer Geh- und Radwegunterführung in km 3,060 der Strecke 117 erteilt.

Mit Verordnung der Bundesregierung über die Erklärung weiterer Eisenbahnen zu Hochleistungsstrecken (5. Hochleistungsstrecken-Verordnung), BGBl. II. 11/2012 vom 10.01.2012 wurde ua auch die gegenständliche Eisenbahnstrecke Wien-Staatsgrenze bei Marchegg gemäß § 1 Abs 1 HIG zur Hochleistungsstrecke erklärt.

Mit Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 22.08.2014, GZ. BMVIT-820.341/0011-IV/SCH2/2014, wurde nach Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung die Genehmigung gemäß §§ 23b, 24 Abs 1 und 4, 24f UVP-G 2000 unter Mitwirkung der materiellrechtlichen Genehmigungsbestimmungen der §§ 2,3 und 5 des HIG, §§ 31f und 20 EisbG, §§ 9,10,32,105,111 und 127 des WRG, §§17 bis 19 ForstG, § 153 Abs 2 und § 156 MinroG, § 85 Abs 1, § 92 Abs 2 und § 94 LFG sowie § 14 Abs 3 BStrG für den Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke von Wien Stadlau — Staatsgrenze nächst Marchegg für das hier gegenständliche Modul 1a, sowie die Module 1b und 2 erteilt.

Mit Bescheid vom 22.12.2015, GZ. BMVIT-820.341/0014-IV/IVVS4/2015, hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie die Änderungsgenehmigung gemäß § 24g UVP-G 2000 für Maßnahmen im Bereich Landesstraße 5 / Personentunnel Bahnhof Raasdorf, Landesstraße 9 / Bereich Bahnhof Siebenbrunn-Leopoldsdorf, Errichtung von Park- & Rideanlagen sowie der Erdgassonde „Breitenlee 14“ erteilt, wobei nur die Maßnahmen im Bereich Erdgassonde „Breitenlee 14“ im hier verfahrensgegenständlichen Modul 1a durchgeführt wurden. Die mit diesem Bescheid genehmigten Baumaßnahmen sind nach Aussage der Projektwerberin (im Verfahren vorgelegtes Schreiben vom 03. Juli 2019) nicht Gegenstand des Abnahme- und Betriebsbewilligungsverfahrens.

**I.2** Die ÖBB-Infrastruktur AG hat mit Schreiben vom 7. November 2018, ho persönlich übergeben

am 9. November 2018 die Fertigstellung des Moduls 1a des gegenständlichen Vorhabens angezeigt und um die Abnahmeprüfung gemäß § 24 h UVP-G 2000 und Erteilung der Betriebsbewilligung gemäß § 34ff EibG für den fertig gestellten Vorhabensteil des Moduls 1a angesucht.

Dem Antrag waren folgende Unterlagen angeschlossen:

- § 34b-Prüfbescheinigung inkl. Anhang A - Begutachtung der Modifikationen
- Risk Assessment Report zum Einreichprojekt und Risikobetrachtung zur Betriebsbewilligung
- Darstellung der Umweltauswirkungen der Projektmodifikationen (geringfügige Änderungen)
- Synthesebericht
- Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokument gem § 5 ASchG
- Unterlagen für spätere Arbeiten
- Projektübersichten und Lagepläne Modifikationen

Das nunmehr verfahrensgegenständliche Modul 1a umfasst den zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung des Abschnittes zwischen den Haltestellen Wien Erzherzog Karl-Straße und Wien Aspern Nord, die Niveaufreimachung der Querung mit der Hirschstettnerstraße und des Contiweges sowie den Um- bzw. Neubau der Haltestellen Hirschstetten und Aspern Nord.

**I.3** Die im UVP-Verfahren beigezogenen Sachverständigen wurden auch im gegenständlichen Abnahmeverfahren zur Prüfung beauftragt. Die externe UVP-Koordination und die nichtamtlichen Sachverständigen wurden mit Bestellungsbescheiden vom 19. November 2019, GZ.BMVIT-820.341/0001-IV/IVVS4/2018 gemäß § 52 Abs 2 AVG 1991 in Verbindung mit § 24c Abs 1 und 2 UVP-G 2000 bestellt.

**I.4** Das Gutachten („Überprüfung zur Inbetriebnahme (Abnahmeprüfung)“) wurde von den Sachverständigen am 26. März 2019 fertiggestellt.

**I.5** Mit Edikt gemäß §§ 44a und 44b AVG wurde der Antrag samt Unterlagen sowie das im Zuge des Verfahrens von den Sachverständigen der Behörde ergänzte UVP-Gutachten vom Dienstag, den 2. April 2019, bis einschließlich Freitag, den 17. Mai 2019 bei der Behörde und der Standortgemeinde Wien zur öffentlichen Einsicht aufgelegt und den von den Änderungen betroffenen Beteiligten im selben Zeitraum die Möglichkeit eingeräumt, zu den Änderungen Stellung zu nehmen oder Einwendungen zu erheben. Unter Einem wurde auch den Amtsparteien und mitwirkenden Behörden die Möglichkeit zur Stellungnahme eingeräumt.

Von dieser Möglichkeit haben folgende Personen Gebrauch gemacht:

1. Stellungnahme des Bundesministeriums für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, Stubenring 1, 1010 Wien vom 18.04.2019,
2. -Einwendungen von Ing. Heinz Mutzek, Maschlgasse 114, 1220 Wien vom 16.05.2019,
3. -Einwendungen von Martin Grabner, Kieslerweg 5, 1220 Wien vom 16.05.2019
4. -Einwendungen von Alfred Benda, Am Heidjöchl 6/RH8, 1220 Wien vom 16.05.2019

**I.6** Mit Schreiben der Behörde vom 22. Mai 2019, GZ. BMVIT-820.341/0010-IV/IVVS4/2019, wurde der Antragstellerin gemäß § 45 Abs 3 AVG die Möglichkeit eingeräumt, sich schriftlich bis spätestens Freitag, den 31. Mai 2019, zu den eingelangten Stellungnahmen und Einwendungen zu äußern. Mit Schreiben vom 28. Mai 2019 hat die ÖBB-Infrastruktur AG zu den vorgebrachten Einwendungen Stellung genommen.

Die Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG vom 28. Mai. 2019 wurde mit Schreiben der Behörde vom 5. Juni 2019, GZ. BMVIT--820.341/0015--IV/IVVS4/2019 den Einwendern Ing. Heinz Mutzek, Martin Grabner und Alfred Benda zur Kenntnis gebracht und diesen eine Stellungnahmefrist binnen 14 Tage ab Zustellung des Schreibens eingeräumt. Die Einwender wurden unter Hinweis auf die Bestimmung des § 24g Abs 1 Z2 UVP-G 2000, wonach den im Abnahmeverfahren gemäß § 24 h Abs 2 UVP--G 2000 von Änderungen betroffenen Beteiligten gemäß § 19 UVP--G 2000 die Möglichkeit zu geben ist, ihre Interessen wahrzunehmen. auch ersucht darzulegen, Ihre behauptete Parteistellung im gegenständlichen UVP—Abnahmeverfahren entsprechend zu begründen bzw. zu konkretisieren.

Mit jeweils gleichlautenden Schreiben vom jeweils 19. Juni 2019 haben die oa Einwender zum Schreiben der Antragstellerin Stellung genommen. Dies wurden der Antragstellerin mit Schreiben vom 27. Juni 2019, GZ BMVIT-820.341/0019-IV/IVVS4/2019 zur Kenntnis gebracht und dieser eine weitere Stellungnahmefrist bis zum 5. Juli 2019 eingeräumt. Mit Schreiben vom 3. Juli 2019, ho eingelangt am 10. Juli 2019 wurde von der ÖBB-Infrastruktur AG zu den ergänzten Einwendungen Stellung genommen.

Die schriftliche Stellungnahme der Antragstellerin vom 3. Juli 2019 wurde den oa Einwendern mit ho Schreiben vom 25. Juli 2019, GZ BMVIT-820.341/0020-IV/IVVS4/2019 zur Kenntnis gebracht und diesen die Möglichkeit eingeräumt, binnen 14 Tagen ab Zustellung Stellung zu nehmen. Seitens der Einwender ist hierauf keine weitere Stellungnahme mehr erfolgt.

**I.7** Mit E-Mail der Behörde vom 11. April 2018 erging die Anfrage an die Projektleitung der ÖBB-Infrastruktur AG, ob die gemäß Prüfbescheinigung gemäß § 34b EibG noch offenen Punkte mittlerweile erfüllt sind. Mit E-Mail vom 29. Juni 2018 wurde seitens der Antragstellerin mitgeteilt, dass sämtliche noch offenen Restarbeiten bis Ende August 2018 zur Gänze abgearbeitet sein werden.

Mit Schreiben vom 9. Dezember 2019 hat die ÖBB-Infrastruktur durch den Projektkoordinator Dipl.-Ing. Martin Meszner folgende Dokumente am 10. Dezember 2019 persönlich bei der Behörde vorgelegt:

1. EG Prüferklärung für das Teilsystem Infrastruktur einschließlich Personen mit eingeschränkter Mobilität vom 6. Dezember 2019, Nr. AT/00000016210507/2019/000006 – inkl. EG-Prüfbescheinigung und technischem Dossier
2. EG Prüferklärung für das Teilsystem Energie vom 6. Dezember 2019, Nr. AT/00000016210507/2019/000005 – inkl. EG-Prüfbescheinigung und technischem Dossier
3. Aktualisierte § 34b EibG-Prüfbescheinigung (ident mit der gemeinsam mit dem Antrag vorgelegten Prüfbescheinigung abgeändert hinsichtlich der Berücksichtigung des Wegfalls der mittlerweile abgeschlossenen Restarbeiten – Änderungen hellblau markiert)

## **II. anzuwendende Rechtsvorschriften**

**II.1** Gemäß § 24h UVP-G 2000 hat die Projektwerberin der Behörde die Fertigstellung des Vorhabens vor Inbetriebnahme anzuzeigen.

**II.2** Liegen im Zeitpunkt der Fertigstellungsanzeige nach § 24h UVP-G „geringfügige Abweichungen“ iSd § 24h Abs 2 leg cit gegenüber der gemäß § 24f Abs 6 UVP-G erteilten Genehmigung vor,

sind diese durch die Behörde(n) in Anwendung des § 24g Abs 1 UVP-G nachträglich zu genehmigen. Dafür ist allerdings ein Antrag auf Erteilung dieser Genehmigung durch die Projektwerberin zwingend erforderlich. Unterbleibt ein solcher Antrag, ist die Behörde verpflichtet, die Herstellung des UVP-rechtlich gebotenen Zustandes aufzutragen.

**II.3** Eine bescheidmäßige Betriebsbewilligung ist erforderlich, wenn nach den Bestimmungen der Interoperabilitäts-RL und Eisenbahnsicherheits-RL die Verpflichtung besteht, Eisenbahnanlagen vor Inbetriebnahme einer Prüfung und eisenbahnbaurechtlichen „Inbetriebnahmegenehmigung“ durch Behörden des Mitgliedstaates zu unterziehen, was bei Hochleistungsstreckenvorhaben grundsätzlich erforderlich ist.

Die Erteilung der Betriebsbewilligung ist gemäß §§ 34 ff EisebG zu beantragen. Dem Antrag ist eine Prüfbescheinigung gemäß § 34b EisebG beizuschließen, aus der ersichtlich sein muss ob die Eisenbahnanlagen, veränderten Eisenbahnanlagen, nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen oder veränderten nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung entsprechen. Anstelle einer solchen Prüfbescheinigung kann eine dieser inhaltlich entsprechenden Erklärung einer im Verzeichnis gemäß § 40 EisebG verzeichneten Person beigeschlossen werden, wenn die Eisenbahnanlagen, veränderten Eisenbahnanlagen, nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen oder veränderten nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen unter der Leitung dieser Person ausgeführt wurden.

Bedingt die Neuerrichtung oder Veränderung einer Eisenbahnanlage oder nicht ortsfesten eisenbahntechnische Einrichtungen ein neues, erneuertes oder umgerüstetes Teilsystem, für das eine TSI vorliegt und die anzuwenden ist, ist gemäß § 105 Abs 1 EisebG die Betriebsbewilligung zusätzlich zu anderen Betriebsbewilligungserfordernissen nur unter der Voraussetzung zu erteilen, dass der Behörde eine dem EisebG entsprechende EG-Prüferklärung für dieses neue, erneuerte oder umgerüstete Teilsystem vorgelegt wird. Die Inbetriebnahme kann gemäß § 105 Abs 2 EisebG ohne Betriebsbewilligung für einen Zeitraum von höchstens einem Jahr erfolgen, wenn eine Prüfbescheinigung oder eine dieser inhaltlich entsprechenden Erklärung einer im Verzeichnis gemäß § 40 verzeichneten Person vorliegt, dass der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung oder der Bauartgenehmigung entsprochen ist.

**II.4** Bei der Bewilligung von Einrichtungen und Arbeitsmitteln nach dem Eisenbahngesetz 1957 sind gemäß § 94 Abs 1 Z 4 ASchG die mit dem Genehmigungsgegenstand zusammenhängenden Belange des Arbeitnehmerschutzes zu berücksichtigen, sofern nicht § 93 ASchG anzuwenden ist.

Gemäß § 93 Abs 2 ASchG sind unter anderem im eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren die Belange des Arbeitnehmerschutzes zu berücksichtigen. Dem jeweiligen Genehmigungsantrag sind die in § 92 Abs 3 ASchG genannten Unterlagen anzuschließen. Die genannten Anlagen dürfen nur genehmigt werden, wenn sie den Arbeitnehmerschutzvorschriften entsprechen und zu erwarten ist, dass überhaupt oder bei Einhaltung der erforderlichenfalls vorzuschreibenden geeigneten Bedingungen und Auflagen die nach den Umständen des Einzelfalles voraussehbaren Gefährdungen für die Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer vermieden werden.

Gemäß § 12 Abs 1 Arbeitsinspektionsgesetz 1993 (ArbIG) kommt dem Bundesminister für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat (VAI), im gegenständlichen Verfahren Parteistellung zu.

**II.5** Wenn nach den Verwaltungsvorschriften für ein Vorhaben mehrere Bewilligungen, Genehmigungen oder bescheidmäßige Feststellungen erforderlich sind und diese unter einem beantragt werden, hat die Behörde gemäß § 39 Abs 2a AVG die Verfahren zur gemeinsamen Verhandlung und Entscheidung zu verbinden und mit den von anderen Behörden geführten Verfahren zu koordinieren. Eine getrennte Verfahrensführung ist zulässig, wenn diese im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis gelegen ist.

### **III. Entscheidungsrelevanter Sachverhalt**

**III.1.** Gegenstand des Verfahrens hinsichtlich der UVP-rechtlichen Abnahmeprüfung, der Genehmigung der geringfügigen Abweichungen nach dem UVP-G 2000 sowie der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung ist die Teilinbetriebnahme des Modul 1a des Vorhabens „Ausbau und Elektrifizierung der ÖBB-Strecke 117 Stadlau-Staatsgrenze nach Marchegg“. Die Inbetriebnahme der durch die beiden Bescheide des Landeshauptmanns von Wien rechtskräftig eisenbahnrechtlich genehmigten Bauvorhaben „Errichtung der provisorischen Station Hausfeldstraße und der Station Flugfeld Aspern“ und „Errichtung einer Geh- und Radwegunterführung in km 3,060 der Strecke 117“ sind ebenfalls Gegenstand des eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligungsverfahrens.

Die Entscheidung stützt sich insbesondere auf die im Spruch angeführten, jeweils mit dem Bescheidstempel versehenen Unterlagen, die in den darin enthaltenen Einlagenverzeichnissen aufgelistet sind.

Die Inbetriebnahme umfasst nach dem Genehmigungsbescheiden insbesondere folgende Anlagen:

#### **Eisenbahnanlagen:**

##### **Oberbau**

- Gleis 1 km 0,910 – km 5,520
- Gleis 2 km 0,740 – km 5,526
- Gleis 3 km 0,740 – km 1,463
- AB DZH Gleis 1k km 0,000 – km 0,315 (Stationierung bezogen auf AB-Kilometrierung)
- AB GM Gleis 1gm km 0,000 – km 0,260 (Stationierung bezogen auf AB-Kilometrierung)
- AB GM Gleis 2gm km 0,000 – km 0,102 (Stationierung bezogen auf AB-Kilometrierung)
- Weiche 201 km 1,318 \*)
- Weiche 202 km 1,413 \*)
- Weiche 203 km 1,466 \*)
- Weiche 204 km 1,606 \*)
- Weiche 205 km 1,707 \*)
- Weiche 1K km 2,165 \*)
- Weiche 301 km 4,663 \*)
- Weiche 302 km 4,868 \*)
- Weiche 303 km 4,996 \*)
- Weiche 304 km 5,151 \*)
- Weiche 1GM km 4,879 \*)
- Weiche 2GM km 0,095 \*) Stationierung bezogen auf AB-Kilometrierung

##### **Unterbau**

- Errichtung neuer Unterbau km 0,740 – km 5,520
- Drainagen, Rohrleitungen, Sammelkanäle km 0,740 – km 5,520
- Bahngräben und -mulden km 0,740 – km 5,520

- Inselbahnsteig Hst. „Wien Hirschstetten“ km 1,969 (Länge 160m) km 1,888 – km 2,051
- Inselbahnsteig Hst. „Wien Aspern Nord“ km 4,536 (Länge 220m) km 4,426 – km 4,646
- Durchlass DN 500 km 1,562
- Durchlass DN 1000 km 1,905
- Durchlass DN 500 km 1,947
- Durchlass DN 2000 km 2,749
- Durchlass DN 800 km 4,105
- Durchlass DN 500 km 4,530
- Versickerungsbecken W 1 km 1,620
- Versickerungsbecken W 2 km 1,930
- Versickerungsbecken W 3 km 2,770
- Versickerungsbecken W 4 km 3,985
- Versickerungsbecken W 5 km 4,533
- Versickerungsbecken W 6 km 5,168
- Versitzmulde Guido Lammer-Gasse km 1,900
- Pumpstation Unterführung Hirschstettner Straße km 1,850
- Lärmschutzwand links der Bahn km 1,200 – km 3,525
- Lärmschutzwand rechts der Bahn km 1,436 – km 1,920
- Gitterbahnsteig links der Bahn (Länge 40m) km 5,222 – km 5,242

- **Sicherungs- und Fernmeldeanlagen**

- Hauptkabelwege (Kabeltröge und Rohrzugtrassen) km 0,740 – km 5,520
- Bahnquerung Hauptkabelweg km 0,867
- Bahnquerung Hauptkabelweg km 1,166
- Bahnquerung Hauptkabelweg km 1,568
- Bahnquerung Hauptkabelweg km 1,965
- Bahnquerung Hauptkabelweg km 4,706
- Eisenbahnsicherungsanlage (Signale und ESTW Hirschstetten) km 0,740 – km 5,520
- Anlagen 50 Hz und Fernwirktechnik km 0,740 – km 5,520
- Anlagen der Oberleitung km 0,740 – km 5,520
- Anlagen der Telematik km 0,740 – km 5,520

**Konstruktiver Ingenieurbau**

- Objekt SM10 – Aufstockung Stützmauer STM2 (Stadlauer Straße – Auparkweg)
- km 1,270 – km 1,556 ldB
- Objekt SM9a – Stützmauer STM1 (Stadlauer Str. – Auparkweg) km 1,203 – km 1,544 rdB
- Objekt SM02 – Unterführung „Auparkweg“ km 1,544
- Objekt SM9b – Stützmauer STM3 (Auparkweg – Hirschstettner Straße)
- km 1,544 – km 1,832 rdB
- Objekt SM03 – Unterführung „Hirschstettner Straße“ km 1,869
- Objekt SM08 – Personendurchgang „Contiwegschule“ km 2,036
- Objekt SM04 – Unterführung „Contiweg“ km 2,139
- Objekt SM07 – Fußgängersteg Haltestelle „Wien Aspern“ km 4,590
- prov. Steg Mayrederbrücke – Haltestelle „Wien Aspern Nord“ km 4,516 – km 4,566 rdB

**Hochbauten**

- Technikgebäude „Auparkweg“ km 1,560 ldB
- Technikgebäude „Wien Hirschstetten“ km 1,965 rdB
- Technikgebäude „Aspern“ km 4,710 ldB
- Hochbau Haltestelle „Wien Hirschstetten“ km 1,969
- Hochbau Haltestelle „Wien Aspern Nord“ km 4,426

- Liftanlage Haltestelle „Wien Hirschstetten“ km 2,042
- Liftanlage Haltestelle „Wien Aspern Nord“ km 4,583

#### **Straßen und Wege (Begleit- und Zufahrtsstraßen und -wege)**

- Auparkweg km 1,544
- Weg "am Ries" (rechts der Bahn) km 1,223 – km 1,606 rdB
- Zufahrt ÖBB-Becken W1 (links der Bahn) km 1,668 – km 1,859 ldB
- Unterführung Hirschstettner Straße km 1,869
- Guido Lammer-Gasse (links der Bahn) km 1,859 – km 1,968 ldB
- Hyazinthengasse (rechts der Bahn) km 1,846 – km 1,883 rdB
- Rad- und Gehweg Hirschstettner Straße - Contiweg km 1,891 – km 2,138 rdB
- Bike&Ride-Anlage (rechts der Bahn) km 2,030 rdB
- Unterführung Contiweg (Anbindung an Guido Lammer-Gasse) km 2,139
- Bahnbegleitweg (rechts der Bahn) km 2,138 – km 2,409 rdB
- Revisionsweg Nord (links der Bahn) km 3,351 – km 3,403 ldB
- ÖBB-Bedienungsweg (links der Bahn) km 3,403 – km 5,533 ldB
- Revisionsweg AB GM (rechts der Bahn) km 4,786 – km 5,026 rdB
- Zufahrt Becken W6 (rechts der Bahn) km 5,178 – km 5,706 rdB

#### **Lärmschutzwände – Zugänge, Zufahrten**

- Servicetür 1-flügelig 1,20/2,50m Zugang km 1,263 ldB
- Servicetür 1-flügelig 1,20/2,50m Zugang km 1,560 ldB
- Servicetür 3,00/2,50m Zufahrt km 1,716 ldB
- Servicetür 1-flügelig 1,20/2,50m Zugang km 2,348 ldB
- Servicetür 3,00/2,50m Zufahrt km 2,583 ldB
- Servicetür 1-flügelig 1,20/2,50m Zugang km 2,888 ldB
- Servicetür 3,00/3,00m Zufahrt km 3,187 ldB
- Servicetür 1-flügelig 1,20/2,50m Zugang km 3,478 ldB

#### **3.1.2.8 Anlagen Hausfeldstraße**

- Objekt SMO8 – Unterführung „Hasibederstraße“ (Geh- u. Radweg) km 3,057
- Objekt SMO4 – Unterführung „Hausfeldstraße“ km 3,301
- Schaltstation „Hausfeldstraße“ km 3,193 ldB

#### **Begleitmaßnahmen:**

- erforderliche Rodungen gem. Spruchpunkt II.8.
- Umlegung von bestehenden Einbauten
- Ökologische Ausgleichsmaßnahmen gemäß Erfordernis der Umweltverträglichkeitsprüfung
- Wiederherstellung unterbrochener Verkehrsanlagen und Wasserläufe

III.2. Im Zuge der Ausführung haben sich nunmehr folgende Abweichungen ergeben:

#### **Eisenbahnanlagen:**

##### **Bahntrasse und Objekte:**

- Regelquerschnitte
- Lärmschutzwände
- Bahndamm/ „Contiweg“
- Bahndamm/ „Hausfeldstraße“
- Aspern Nord/ Errichtung eines Gitterrostbahnsteigs
- Obj. SMoga – Stützmauer 1/ Anpassung Gründung

- Obj. SMo3 – Unterführung „Hirschstettner Str.“/ Anpassung Geometrie
- Obj. SMo8 – Personendurchgang „Contiwegschule“/ Anpassung Geometrie
- Obj. SMo4 – Unterführung „Contiweg“/ Entfall Stützmauer
- Obj. SMo7 – Anpassung Bahnsteigzugang „Hst. Aspern“
- Obj. Prov. Steg Mayrederbrücke – U-Bahngebäude „Aspern Nord“

#### **Entwässerung:**

- Anpassung Entwässerung l.d.B. km 1,550-1,850
- Anpassung Entwässerung l.u.r.d.B. km 3,200-5,300
- Anpassung Entwässerung r.d.B. km 5,025-5,370
- Versickerungsbecken W1/ Anpassung Lage u. Geometrie
- Versickerungsbecken W2/ Anpassung Lage u. Geometrie
- Versickerungsbecken W3/ Anpassung Lage u. Geometrie
- Versickerungsbecken W4/ Anpassung Lage u. Geometrie
- Versickerungsbecken W5/ Anpassung Lage u. Geometrie
- Versickerungsbecken W6/ Anpassung Lage u. Geometrie
- Becken W1 bis W6/ Anpassung Regelquerschnitt
- Errichtung Entwässerungsbecken (Guido-Lammer-Gasse)
- Errichtung Pumpstation (Oberflächenwässer Unterführung in Kanal)
- Unterführung „Contiweg“/ Anpassung Entwässerung

#### **Strassenbau**

- „Kiki-Kogelnik-Weg“/ Entfall der Verlängerung
- Errichtung Rad-u. Gehweg „Hirschstetten“
- Versickerungsbecken W1/ Anpassung Zufahrt
- Versickerungsbecken W6/ Zufahrt zum Becken

#### **Haltestellen**

- Hst. „Hirschstetten“/ Errichtung B&R Anlage
- Hst. „Hirschstetten“/ Anpassung Hst. Überdachung
- Hst. „Aspern“/ Bahnsteigdach-Anpassung „Dachaufbau“
- Hst. „Aspern“/ Bahnsteigdach-Anpassung „transparenter Elemente“
- Hst. „Aspern“/ Bahnsteigdach-Anpassung „Stützkonstruktion“
- Hst. „Aspern“/ Bahnsteigdach-Anpassung „Länge“
- Hst. „Hirschstetten“/ Aufzug Anpassung Antriebsart
- Hst. „Aspern“/ Aufzug Anpassung Antriebsart
- Hst. „Aspern“ – Bahnsteigdach Anpassung „Dachuntersicht“
- Hst. „Hirschstetten“ – Bahnsteigdach Anpassung „Dachuntersicht“

#### **Technikgebäude**

- Technikgebäude „Aupark“/ Anpassung Lage
- Technikgebäude „Hirschstetten“/ Anpassung Lage u. Geometrie
- Technikgebäude „Aspern“/ Anpassung Grundriss
- Technikgebäude allgemein/ Modifikation „Kabelkeller“

#### **Betrieblich bedingte Modifikationen**

- Anpassung der Weiche AB DZH
- Anpassung der Signalstandorte
- Anpassung des Bahnhofsbereiches
- Anpassung Oberleitung/ „Bf. Stadlau“
- Entfall und Anpassung Schaltgerüste
- Entfall Funkmast/ Aspern km 4,697 l.d.B

- Änderung Geschwindigkeit Gleis 3 (716)
- 

#### **Modifikationen Hausfeldstraße**

- Ergänzung Entwässerung am Dammfuß/ Anpassung Böschung
- Ergänzung dichte Mulde zwischen Gleiskörper und Rampe
- Anpassung Steinsatz/ Verschiebung Schaltstation „Hausfeldstraße“

Insbesondere ist neben den Ausführungsunterlagen aus UVP-rechtlicher Sicht auf den Synthesericht und die Darstellung der Umweltauswirkungen der Projektmodifikationen, aus eisenbahnrechtlicher Sicht auf die Prüfbescheinigung gemäß § 34b EibG und die EG Prüferklärungen samt Unterlagen hinzuweisen.

**III.3.** Im Zuge des Ermittlungsverfahrens wurde von den im Verfahren bestellten UVP-Sachverständigen das Gutachten zur Überprüfung zur Inbetriebnahme („Abnahmeprüfung und Betriebsbewilligung“) eingeholt.

Zur Feststellung des entscheidungsrelevanten Sachverhalts aus UVP-Sicht wurden dabei folgende Fragen an die UVP-Sachverständigen gestellt und von diesen zu jedem dieser Beweisthemen Befund und Gutachten abgegeben:

- Wurde das Projekt mit Ausnahme der angeführten Änderungen aus Sicht des jeweiligen Fachgebietes den Genehmigungsbescheiden entsprechend ausgeführt?
- Widersprechen die im Antrag angeführten Änderungen den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung? (bzw. sind die angeführten Modifikationen aus der Umweltsicht in den Wirkungen auf die Schutzgüter geringfügig)

In Eventu:

- Ergeben sich grundsätzlich Abweichungen, die über ohne weiteres genehmigungsfähigen geringfügigen Abweichungen hinausgehen?
- Stimmen die Annahmen und Prognosen der Umweltverträglichkeitsprüfung mit den tatsächlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt überein?
- Wann im Zeitraum von 3 bis 5 Jahren nach der Betriebsaufnahme sollte aus der Sicht der betroffenen Fachgebiete die Nachkontrolle erfolgen?“
- Werden Unterlagen bzw. Nachweise für die Nachkontrolle benötigt?

Zusammenfassend kommen die UVP-Sachverständigen übereinstimmend zum Schluss, dass

- das Vorhaben mit Ausnahme der im Antrag angeführten Änderungen aus Sicht der betroffenen Fachgebiete dem Genehmigungsbescheid entsprechend ausgeführt wurde;
- die im Antrag angeführten Änderungen aus der Umweltsicht in den Wirkungen auf die Schutzgüter geringfügig bzw. nicht relevant sind und somit den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung (dh § 24f Abs 1 UVP-G 2000) nicht widersprechen;
- In einzelnen Fachbereichen sind Nachkontrollen und die Vorlage von Unterlagen erforderlich. Als Zeitraum für die Nachkontrolle werden 5 Jahre ab Betriebsaufnahme vorgeschlagen.

**III.4.** Die eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligung umfasst die mit eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsbescheiden des Landeshauptmannes von Wien vom 31. März 2010, GZ MA 64-4180/2009 und vom 03. November 2010, GZ MA 64-3583/2010 für die Errichtung einer Geh- und Radwegunterführung in km 3,060 der Strecke 1 und mit UVP-Genehmigungsbescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 22. August 2014, GZ. BMVIT-820.341/0011-IV/SCH2/ genehmigten Eisenbahnanlagen im beantragten Umfang (Modul 1a). Diese wurden entsprechend der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung genehmigungsgerecht ausgeführt.

Die Antragstellerin hat die oa Prüfbescheinigung gem § 34b EisbG der Bahn-Consult TEN BewertungsgesmbH vom 6. Dezember 2018 vorgelegt, worin folgendes ausgeführt wird:

- das gegenständliche Bauvorhaben wurde mit Ausnahme der noch offenen Restarbeiten genehmigungsgerecht ausgeführt; (in der nunmehr dem Genehmigungsbescheid zugrundeliegenden Fassung vom 5. Dezember 2019 wurde die Fertigstellung sämtlicher Restarbeiten zu diesem Zeitpunkt bestätigt)
- das gegenständliche (Teil-)Bauvorhaben ist in sich abgeschlossen und nach der Inbetriebnahme für sich alleine verkehrswirksam
- die Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes nach der Arbeitnehmerschutzverordnung Verkehr 2011 und der §§ 93 und 94 AschG werden eingehalten.
- die angeführten Abweichungen („Modifikationen“) stellen gemessen an der Genehmigungslage lediglich unwesentliche Abweichungen der Ausführung dar.

Die Sachverständigen kommen zusammengefasst zum Schluss, dass aufgrund der vorliegenden Ausführungs- und Anlageprüfunterlagen sowie der von den gemäß § 31 EisbG befugten Sachverständigen durchgeführten Prüfungen zum Nachweis der Einhaltung des § 6 AVO-Verkehr gegen die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung gemäß § 34b EisbG unter Berücksichtigung der unter Punkt „D“ angeführten Auflagen kein Einwand besteht.

#### **IV. Erwägungen zu den Abnahme- und Genehmigungsvoraussetzungen**

##### **IV.1. Abnahme und Genehmigung geringfügiger Abweichungen nach dem UVP-G 2000**

**IV.1.1** Gemäß § 24h Abs 2 UVP-G 2000 können die Behörden nach Einlangen der Fertigstellungsanzeige das Vorhaben darauf überprüfen, ob es der Genehmigung entspricht oder in Anwendung des § 24g Abs. 1 UVP-G 2000 geringfügige Abweichungen genehmigen.

Auch wenn Teile eines Vorhabens in Betrieb genommen werden, ist deren Fertigstellung anzuzeigen – Gegenstand dieses Verfahrens ist die Inbetriebnahme des nunmehr zur Gänze fertiggestellten Vorhabensteiles „Modul 1a“.

Nach dem dritten Abschnitt des UVP-G 2000 ist eine Abnahmeprüfung nicht zwingend erforderlich und grundsätzlich auch nicht als bescheidmäßiges Verfahren konzipiert (vgl etwa *Ennöckl* in *Ennöckl/Raschauer/Bergthaler*, UVP-G<sup>3</sup> [2013] § 24h Rz 3).

**IV.1.2** Gemäß § 24h Abs 6 UVP-G 2000 hat die Behörde die Beseitigung von Abweichungen, die

sie im Rahmen der Abnahmeprüfung oder der Nachkontrolle festgestellt hat, aufzutragen sofern es sich nicht um geringfügige Abweichungen im Sinne des § 24h Abs 2 UVP-G handelt.

Unter „geringfügig“ sind nur jene Abweichungen zu verstehen, die keine erheblichen Änderungen im Hinblick auf die Schutzgüter des UVP-G bewirken (*Baumgartner/Petek*, Kurzkomentar UVP-G 2000, 2010, 217).

Die Sachverständigen wurden befragt, ob die von der Antragstellerin vorgelegten Änderungen und Modifikationen aus deren Sicht nur geringfügige Wirkungen auf die Schutzgüter des UVP-G bewirken.

Die UVP-Sachverständigen kommen in ihren Gutachten zusammengefasst zum Schluss, dass die zur Genehmigung beantragten Abweichungen keine erheblichen Änderungen gegenüber dem Inhalt des mit den entsprechenden Bescheiden genehmigten Vorhabens darstellen, keine negativen Auswirkungen auf die Schutzgüter der UVP haben und somit als geringfügige Abweichungen zu bewerten sind.

Die zur Genehmigung gemäß § 24h Abs 2 UVP-G 2000 beantragten Änderungen und Projektmodifikationen stellen somit geringfügige Abweichungen im Sinne der zitierten Bestimmung dar und konnten daher im Abnahmeverfahren in Anwendung des § 24g Abs. 1 UVP-G 2000 genehmigt werden.

**IV.1.3.** Gemäß 24g Abs 1 UVP-G 2000 sind Änderungen einer gemäß § 24f UVP-G 2000 erteilten Genehmigung (§ 24f Abs. 6) vor dem in § 24h Abs. 3 genannten Zeitpunkt unter Anwendung der Genehmigungsvoraussetzungen des § 24f zulässig, wenn

1. sie nach den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung dem § 24f Abs. 1 bis 5 nicht widersprechen und
2. die von der Änderung betroffenen Beteiligten gemäß § 19 UVP-G 2000 Gelegenheit hatten, ihre Interessen wahrzunehmen.

Die Behörde hat dabei notwendige Ergänzungen des Ermittlungsverfahrens vorzunehmen

Gemäß § 24g Abs 2 UVP-G 2000 hat die Behörde gemäß § 24 Abs. 1 vor Erlassung einer Genehmigung nach § 24f Abs. 6 oder deren Änderung die Umweltverträglichkeitsprüfung insoweit zu ergänzen, als dies im Hinblick auf ihre Zwecke notwendig ist.

**IV.1.4.** Seitens der Behörde wurde geprüft, ob die gegenständlichen Änderungen – nach den Ergebnissen der UVP – den Genehmigungsvoraussetzungen des § 24f Abs 1 bis 5 (also den UVP-spezifischen Genehmigungsvoraussetzungen) nicht widerspricht. Es ist hier jedoch nicht zu prüfen ob die Änderungen dem Ergebnis der UVP widersprechen (*Schmelz/Schwarzer* UVP-G-ON 1.00 § 18 b Rz 13). § 24f Abs 1 bis 5 UVP-G 2000 legt die im UVP- Verfahren nach dem dritten Abschnitt des UVP-G 2000 anzuwendenden zusätzlichen Genehmigungskriterien fest. Diese Genehmigungskriterien gelten für die teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren gemäß § 24 Abs 1 und Abs 3 UVP-G 2000.

Die Sachverständigen wurden beauftragt, die vorliegenden Ausführungsunterlagen auf die Übereinstimmung mit dem Genehmigungsbescheid und insbesondere den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung mit den nunmehr beantragten Änderungen zu prüfen und die Prüfung erforderlichenfalls zu ergänzen. Die im Verfahren erstatteten ergänzenden Überprüfungen zur Inbetriebnahme (Fachgebiete: Verkehrswesen (Schiene und Straße), Lärm- und Erschütterungsschutz, Raumplanung, Orts- und Landschaftsbild, Sachgüter, Humanmedizin, Elektromagnetische Felder, Licht und Beschattung, Wasserbautechnik und Oberflächenwässer, Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser, Ökologie, Forsttechnik, Wald- und Wildökologie, Luft und Klima, Abfallwirtschaft und Bodenchemie) ist zusammengefasst zu entnehmen, dass das ausgeführte Vorhaben grundsätzlich der geänderten rechtskräftigen Genehmigung entspricht. Hinsichtlich der Fachgebiete Eisenbahnbautechnik, Konstruktiver Ingenieurbau, Hochbau, Eisenbahnbetrieb, Signal-, Fernmelde- & Elektrobetriebstechnik sowie Oberleitung, Geotechnik & Hydrogeologie, Wasserbautechnik, Oberfläche (Straße) wird auf die Prüfbescheinigung gemäß § 34b EisbG verwiesen, wonach das Vorhaben auch hinsichtlich dieser Fachgebiete der rechtskräftigen Genehmigung entsprechend ausgeführt wurde.

Hinsichtlich der beantragten Änderungen wurde bereits oben ausgeführt, dass diese laut den Sachverständigen keine negativen Auswirkungen auf die Schutzgüter der UVP haben und somit jedenfalls nicht § 24f Abs 1 bis 5 UVP-G 2000 widersprechen.

Den Beteiligten, die gemäß UVP-G 2000 dem Verfahren beizuziehen waren wurde im Zuge des abschließenden Parteiengehörs vom 26. März 2019 die Gelegenheit gegeben, im Zeitraum von 2. April 2019 bis einschließlich 17. Mai 2019 nach den Großverfahrensbestimmungen des AVG durch schriftliche Stellungnahmen ihre Interessen wahrzunehmen.

Im Zuge des Parteiengehörs sind folgende schriftlichen Stellungnahme und Einwendungen bei der Behörde eingelangt und wurden in weiterer Folge im ergänzenden Ermittlungsverfahren, nach Replik der Antragstellerin, ergänzt:

1. Stellungnahme des Bundesministeriums für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, Stubenring 1, 1010 Wien vom 18.04.2019,
2. -Einwendungen von Ing. Heinz Mutzek, Maschlgrasse 114, 1220 Wien vom 16.05.2019, ergänzt mit Stellungnahme von 19.06.2019
3. -Einwendungen von Martin Grabner, Kieslerweg 5, 1220 Wien vom 16.05.2019, ergänzt mit Stellungnahme von 19.06.2019
4. -Einwendungen von Alfred Benda, Am Heidjöchl 6/RH8, 1220 Wien vom 16.05.2019, ergänzt mit Stellungnahme von 19.06.2019

**IV.1.5** Die von der Behörde erstellten Gutachten bzw. gutachterlichen Stellungnahmen wurden von in den jeweiligen Fachgebieten einschlägig gebildeten Fachleuten erstellt, die nicht nur die fachliche Ausbildung, sondern auch eine langjährige Erfahrung als Sachverständige in den jeweils einschlägigen materienrechtlichen Genehmigungsverfahren besitzen, als gerichtlich beeidete Sachverständige eingetragen sind oder auch (in der Mehrzahl) wiederholt bei UVP-Verfahren - nicht nur bei Verfahren des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie - als Gutachter beigezogen wurden.

Das Gutachten und die gutachterlichen Stellungnahmen sind methodisch einwandfrei und ent-

sprechen - sowohl formal als auch inhaltlich - den allgemeinen Standards für derartige Gutachten. Die beigezogenen Sachverständigen gehen in ihren Gutachten auf die ihnen gestellten Fragestellungen ausführlich ein. In den Gutachten wurden die Prüfmethode und das Prüfergebn beschrieben. Anhand dieser Beschreibung zeigt sich, dass bei der fachlichen Beurteilung nach wissenschaftlichen Maßstäben vorgegangen wurde. Vor allem kann nachvollzogen werden, dass der sachverständigen Beurteilung die einschlägig relevanten, rechtlichen wie fachlichen Regelwerke und technischen Standards zugrunde gelegt wurden. Angesichts dessen erfüllen die Ausführungen der Sachverständigen die rechtlichen Anforderungen, die an Gutachten gestellt werden.

Seitens der Behörde bestehen daher keine Zweifel, dass die vorliegenden Gutachten der UVP-Sachverständigen vollständig, schlüssig und nachvollziehbar sind und wurden im Verfahren auch keine dieser Ansicht entgegenstehenden Einwendungen vorgebracht.

**IV.1.6** Somit konnte mit Ausnahme der beantragten Änderungen die Feststellung gemäß Spruchpunkt I getroffen werden, dass das nunmehr fertiggestellte Vorhaben den Genehmigungsbescheid in der Fassung des Änderungsbescheides entsprechend ausgeführt wurde. Die beantragten Änderungen stellen geringfügige Abweichungen im Sinne des § 24h Abs 2 UVP-G dar und konnten somit im Zuge des Abnahmeverfahrens genehmigt werden. Die erforderlichen Genehmigungsvoraussetzungen des § 24g UVP-G 2000 sind erfüllt. Den betroffenen Beteiligten wurde gemäß § 19 UVP-G 2000 Gelegenheit gegeben, sich zu den Änderungen zu äußern. Es war somit spruchgemäß zu entscheiden.

**IV.1.7** Für die Nachkontrolle wurde, wie von den Sachverständigen grundsätzlich empfohlen, ein Zeitpunkt von 4 Jahren ab Inbetriebnahme fixiert.

**IV.1.8** Soweit von den Sachverständigen in der Prüfbescheinigung die Aufnahme von Nebenbestimmungen (Vorschreibungen, Bedingungen und Auflagen) in den Genehmigungsbescheid gefordert wurde, ist darauf hinzuweisen, dass durch den Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG auch der Gegenstand des Verwaltungsverfahrens klar und eindeutig vorgegeben wird.

Nebenbestimmungen müssen hinreichend bestimmt sein. Vorschriften haben darüber hinaus eine rechtliche Bedingung oder ein Sollen zum Ausdruck zu bringen. Hinsichtlich der in den Spruch aufgenommenen Nebenbestimmungen (Auflagen) ist auf die entsprechenden Auflagenvorschläge der Sachverständigen in der Prüfbescheinigung zu verweisen.

Daher wurden einzelne Auflagenvorschläge der Sachverständigen durch die Behörde im Sinne der Bestimmtheit bzw. auf der Grundlage ein rechtliches Sollen zum Ausdruck zu bringen, umformuliert sowie gleichlautende Auflagenvorschläge zusammengefasst.

Da zwischenzeitlich sämtliche Restarbeiten abgeschlossen worden sind und dies auch in der zuletzt vorgelegten revidierten Fassung der Prüfbescheinigung gemäß § 34 EISbG vom 5. Dezember 2020 bestätigt wurde, waren diesbezüglich keine weiteren Auflagen in den Bescheid aufzunehmen.

Es wird darauf hingewiesen, dass sämtliche Nebenbestimmungen (vor allem die „Dauervorschreibungen“) des UVP-Genehmigungs- und des UVP-Änderungsbescheides weiterhin einzuhalten sind. Insbesondere wird auf die noch nicht erfüllten geologisch-hydrogeologischen Auflage VI.3.2 (Ersatzbrunnen für den Brunnen BR-L05), bzw die erst teilerfüllten Auflagen VI.3.10 (Rückbau der

Baustelleneinrichtungsflächen), VI.3.19 (Fortführung der Beprobungszeit für die Messungen der Messstellen KB35 (Ersatz für BR-HS09), BR-AS15, BR-BL10, KB31, BR-KA12) hingewiesen.

## **IV.2. Hochleistungsstreckengesetz**

**IV.2.1.** Die gegenständliche ÖBB-Strecke Stadlau-Marchegg (Hochleistungsstrecke ein-Staatsgrenze bei Marchegg) wurde mit Verordnung der Bundesregierung über die Erklärung von weiteren Eisenbahnstrecken zu Hochleistungsstrecken (5. Hochleistungsstreckenverordnung) BGBl II 2012/11 zur Hochleistungsstrecke gem. § 1 Abs 1 HIG erklärt.

Es handelt sich somit bei der gegenständlichen Eisenbahnstrecke um eine Hochleistungsstrecke. Vorhaben an Hochleistungsstrecken fallen bei Vorliegen der UVP-Pflicht gemäß § 23b UVP-G 2000 unter den 3. Abschnitt des UVP-G 2000. Im gegenständlichen Verfahren ist somit auch das Hochleistungsstreckengesetz anzuwenden.

Die gegenständlichen Änderungen stehen unzweifelhaft nicht im Widerspruch zur im UVP-verfahren erteilten Trassengenehmigung gemäß § 3 HIG.

## **IV.3. Betriebsbewilligung nach dem EisbG**

**IV.3.1.** Gemäß § 35 Abs. 1 EisbG ist Voraussetzung für die eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligung, dass die Eisenbahnanlagen der zugrundeliegenden eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung entsprechen.

In der vorgelegten § 34b-Prüfbescheinigung der Bahn Consult TEN Bewertungsgesellschaft wird zusammenfassend festgestellt, dass die Projektwerberin bei der Ausführung des Bauvorhabens die Vorgaben die aus der für die Umsetzung des Bauvorhabens erteilten Genehmigung hervorgehen, erfüllt hat, den maßgeblichen Stand der Technik, die Erfordernisse von Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebes sowie die Bestimmungen des Arbeitnehmerschutzes, insbesondere die Vorgaben gemäß §§ 5 und 6 AVO Verkehr 2011 eingehalten wurden und ein sicherer Betrieb erfolgen kann.

**IV.3.2** Zu den noch offenen Restarbeiten merken die Sachverständigen in der Prüfbescheinigung gemäß § 34 EisbG in der Fassung vom 6. Dezember 2018 an, dass unter Einhaltung der in Kapitel „D“ angeführten Auflagenvorschläge die Übereinstimmung mit den erteilten Baugenehmigungsbescheiden gegeben ist und den Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entsprochen wird.

Mit der nunmehr am 5. Dezember 2019 vorgelegten Fassung (Rev-01) der Prüfbescheinigung gemäß § 34 EisbG, welche mit Ausnahme der Erfüllung der Restarbeiten der Fassung vom 6. Dezember 2018 entspricht und somit sonst nicht abgeändert wurde, wurde nunmehr die zwischenzeitliche genehmigungskonforme Ausführung sämtlicher Restarbeiten bestätigt. Die in der ursprünglichen Fassung der Prüfbescheinigung enthaltenen Auflagenvorschläge der Sachverständigen zu den nunmehr ausgeführten Restarbeiten wurden somit nicht in den Spruch des Bescheides übernommen.

**IV.3.3** *Stellt sich bei der Prüfung, ob genehmigungsgerecht ausgeführt wurde, heraus, dass mit Abweichungen von der Baugenehmigung ausgeführt wurde, so sind diese in der Prüfbescheinigung darzustellen. Sollten im Zuge der Baugenehmigung erhebliche Änderungen beabsichtigt sein, so kann*

*über sie nicht in der Betriebsbewilligung bescheidmässig abgesprochen werden, sondern es ist ein Antrag auf und die Erteilung der Baugenehmigung für das veränderte Bauvorhaben erforderlich. (Catharin in Catharin/Gürtlich, Eisenbahngesetz<sup>3</sup> (2015), S 543)*

*Soweit gegenüber dem Bauentwurf unerhebliche Abweichungen in der Ausführung vorliegen (mitunter wird in der Praxis hier der Begriff ‚Modifikationen‘ verwendet), die der Beurteilbarkeit am Bescheidinhalt nicht abträglich sind, oder der Bauentwurf (was regelmäßig der Fall ist) über die den Gegenstand des Gutachtens gem § 31 und den Entscheidungsgegenstand der Baugenehmigung bildenden eisenbahntechnischen Inhalte hinaus weitere - nicht genehmigungsrelevante - Aussagen enthält (zB zur Färbung eines Dachs), ist dies der Beurteilung und Betriebsbewilligung nicht abträglich. Liegen hingegen erhebliche Änderungen vor, die einer Genehmigung iSd § 31 bedürfen, ist eine Änderungsgenehmigung zu erwirken. Nur auf deren Grundlage kann eine Betriebsbewilligung ergehen (Netzer in Altenburger/N. Raschauer, Umweltrecht Kommentar<sup>1</sup>(Oktober 2013) §35 Rz 3).*

Im Sinne der zitierten Literatur und auf Grund der Aussage der Sachverständigen in der Prüfbescheinigung, dass die darin angeführten Änderungen welche nur Änderungen einzelner in der Baugenehmigung zugrunde gelegter Unterlagen darstellen und welche auf Grundlage der erteilten Genehmigung ohne Erwirkung einer Änderungsgenehmigung gesetzt werden können wird auch seitens der Behörde aus eisenbahnrechtlicher Sicht von unerhebliche Abweichungen und somit nicht gesondert einer Baugenehmigung zuzuführenden Änderungen ausgegangen.

Zu den in der Prüfbescheinigung angeführten Abweichungen wird von den Sachverständigen ausdrücklich darauf hingewiesen, dass diese lediglich unwesentlichen Abweichungen der Ausführung darstellen, und diese somit inhaltlich den Genehmigungsbescheiden entsprechen.

**IV.3.4.** Die Ersteller der Prüfbescheinigung gemäß § 34b EisbG sowie der EG-Prüfbescheinigungen erfüllen die jeweils dafür erforderlichen rechtlichen Voraussetzungen. Die Behörde geht auf Grund der vorgelegten Beweismittel, insbesondere auf Grund der vollständigen, schlüssigen und nachvollziehbaren Prüfbescheinigung gemäß § 34b EisbG davon aus, dass die Eisenbahnanlagen der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung entsprechen und die Einhaltung der ArbeitnehmerInnenschutzbestimmungen durch die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft gewährleistet ist.

Hinsichtlich der ArbeitnehmerInnenschutzbestimmungen wird von den Prüfern festgehalten, dass die Bestimmungen des § 6 AVO-Verkehr 2017 geprüft und positiv beurteilt wurden.

Die Genehmigungsvoraussetzungen gemäß § 34b iVm § 35 EisbG sind somit erfüllt.

**IV.3.5.** Da die gegenständliche Hochleistungsstrecke Teil des transeuropäischen Eisenbahnsystems ist bedeutet dies, dass auch die materiellrechtlichen Bestimmungen des 8. Teils des EisbG (§§ 86 ff) anzuwenden sind.

Durch die gegenständlichen Projektänderungen sind die unter die Richtlinie 2008/57/EG bzw. den 8. Teil des Eisenbahngesetzes fallenden Teilsysteme Infrastruktur (INF) und Energie (ENE) betroffen.

Seitens der Antragstellerin wurden diesbezüglich die EG Prüferklärungen Nr. AT/61/2017/0004 für

das Teilsystem Infrastruktur sowie Nr. AT/62/2017/0005 für das Teilsystem Energie vorgelegt.

Diese EG-Prüferklärungen wurden aufgrund der ebenfalls vorgelegten EG Prüfbescheinigungen der benannten Stelle „Bahn Consult TEN Bewertungsgesellschaft m.b.H“ Untere Viaduktgasse 2, 1030 Wien vom 18. Oktober 2016, ID-Nr. 1602 / 6 / SG / 2016 / INF / DEEN / 123023/001 für das Teilsystem Infrastruktur und ID-Nr. 1602 / 6 / SG / 2017 / ENE / DEEN / 123023/ENE001 für das Teilsystem Energie ausgestellt.

Das zusätzliche Genehmigungserfordernis für die Betriebsbewilligung gem § 105 Abs 1 EisbG ist somit erfüllt.

**IV.3.6** Mit der Durchführungsverordnung (EG) Nr. 352/2009 der Europäischen Kommission vom 24. April 2009 wurde eine „Gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken gemäß Artikel 6 Absatz 3 Buchstabe a der Richtlinie 2004/49/EG des europäischen Parlaments und des Rates“ im ABl. Nr. L108 vom 29.04.2009 erlassen (CSM-Verordnung). Diese wurde ersetzt durch die Durchführungsverordnung (EU) 2013/402 der Kommission vom 30. April 2013 welche durch die Durchführungsverordnung (EU) 2015/1136 vom 13. Juli 2015 abgeändert wurde.

Die angeführten Verordnungen beinhalteten bzw. beinhalten Vorgaben für ein harmonisiertes Verfahren für die Evaluierung und Bewertung von Risiken in Bezug auf „signifikante Änderungen“ im Eisenbahnsystem, einschließlich der Bewertung der Anwendung des Verfahrens und der Ergebnisse durch eine unabhängige Bewertungsstelle. Diese „signifikanten Änderungen“ betreffen sicherheitsrelevante Änderungen technischer, betrieblicher oder organisatorischer Art.

Gemäß Artikel 19 der Durchführungsverordnung (EU) 2013/402 wird die Verordnung (EG) Nr. 352/2009 mit Wirkung vom 21. Mai 2015 aufgehoben, wobei gemäß Artikel 2 Absatz 6. für Vorhaben die bei Geltungsbeginn dieser Verordnung in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium im Sinne von Artikel 2 Buchstabe t der Richtlinie 2008/57/EG waren, die CSM-Verordnung Nr. 352/2009 weiterhin gilt. Der UVP-Genehmigungsantrag datiert vom 10. Dezember 2014 und ist für das gegenständliche Projekt somit weiterhin die CSM-Verordnung Nr. 352/2009 anzuwenden.

Die durch das Projekt erfolgte Änderung der Schieneninfrastruktur wurde einer Evaluierung und Bewertung von Risiken gemäß der Durchführungsverordnung (CSM-Verordnung) Nr. 352/2009/EG gemäß Artikel 6 Absatz 3 Buchstabe a der Richtlinie 2004/49/EG (Sicherheitsrichtlinie unterzogen).

Der Ersteller kommt im vorgelegten Risk Assessment Report vom Dezember 2018 zum Schluss, dass die sich aus der Änderung der Schieneninfrastruktur ergebenden Sicherheitsanforderungen im gegenständlichen Projekt durch angemessene Maßnahmen erfüllt werden.

**IV.3.7** Die Entscheidung hinsichtlich der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung gründet sich auf das durchgeführte Ermittlungsverfahren, insbesondere auf die im Verfahren vorgelegte Prüfbescheinigung gemäß § 34b EisbG und die vorgelegten EG-Prüferklärungen samt zugrundeliegender Unterlagen.

Die erkennende Behörde erachtet die vorgelegte § 34b-Prüfbescheinigung für vollständig, schlüssig und nachvollziehbar. Es wurde insbesondere ausreichend dargestellt, dass die Ausführung des

Vorhabens der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung entspricht. Weiters wurden im Verfahren keine dieser Ansicht entgegenstehenden Einwendungen erhoben. Auch wurden vollständige und schlüssige Unterlagen zur Interoperabilität (Beilage zur EG-Prüferklärung) und Risikobewertung vorgelegt und waren die Antragsunterlagen insgesamt somit vollständig.

## **V. Auseinandersetzung mit den eingebrachten Stellungnahmen**

### **V.1 Zur Stellungnahme des Verkehrs-Arbeitsinspektorates vom 18.04.2019**

Dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat kommt gemäß der zitierten Bestimmung des 12 Abs 1 ArbIG jedenfalls Parteistellung im gegenständlichen Abnahme- und Betriebsbewilligungsverfahren zu.

Die Stellungnahme des Verkehrs-Arbeitsinspektorates wurde bei der Entscheidung entsprechend berücksichtigt (siehe Punkt IV.3.1).

Die Stellungnahmen des VAI stellt keine Einwendung im Rechtssinne dar.

### **V.2 zu den Einwendungen von Ing. Heinz Mutzek, Maschlgasse 114, 1220 Wien vom 16.05.2019 und vom 19.07.2019**

Der Wohnort des Einwenders befindet sich ca auf Höhe von Bahn-km 2,9 links der Bahn (nördlich), in einer Entfernung von rund 420 m zum Projektgebiet. Der Einwender hat seine Stellungnahme innerhalb der Auflage- und Einwendungsfrist gemäß § 44a AVG und somit rechtzeitig im Sinne des § 44b Abs 1 AVG erstattet. Aufgrund der Entfernung des Wohnortes des Einwenders zum Projektgebiet ist erfahrungsgemäß eine Gefährdung der Person oder von dinglichen Rechten des Einwenders oder dessen Belästigung durch die nunmehr gegenständlichen Abänderungen des Vorhabens sehr unwahrscheinlich, kann aber nicht gänzlich ausgeschlossen werden und wird daher infolge der rechtzeitig eingebrachten Einwendungen sowie der möglichen Betroffenheit grundsätzlich von der Parteistellung des Einwenders gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 ausgegangen. Da der Einwender seine Einwendungen auch als Vertreter seiner „angehörigen Familienmitglieder“ vorgebracht hat, wird auch gemäß § 10 Abs 4 AVG von der grundsätzlichen gegebenen Parteistellung der amtsbekannte Angehörigen im Sinne des § 36a Abs 1 Z 2 AVG ausgegangen. Der Behörde aus dem UVP-Genehmigungsverfahren bekannt sind die mj. Florian Mutzek und Maximilian Mutzek.

Der Einwender hat seine Stellungnahme auch als „Vertreter der betroffenen Bewohner“ eingebracht. Mangels der Angabe konkreter Personen bzw. der Vorlage bzw. Bekanntgabe entsprechender Vollmachten liegt keine Vertretung für weitere Personen im gegenständlichen Verfahren vor.

Die Errichtung der provisorischen Haltestelle Hausfeldstraße bei Bahn--km 3,186 und deren vom Einwender monierte Auffassung war Gegenstand des eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahrens „Ausbaumaßnahmen an der Strecke 117 Stadlau - Marchegg, im Zuge der Errichtung der U2“, welche mit Bescheid des Landeshauptmannes von Wien (Magistratsabteilung 64) vom 31.03.2010, 4180/2009 rechtskräftig genehmigt wurde. Die Haltestelle wurde auf Wunsch der Stadt Wien entsprechend bis 2018 weiter bedient und dann (nach Fertigstellung der Haltestelle. Aspern Nord) erst der Rückbau durchgeführt.

Die Antragstellerin hat hinsichtlich der zwei örtlich zusammenhängenden rechtskräftigen eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungen sowie der rechtskräftigen UVP-Genehmigung um Betriebs-

bewilligung angesucht. Die Verfahren zu der unter einem beantragten Genehmigungen, den Bewilligungen und der Feststellung wurden von der Behörde gemäß § 39 Abs 2b AVG zur gemeinsamen Entscheidung verbunden.

Der Einwender war in diesem, dem gegenständlichen eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligungsverfahren (Spruchpunkt I.2) zugrundeliegenden eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren des Landeshauptmannes von Wien nicht Partei und kommt dem Einwender auch im gegenständlichen eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligungsverfahren hinsichtlich des angeführten rechtskräftigen eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsbescheides keine Parteistellung zu. Parteien im eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligungsverfahren sind nur das antragstellende Eisenbahninfrastrukturunternehmen sowie das Verkehrs-Arbeitsinspektorat (siehe *Netzer in Altenburger/Raschauer* [Hrsg], Umweltrecht-Kommentar [2014] Eisenbahngesetz, § 34, RzRz 5).

Auch im Abnahmeverfahren gemäß § 24h besteht eine Parteistellung Dritter nur hinsichtlich der zu genehmigenden geringfügigen Abweichungen in Anwendung des § 24g UVP-G 2000.

Laut der vorliegenden § 34b-EisbG- Prüfbescheinigung der BCTen GmbH entsprechen die im Bereich der Hausfeldstraße umgesetzten Baumaßnahmen den eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungen.

Maßnahme die im Bereich der Hausfeldstraße modifiziert ausgeführt wurden waren der Bahndamm östlich der Hausfeldstraße, die Herstellung des Regelquerschnitts gemäß dem Regelwerk OBB 01.05 Streckenquerschnitte, die Optimierung der Entwässerung, die Anpassung der Böschung an den Revisionsweg der Wiener Linien, die Lageveränderung der Schaltstation Hausfeldstraße und die damit verbundene Anpassung eines Steinsatzes. Hinsichtlich der mit der Auflassung der Haltestelle Hausfeldstraße verbundenen Maßnahmen waren keine Modifikationen der genehmigten Projekte erforderlich.

Die Errichtung und Auflassung der Haltestelle Hausfeldstraße war nicht Gegenstand des UVP-Genehmigungsverfahrens und ist auch nicht Gegenstand des UVP-Abnahmeverfahrens. Gegenstand des Abnahmeverfahrens sind bloß die geringfügigen Änderungen zum UVP-Genehmigungsbescheid auch im Bereich der Hausfeldstraße.

Des Weiteren stellt die Errichtung bzw. Auflassung von Haltestellen keine Nachbarschutzvorschrift dar und stellt is somit auch kein den Parteien gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 zukommendes subjektiv-öffentliches Recht. Weder der Einwender noch sonstige Nachbarn sind durch die monierte Textpassage im Edikt „Modifikationen bei Errichtung der Hausfeldstraße“ (es handelt sich dabei um einen offensichtlichen Schreibfehler – es waren die geringfügigen Änderungen im Bereich der Hausfeldstraße somit auch im Bereich der nun wieder aufgelassenen provisorischen Haltestelle gemeint) beschwert und war der Antrag auf neuerlich öffentliche Auflage mit nochmaliger Stellungsmöglichkeit somit abzuweisen.

Mit Schreiben vom 19. Juni 2019 wurden weitere Einwendungen gegen die Inbetriebnahme des Vorhabens erhoben:

- es haben sich erhebliche Abweichungen zur ursprünglichen Planung ergeben deren Auswirkungen auf das soziale Umfeld und durch die gesundheitlichen Folgewirkungen (Lärm zur Nachtzeit) aus humanmedizinischer Sicht inakzeptabel sind.

- Aufgrund der erhöhten Fahrgeschwindigkeit komme es zu einer wesentlich höheren Lärmmentwicklung
- Gebäude der Nachbarschaft, auf denen Zubauten wie zusätzliche Fenster und Dachgeschloßausbauten vorgenommen wurden im Rahmen der Projektänderungen nicht auf Schallreflexionen und Summenpegel bei geöffneten Fenster geprüft
- Forderung nach Berechnung der konkreten Schallpegel im Wohnumfeld

Gemäß § 44b Abs. 1 AVG verlieren Personen ihre Stellung als Partei, soweit sie nicht rechtzeitig bei der Behörde schriftlich Einwendungen erheben. *Dh dass eine Partei, die entsprechende Einwendungen erhoben hat, nicht darüber hinaus nach Ablauf der im Edikt festgesetzten Einwendungsfrist weitere neue Einwendungen nachtragen kann, weil sie insoweit ihre Parteistellung gem § 44b Abs 1 AVG verloren hat (VwGH 20. 4. 2004, 2003/06/0099; vgl idS zu § 42 Abs 1 AVG idF BGBl I 1998/158 auch VwGH 5. 12. 2000, 99/06/0199; 21. 3. 2002, 2001/07/0170 [§ 42 Rz 45 ff]; zu den gemeinschaftsrechtlichen Problemen vgl etwa EuGH 14. 12. 1995, Rs C-312/93, Peterbroeck, Slg 1995, I-4599, Rz 21 sowie dazu Leeb, Rechtsprobleme 153ff mwN).* (Hengstschläger/Leeb, AVG § 44b (Stand 1.7.2005, rdb.at). Die weiteren Einwendungen waren somit als verspätete zurückzuweisen.

Inhaltlich wird auf die dem Einwender mit ho Schreiben vom 25. Juli 2019 übermittelten Stellungnahmen des lärmtechnischen sowie des humanmedizinischen Sachverständigen verwiesen. Vom lärmtechnischen Sachverständigen wird insbesondere bestätigt, dass die Längen und Höhen der Lärmschutzwände grundsätzlich entsprechend dem Einreichprojekt ausgeführt wurden. Durch die nunmehr als geringfügige Änderung der Verschiebung der Lärmschutzwände um jeweils rd. 0,2 m / 0,3 m / und 0,2 m nach Norden ergibt sich rechnerisch eine Reduzierung der Schutzwirkung der Wände zwischen 0,2 dB bis 0,4 dB. Für die Nachbarn Ing. Heinz Mutzek und Alfred Bender trifft maximal die Auswirkung von +0,2 dB für den 3. Verschiebungsabschnitt zu, was aus fachlicher Sicht als irrelevant gewertet werden kann.

Die Fahrgeschwindigkeit wurde grundsätzlich nicht erhöht. Die Änderung der Abzweiggeschwindigkeit aus Gleis 2 in Gleis 3 von bisher v max von 40 km/h auf zukünftig v max von 60 km/h hat keinerlei schalltechnische Auswirkungen auf den Gesamt Schienenverkehrslärm

Auch der humanmedizinische Sachverständige hat bestätigt, dass die Verschiebung der Lärmschutzwände nach Norden um 20 cm bis 30 cm keine gesundheitlich oder wahrnehmungsrelevante Immissionserhöhung bei Anrainern erwarten lässt und weil nach Inbetriebnahme messtechnische Überprüfungen der Immissionsprognosen vorgesehen sind, sobald auch Schnellzüge geführt werden können, sind die Einwände aus humanmedizinischer Sicht unbegründet. Die Auffassung der Haltestelle Hausfeldstraße, die immer nur als Provisorium beschrieben war, entspricht ebenfalls dem genehmigten Projekt und hat keine Gesundheitsgefährdungen oder unzumutbare Belästigungen zur Folge.

Der Einwender kann nicht die Um- und Zubauten der Nachbarschaft und die Untersuchung auf den Lärm in deren Wohnräumen als ein ihm zukommendes subjektiv-öffentliches Recht vorbringen. Auf die bescheidgemäß noch durchzuführenden lärmtechnischen Kontrollmessungen wird verwiesen.

Ansonsten ist das Vorbringen des Einwenders für eine nähere Auseinandersetzung durch die Behörde auch zu pauschal und unsubstantiiert („Auswirkungen auf das soziale Umfeld“, „Zubauten

wie zusätzliche Fenster und Dachgeschoßausbauten“).

### **V.3 zu den Einwendungen von Martin Grabner, Kieslerweg 5, 1220 Wien vom 16.05.2019 und vom 19.07.2019**

Der Wohnort des Einwenders befindet sich ca auf Höhe von Bahn-km 4,4 links der Bahn (nördlich), in einer Entfernung von rund 360 m zum Projektgebiet. Der Einwender hat seine Stellungnahme innerhalb der Auflage- und Einwendungsfrist gemäß § 44a AVG und somit rechtzeitig im Sinne des § 44b Abs 1 AVG erstattet. Aufgrund der Entfernung des Wohnortes des Einwenders zum Projektgebiet ist erfahrungsgemäß eine Gefährdung der Person oder von dinglichen Rechten des Einwenders oder dessen Belästigung durch die nunmehr gegenständlichen Abänderungen des Vorhabens sehr unwahrscheinlich, kann aber nicht gänzlich ausgeschlossen werden und wird daher grundsätzlich von der Parteistellung des Einwenders gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 ausgegangen.

Die Einwendungen waren ab- bzw. zurückzuweisen. Es wird diesbezüglich auf die Begründung zu den grundsätzlich gleichlautenden Einwendungen von Ing. Heinz Mutzek, Punkt V2.2 oben, verwiesen, wobei darauf hinzuweisen ist, dass nach Aussage des lärmtechnischen Sachverständigen durch die gegenständlichen Projektmodifikationen aus lärmschutztechnischer Sicht keinerlei nachteilige Auswirkungen für den Einwender zu erkennen sind.

### **V.4 zu den Einwendungen von Alfred Benda, Am Heidjöchl 6/RH8, 1220 Wien vom 16.05.2019 und vom 19.07.2019**

Der Wohnort des Einwenders befindet sich ca auf Höhe von Bahn-km 2,9 links der Bahn (nördlich), in einer Entfernung von rund 420 m zum Projektgebiet. Der Einwender hat seine Stellungnahme innerhalb der Auflage- und Einwendungsfrist gemäß § 44a AVG und somit rechtzeitig im Sinne des § 44b Abs 1 AVG erstattet. Aufgrund der Entfernung des Wohnortes des Einwenders zum Projektgebiet ist erfahrungsgemäß eine Gefährdung der Person oder von dinglichen Rechten des Einwenders oder dessen Belästigung durch die nunmehr gegenständlichen Abänderungen des Vorhabens sehr unwahrscheinlich, kann aber nicht gänzlich ausgeschlossen werden und wird daher grundsätzlich von der Parteistellung des Einwenders gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 ausgegangen.

Die Einwendungen waren ab- bzw. zurückzuweisen. Es wird diesbezüglich auf die Begründung zu den grundsätzlich gleichlautenden Einwendungen von Ing. Heinz Mutzek, Punkt V.2.2 oben verwiesen.

## **VI. Zusammenfassung**

Die Art und Weise, wie die Beweise von der Behörde erhoben wurden, entspricht damit den Bestimmungen des Ermittlungsverfahrens des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes.

Inhaltlich sind die Gutachten bzw. gutachterlichen Stellungnahmen und Ergänzungen schlüssig und nachvollziehbar. Ein Widerspruch zu den Erfahrungen des Lebens und den Denkgesetzen konnte nicht erkannt werden.

Die oben dargestellte Einschätzung der erkennenden Behörde betreffend den maßgeblichen Sachverhalt konnte auch durch die im Verfahren erhobenen Einwendungen nicht erschüttert wer-

den.

Nach Würdigung der vorliegenden Beweismittel ist die erkennende Behörde der Ansicht, dass die Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens als schlüssig und nachvollziehbar zu betrachten sind und der festgestellte Sachverhalt wie dargestellt der behördlichen Entscheidung zugrunde gelegt werden konnte.

Es war daher spruchgemäß zu entscheiden.

## **RECHTSMITTELBELEHRUNG**

Sie haben das Recht gegen diesen Bescheid Beschwerde zu erheben.

Die Beschwerde ist innerhalb von vier Wochen nach Zustellung dieses Bescheides schriftlich beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie einzubringen. Sie hat den Bescheid, gegen den sie sich richtet, und die Behörde, die den Bescheid erlassen hat, zu bezeichnen. Weiters hat die Beschwerde die Gründe, auf die sich die Behauptung der Rechtswidrigkeit stützt, das Begehren und die Angaben, die erforderlich sind, um zu beurteilen, ob die Beschwerde rechtzeitig eingebracht ist, zu enthalten.

Eine rechtzeitig eingebrachte und zulässige Beschwerde hat aufschiebende Wirkung, das heißt, der Bescheid kann bis zur abschließenden Entscheidung nicht vollstreckt werden.

Die Beschwerde kann in jeder technisch möglichen Form übermittelt werden, mit E-Mail jedoch nur insoweit, als für den elektronischen Verkehr nicht besondere Übermittlungsformen vorgesehen sind.

Die technischen Voraussetzungen und organisatorischen Beschränkungen des elektronischen Verkehrs sind im Internet (<http://www.bmvit.gv.at/ministerium/impressum/policy.html>)

bekanntgemacht.

Bitte beachten Sie, dass der Absender/die Absenderin die mit jeder Übermittlungsart verbundenen Risiken (zB Übertragungsverlust, Verlust des Schriftstückes) trägt.

### **Hinweis:**

Gemäß BuLVwG-Eingabengebührverordnung – BuLVwG-EGebV, BGBl II Nr 387/2014 idgF, ist bei der Einbringung einer solchen Beschwerde (samt Beilagen) eine Pauschalgebühr von EUR 30,00 zu entrichten. Die Pauschalgebühr für einen von einer Beschwerde gesondert eingebrachten Antrag (samt Beilagen) auf Ausschluss oder Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung einer Beschwerde beträgt EUR 15,00.

Die Gebühr ist unter Angabe des Verwendungszwecks durch Überweisung auf das Konto des Finanzamtes für Gebühren, Verkehrssteuern und Glücksspiel (IBAN: AT83 0100 0000 0550 4109,

BIC: BUNDATWW) zu entrichten. Die Entrichtung der Gebühr ist durch einen Zahlungsbeleg oder einen Ausdruck über die erfolgte Erteilung einer Zahlungsanweisung nachzuweisen; dieser Beleg ist der Eingabe anzuschließen. Notare, Rechtsanwälte, Steuerberater oder Wirtschaftsprüfer können die Entrichtung der Gebühr auch durch einen schriftlichen Beleg des spätestens zugleich mit der Eingabe weiterzuleitenden Überweisungsauftrages nachweisen, wenn sie darauf mit Datum und Unterschrift bestätigen, dass der Überweisungsauftrag unter einem unwiderruflich erteilt wird.

### **Hinweis**

Dieser Bescheid wird durch Edikt zugestellt. Ein solcher Bescheid gilt mit Ablauf von zwei Wochen nach der Verlautbarung gemäß § 44f des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes in Verbindung mit §§ 9a und 9 Abs 3 UVP-G 2000 (insbesondere Verlautbarung im redaktionellen Teil in einer im Bundesland weit verbreiteten Tageszeitung sowie in einer weiteren, in den betroffenen Gemeinden gemäß § 19 Abs. 3 verbreiteten periodisch erscheinenden Zeitung) als zugestellt.

Wird das gleiche Schriftstück mehrmals gültig zugestellt (zB telegrafisch, fernschriftlich, mit Telefax, im Wege automationsunterstützter Datenübertragung, durch Edikt), so ist gemäß § 6 des Zustellgesetzes die erste Zustellung maßgebend.

Für den Bundesminister:

Mag. Michael Andresek