

**Zweigleisiger Ausbau der Pottendorfer Linie;  
Abschnitt Wien Meidling – Abzweigung Altmannsdorf  
ÖBB-Strecken:**

- **10601 - (Pottendorfer Linie); km 0,489 - km 1,830**
- **10615 - (ehem. Donauländebahn); km 7,246 - km 7,689**
- **10616 - (Oswaldschleife); km 0,275 - km 0,726**

**Umweltverträglichkeitsprüfung und teilkonzentriertes  
Genehmigungsverfahren gemäß §§ 23b, 24  
und 24f UVP-G 2000**

Genehmigung Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt,  
Energie, Mobilität, Innovation und Technologie nach dem  
Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000,  
unter Mitwirkung des Eisenbahngesetzes 1957 sowie  
der Sicherstellung des Trassenverlaufes gemäß dem Hoch-  
leistungsstreckengesetz

## INHALTSVERZEICHNIS

Spruch.....	6
I.1. Genehmigung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 .....	6
I.2. Festlegung des Trassenverlaufs nach dem Hochleistungsstreckengesetz .....	7
I.3. Mitanzwendung des Eisenbahngesetzes 1957 .....	9
II. Projektbestandteile .....	10
III. Erklärung weiterer Unterlagen zum Bescheidbestandteil .....	10
IV. Nebenbestimmungen.....	11
IV.1 Allgemeine Vorschriften .....	11
IV.1.1 Humanmedizin (HU).....	11
IV.2 Maßnahmen in der Bauphase .....	11
IV.2.1 Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen sowie Straßen (ST).....	11
IV.2.2 Schalltechnik (LA) .....	12
IV.2.3 Erschütterungen (ER) .....	12
IV.2.4 Wasserbautechnik und Oberflächenwässer (WT).....	13
IV.2.5 Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser (HD).....	14
IV.2.6 Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt und Baumschutz) (ÖK).....	14
IV.2.7 Abfallwirtschaft und Boden- und Grundwasserqualität (AW).....	15
IV.2.8 Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- u. Kulturgüter (RP)).....	16
IV.3 Zusätzliche Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen in der Bauphase .....	16
IV.3.1 Schalltechnik (LA) .....	16
IV.3.2 Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Licht/Blendung/Beschattung (ET).....	17
IV.4. Maßnahmen der Betriebsphase.....	17
IV.4.1 Schalltechnik (LA) .....	17
IV.4.2 Erschütterungen (ER) .....	17
IV.4.3 Wasserbautechnik und Oberflächenwässer (WT).....	18
IV.4.4 Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt und Baumschutz) (ÖK).....	18
IV.4.5 Abfallwirtschaft und Boden- und Grundwasserqualität (AW).....	19
IV.5 Zusätzliche Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen in der Betriebsphase .....	19
IV.5.1 Schalltechnik (LA) .....	19

IV.5.2 Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Licht/Blendung/Beschattung (ET).....	19
IV.5.3 Abfallwirtschaft und Boden- und Grundwasserqualität (AW) .....	19
V. Abspruch über die eingelangten Stellungnahmen und erhobenen Einwendungen.....	20
VI. Kosten.....	20
VII. Rechtsgrundlagen.....	21
Begründung .....	21
I. Verfahrensgang .....	21
I.1. Antrag der Projektwerberin vom 26. März 2020 .....	21
I.2. Sachverständige und Koordination gemäß § 3b Abs. 1 UVP-G 2000 .....	22
I.3. Koordinierung mit den mitwirkenden und den sonstigen für die Erteilung der Genehmigung zuständigen Behörden.....	23
I.4. Kundmachung und öffentliche Auflage des Genehmigungsantrages und der Antragsunterlagen.....	23
I.5. Stellungnahmen und Einwendungen im Zuge der öffentlichen Auflage des Genehmigungsantrages und der Antragsunterlagen .....	24
I.6. Erstellung der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen und „Revision 1“ der Einreichunterlagen.....	26
I.7. Stellungnahmen im Zuge der Auflage der „Revision 1“: .....	26
I.8. Ergänzende Auskünfte gemäß § 24c Abs. 6 UVP-G 2000 vom Jänner 2021 .....	27
I.9. Auflage der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen.....	27
I.10. öffentliche mündliche Verhandlung.....	28
I.11. Auflage der Verhandlungsschrift.....	29
II. Rechtliche Erwägungen zum Verfahrensgang.....	30
II.1. Zuständigkeit .....	30
II.2. Großverfahren gemäß § 44a ff AVG und Kundmachung des verfahrenseinleitenden Antrages .....	31
II.3. Beiziehung von Sachverständigen.....	33
II.4. Überprüfung der Antrags- bzw. Projektunterlagen und deren öffentliche Auflage .....	33
II.5. Auflage der „Revision 1“ .....	35
II.6. Zeitplan .....	35
III. Erhobene Beweise .....	35
III.1. zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen .....	36
III.2. Zu den Genehmigungskriterien des HIG.....	38
III.3. Zu den Genehmigungskriterien des EisbG einschließlich ASchG .....	38

III.4. Parteiengehör im Rahmen der Verhandlung .....	40
III.5. Auflage der Verhandlungsschrift und weiteres Ermittlungsverfahren .....	41
IV. Der festgestellte Sachverhalt .....	41
IV.1 Zu den (Umwelt)Auswirkungen des Vorhabens .....	41
IV.2 Zum Trassenverlauf .....	42
IV.3 Sachverhalt aus materiellrechtlicher Sicht.....	42
IV.4 Ergänzende Feststellungen .....	43
V. Erwägungen zu den Genehmigungsvoraussetzungen .....	43
V.1 Genehmigung nach § 24f UVP-G 2000.....	43
V.1.1 Zu § 24f Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000.....	44
V.1.2 Zu § 24f Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000.....	45
V.1.3 Zu § 24f Abs. 1 Z 3 UVP-G 2000.....	48
V.1.4 Zu § 24f Abs. 2 UVP-G 2000 und zur Schienenverkehrslärm- Immissionsschutzverordnung (SchIV).....	49
V.1.5 Zu § 24f Abs. 3 und 4 UVP-G 2000 .....	51
V.1.6 Zu den Nebenbestimmungen allgemein .....	51
V.1.7 Zu den Nebenbestimmungen im Einzelnen .....	53
V.1.7.1 Zu den Nebenbestimmungen für den Fachbereich Humanmedizin .....	53
V.1.7.2 Zu den Nebenbestimmungen für den Fachbereich Schalltechnik (LA).....	53
V.1.7.3 Zu den Nebenbestimmungen für den Fachbereich Erschütterungen (ER) .....	53
V.1.7.4 Zu den Nebenbestimmungen für den Fachbereich Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser (HD) .....	53
V.1.7.5 Zu den Nebenbestimmungen für den Fachbereich Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt und Baumschutz) (ÖK).....	54
V.1.7.6 Zu den Nebenbestimmungen für den Fachbereich Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter (RP)) .....	54
V.1.7.7 Zusammenfassung .....	55
V.2. Bestimmung des Trassenverlaufs nach dem HIG .....	56
V.3. Mit Anwendung des EisbG 1957 .....	59
VI. Auseinandersetzung mit den eingebrachten Stellungnahmen und Einwendungen .....	65
VI.1. Allgemeines .....	65
VI.2. Erwägungen zu den Rechtsfragen in den während der öffentlichen Auflage eingelangten Stellungnahmen und Einwendungen sowie zu den in der mündlichen Verhandlung erfolgten Vorbringen.....	66

VI.2.1 Allgemeines .....	66
VI.2.2 Zu den Stellungnahmen und Einwendungen im Einzelnen .....	74
VII. Würdigung der vorliegenden Beweise und Stellungnahmen .....	92
VIII. Zusammenfassung.....	94
IX. Kosten.....	94
Rechtsmittelbelehrung.....	94

## **Zweigleisiger Ausbau der Pottendorfer Linie; Abschnitt Wien Meidling – Abzweigung Altmannsdorf**

### **ÖBB-Strecken:**

- **10601 - (Pottendorfer Linie); km 0,489 - km 1,830**
- **10615 - (ehem. Donauländebahn); km 7,246 - km 7,689**
- **10616 - (Oswaldschleife); km 0,275 - km 0,726**

### **Umweltverträglichkeitsprüfung und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren gemäß §§ 23b, 24 und 24f UVP-G 2000**

## **Bescheid**

---

Die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie entscheidet als Behörde gemäß § 24 Abs. 1 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVP-G 2000) über den Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG, vom 26. März 2020, ergänzt und verbessert mit Schreiben vom 30. November 2020 betreffend Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung und Erteilung der Genehmigung gemäß §§ 23b, 24 und 24f UVP-G 2000 unter Mitanderwendung der im Spruch angeführten materiell rechtlichen Genehmigungsbestimmungen unter Zugrundelegung der Projektunterlagen (Umweltverträglichkeitserklärung samt Beilagen, Planunterlagen für den Trassenverlauf, materienrechtliche Unterlagen, Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 18. März 2020 in der Fassung vom 26. November 2020), der im Verfahren erstatteten zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 8. Februar 2021, sowie den Ergebnissen des weiteren Ermittlungsverfahrens, insbesondere dem Ergebnis der mündlichen Verhandlung, festgehalten in der Verhandlungsschrift vom 29. April 2021, des ergänzenden Ermittlungsverfahrens und unter Vorschreibung der in Spruchpunkt IV. angeführten Nebenbestimmungen wie folgt:

## **Spruch**

### **I.1. Genehmigung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000**

**I.1.1.** Der ÖBB-Infrastruktur AG, Praterstern 3, 1020 Wien, wird nach Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung und des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens für den zweigleisigen Ausbau der Pottendorfer Linie im Abschnitt Wien Meidling – Abzweigung Altmannsdorf, ÖBB-Strecken: - 10601 - (Pottendorfer Linie); km 0,489 - km 1,830; - 10615 - (ehem. Donauländebahn); km 7,246 - km 7,689; - 10616 - (Oswaldschleife); km 0,275 - km 0,726 gemäß dem dritten Abschnitt des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 (UVP-G 2000) nach Maßgabe der vorgelegten Projektunterlagen, der Umweltverträglichkeitserklärung, der zusammenfassenden Bewertung, der unter Spruchpunkt II. angeführten Vorhabensbestandteile, der im Spruchpunkt IV. angeführten Nebenbestimmungen (Auflagen, Bedingungen und Befristungen - „Vorschreibungen“) sowie der unter Spruchpunkt VII. angeführten mit angewendeten materiell rechtlichen Genehmigungsbestimmungen (Rechtsgrundlagen) die Genehmigung erteilt.

**I.1.2.** Das Erfordernis des Erwerbes der betroffenen Grundstücke und Rechte bleibt unberührt.

**I.1.3.** Durch das Vorhaben ist die Stadt Wien als Standortgemeinden berührt.

**I.1.4.** Das Vorhaben ist bis zum 31. Dezember 2023 auszuführen und der Betrieb zu eröffnen.

## **I.2. Festlegung des Trassenverlaufs nach dem Hochleistungsstreckengesetz**

**1.2.1.** Der Geländestreifen des verfahrensgegenständlichen Trassenabschnitts der Hochleistungsstrecke „Wien (einschließlich Terminal Inzersdorf) – Pottendorf – Wiener Neustadt“, im Bundesland Wien wird wie folgt bestimmt:

Die Pottendorfer Linie wird zwischen Ausfahrt Bf. Meidling und Abzweigung Altmannsdorf durch ein zweites Gleis erweitert, welches links des Bestandsgleises zugelegt wird.

### **ABSCHNITT 1: PROJEKTANFANG BIS POTTENDORFER STRASSE (KM 1,25)**

Das bestehende Gleis 43 der Pottendorfer Linie bleibt lagemäßig annähernd am Bestand. Das zweite Gleis der Pottendorfer Linie (Gleis 45) wird links davon zugelegt. Dafür ist fast durchgehend eine Stützmauer (Bohrpfahlwand) zum höher liegenden Gelände erforderlich.

Auch das Gleis 35 der Strecke 10616 (Oswaldschleife) wird großteils in seiner Lage nicht verändert. Nur vor der Einmündung in das Gleis 45 über die Weiche 300 ist eine seitliche Ausschwenkung nach Osten zur Böschung hin erforderlich, was wiederum Stützmauern und die Verschiebung des bestehenden betonierten Retentionsbeckens erfordert.

Die bestehende Eisenbahnbrücke Wittmayergasse muss über das zusätzliche Gleis der Pottendorfer Linie verlängert werden. Dazu wird die knapp 40 Jahre alte Stahlbetontrogbrücke abgeschnitten und mittels eines Stahlbetonrahmens verlängert. Als neues Widerlager fungiert die neue Bohrpfahlwand links von Gleis 45, die Mittelstützen-Pfeiler bleiben erhalten.

Von der Höhenlage her muss die Pottendorfer Linie unter dieser Brücke um ca. 1,30 m gegenüber dem Bestand abgesenkt werden, um eine lichte Höhe von 6,50 m gewährleisten zu können. Die Längsneigung dieser Wanne beträgt 8,0 ‰. Die Höhenunterschiede zur parallel laufenden Wr. Lokalbahn können ohne neue Kunstbauten bewältigt werden.

Das Gefälle der Oswaldschleife muss von ca. 22 ‰ auf 25,0 ‰ erhöht werden, da die Entwicklungslänge bis zur Einbindeweiche kürzer ist als im Bestand.

Die Sicherungsmaßnahmen links der Bahn gewährleisten, dass für den Endzustand mit dem bestehenden Bahngrund das Auslangen gefunden werden kann. Für die Bauherstellung sind diverse Anbauten an die Objekte der Kleingartensiedlung Esparsette, die sich auf Bahngrund befinden, von den Eigentümern vorlaufend abzutragen. Ebenso sind die ÖBB-Kleingartenparzellen an der Westseite des Franz-Siller-Weges zu räumen.

Die Fundierung der Stützmauern wird auf die darunter liegenden Gleise der Linie U6 abgestimmt.

### **ABSCHNITT 2: POTTENDORFER STRASSE (KM 1,25) BIS PROJEKTENDE**

In diesem Bereich erfolgt die Verknüpfung der nun zweigleisigen Pottendorfer Linie mit der ebenfalls zweigleisigen Schleife, die vom Bf. Maxing kommt (Strecke 10615, ehem. Donauländebahn). Die Einbindung dieser Schleife in die Pottendorfer Linie erfolgt über 4 große Weichen (3\*EW 1200-1:18,5, 1\*ABW 760-1:14), sodass beide Strecken mit einer Geschwindigkeit von 80 km/h befahren werden können. Die derzeitige Verschwenkung der Strecke 10615, die noch ein Bauprovisorium aus der Herstellung des Lainzer Tunnels ist, wird aufgelassen. Das Gleis 13 folgt nun der bereits errichteten Lärmschutzwand, das Gleis 15 schwenkt zur Einbindung leicht

aus. Die Anschlussbahn Wienstrom wird über eine IBW 300 1:9 an das Gleis 45 der Pottendorfer Linie angebunden.

Die Längsneigung der Pottendorfer Linie wird von derzeit ca. 14,5 ‰ Gefälle auf 12,5 ‰ verflacht. Dadurch ist auch die Abzweigung des Verbindungsgleises Nr. 10 zur WLB anzuheben.

Die Gleisanlagen liegen in diesem Bereich in etwa auf Geländeneiveau, sodass für diese keine Kunstbauten erforderlich sind. Für die Entwässerung ist allerdings zwischen Pottendorfer Linie und ehem. Donauländebahn ein weiteres Retentionsbecken erforderlich, das als Erdbecken dicht ausgeführt wird. Zu den eisenbahntechnischen Anlagen gehört ein neues Schalthaus links der Bahn bei km 1,33 vor der Grenzmauer zum Umspannwerk Süd von Wienstrom, welches im Zuge des Projektes „Anhebung und Brücke über den Meidlinger Einschnitt“ vorlaufend errichtet und im Rahmen des gegenständlichen Projektes definitiv ausgerüstet wird

Der zweigleisige Ausbau der Pottendorfer Linie als eine Hochleistungstrecke erfordert die Auflösung der bestehenden Eisenbahnkreuzung der Pottendorfer Straße, die für den motorisierten Individualverkehr ohnehin schon etliche Jahre gesperrt war. Es wird ein Steg für Fußgänger und Radfahrer errichtet, der über eine kurze gestreckte Verbindung mittels Stiegen für Fußgänger verfügt und über 2 gewendelte Rampen für Radfahrer und all jene Personen, die keine Stufen überwinden können.

Die bestehende Eisenbahnkreuzung der ehem. Donauländebahn bleibt als Zufahrt für Erhaltungsarbeiten der ÖBB und für Einsatzfahrzeuge erhalten. Dadurch bleibt auch den Fußgängern vom Bereich der neuen Bebauung an der Wittmayergasse am Weg zur U6-Station Tscherttegasse ein zusätzlicher Höhenunterschied erspart.

Die bestehenden Anlagen im Untergrund wie Einbauten (vor allem zahlreiche Stromleitungen der verschiedensten Spannungsebenen) und das Tunnelbauwerk des Lainzer Tunnels wurden bereits bei Errichtung auf den zweigleisigen Ausbau der Pottendorfer Linie abgestimmt und müssen nun nicht mehr umgebaut werden.

Beim Fußgängersteg Eibesbrunnergasse verringert sich die lichte Höhe auf 6,79 m was noch immer über der geforderten lichten Höhe von 6,50 m liegt.

**1.2.2.** Die Rechtswirkungen der Genehmigung im Sinne des § 5 HIG, wonach auf den vom künftigen Trassenverlauf betroffenen Grundstücksteilen (Hochleistungsstrecken-Baugebiet) Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen werden, keine Anlagen sonst errichtet oder geändert werden, keine Gewinnung mineralischer Rohstoffe aufgenommen werden sowie keine Deponien errichtet oder erweitert werden dürfen, beziehen sich auf den im Maßstab 1:1000 vorgelegten Trassenverlaufsplan des Einreichoperates mit der Ordnungsnummer 402, Plannummern BAT304-TV-PMEI SP-02-0002 F00 vom März 2020. Der den örtlichen Verhältnissen entsprechend festgelegte Geländestreifen für den künftigen Bahnkörper überschreitet nicht die Breite von 150 m und das erforderliche Ausmaß, welches für Eisenbahnanlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen für den Bau und den Betrieb der Hochleistungsstrecke notwendig ist.

Diese Pläne weisen den Geländestreifen in der Standortgemeinde Wien mit den betroffenen Grundstücksteilen aus, liegen beim Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, beim Amt der Wiener Landesregierung sowie bei der Stadt Wien als Standortgemeinde auf und bilden einen integrierenden Bestandteil dieses Bescheides.

**1.2.3.** Es wird festgestellt, dass der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Vorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der aus einer Verletzung

vom Bund, von den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmender Interessen für die Öffentlichkeit durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Vorhabens entsteht.

### **I.3. Mitbewendung des Eisenbahngesetzes 1957**

**I.3.1.** Die Genehmigung bezieht sich auf die Errichtung der in den Einreichunterlagen (Trassen-genehmigungsunterlagen, Bauentwurf und Umweltverträglichkeitserklärung) angeführten Maßnahmen. Insbesondere ist von der Genehmigung umfasst:

#### **Eisenbahnanlagen:**

- Änderung der Gleis- und Weichenlage mit der Neuerrichtung des Gleises 45 für den zwei-gleisigen Ausbau der Pottendorfer Linie auf eine Maximalgeschwindigkeit von 80 km/h im Knotenbereich mit der Verknüpfung mit der zweigleisigen Strecke 10615 (ehemalige Do-nauländebahn).
- Erneuerung der Unter- und Oberbaustrukturen im Projektbereich
- Erneuerung und Ausbau der Oberleitung im Projektbereich
- Erhalt der Oswaldschleife (Strecke 10616) durch Umbau und Verlängerung der Eisenbahn-brücke Wittmayergasse.
- Niveaufreimachung der Querung des Verkehrsweges Pottendorfer Straße mit der Auflas-sung der Eisenbahnkreuzung in Bestands-km 1,140 der ÖBB VzG-Strecke 10601
- Errichtung von Lärmschutzwänden bzw. schallabsorbierenden Wandverkleidungen
- Änderungen der Außenanlagen der Eisenbahnsicherungsanlage durch
  - Erneuerung der Weichen und Weichenantriebe durch die Neuerrichtung der Weichen W390, W391, W392, W393, W394, W395, W396 und W1;
  - Anpassung der Gleisfreimeldeanlage und der punktförmigen Zugbeeinflussungsanlage PZB;
  - Versatz der Hauptsignale R43 und S43 sowie S35;
  - Neuerrichtung der Hauptsignale R45 und S45;
  - Neuerrichtung der Signalnachahmer 1R43 und 1R45;
  - Versatz der Versubsignale V773R, V775R und V785H;
  - Abtrag der Versubsignale V385, V535H und V743R;
  - Abtrag der Bestandsweichen W385, W386, W387, W388, W389.
- Erneuerung der Innenanlagen der Eisenbahnsicherungsanlage mit der Realisierung der veränderten Außenanlagen
  - im elektronischen Stellwerk ESTW Wien Matzleinsdorf und
  - in der Fernbedienung der Eisenbahnsicherungsanlagen in der Betriebsfernsteuerzent-rale Wien Hbf (zentrale Bedienebene der BFS Wien Hbf).
- Technische Ausrüstung des Technikgebäudes bzw. der Schalthäuser in ca. Projekt-km 1,300 der ÖBB VzG-Strecke 10601 für die erforderlichen technischen Räume für Leit-und Systemtechnik (LS), Telekom (TK) und Energie (EN).
- Erneuerung der Telekommunikationsanlagen und der elektrischen Anlagen

### **Wiederherstellung unterbrochener Verkehrsanlagen:**

- Neuerrichtung der Fuß- und Radwegüberführung Pottendorfer Straße (Steg WBPS)

### **Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen:**

- Herstellung der Retentionsbecken Oswaldschleife und Stüber-Gunther Gasse
- Ökologische Ausgleichsmaßnahmen gemäß Erfordernis der Umweltverträglichkeitsprüfung

**I.3.2.** Es wird festgestellt, dass das Eisenbahnunternehmen verpflichtet ist, bestehende Verkehrsanlagen und Wasserläufe wie im Projekt dargestellt, wiederherzustellen.

**I.3.3.** Die der Genehmigung zugrundeliegenden eisenbahnrechtlichen Unterlagen ergeben sich insbesondere aus dem der UVP-Behörde vorgelegten Bauentwurf im Sinne des § 31b EisbG idGF, gemäß dem Inhaltsverzeichnis vom November 2020, Ordnungsnummer 410.1\_Rev. 01, Plannummer PODOMEI-EB-SP01-00-0011 F01. Dies insoweit, als sich aus den von der Projektwerberin im weiteren Verfahren abgegebenen Erklärungen, oder aus diesem Bescheid selbst nichts Abweichendes ergibt.

**I.3.4.** Es wird festgestellt, dass der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Vorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der den Parteien dadurch entsteht.

## **II. Projektbestandteile**

### **II.1. Das Projekt ergibt sich aus den nachfolgenden Unterlagen:**

**Zweigleisiger Ausbau der Pottendorfer Linie;  
Abschnitt Wien Meidling – Abzweigung Altmannsdorf**

#### **ÖBB-Strecken:**

- 10601 - (Pottendorfer Linie); km 0,489 - km 1,830
- 10615 - (ehem. Donauländebahn); km 7,246 - km 7,689
- 10616 - (Oswaldschleife); km 0,275 - km 0,726

#### **UVP-Projekt**

UVP-, Trassen- und sonstige materiellrechtliche Genehmigungsunterlagen – EisbG, HIG: Ordner 1-11 – gemäß dem mit Bescheidstempel versehenen Inhaltsverzeichnissen vom November 2020, ON 101\_Rev.01, Plannummer BAT304-UV-PMEI AL-00-1001 F01 und ON 410.1\_Rev.01, Plannummer PODOMEI-EB-SP01-00-0011 F01

### **II.2. Weiterführende Unterlagen (Auskünfte gemäß § 24c Abs. 6 UVP-G 2000)**

- Beantwortung des Auskunftsauftrages zu den Fachbereichen Eisenbahnbetrieb, Humanmedizin, Ausführungen zum Fachbereich Schalltechnik, Erschütterungen, Luft und Klima, Wasserbautechnik sowie Abfallwirtschaft und Boden- und Grundwasserqualität vom Jänner 2021 durch die Projektwerberin (Grundlage für die Beurteilung der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 8. Februar 2021)

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

Folgende Unterlagen sind Bestandteil des Bescheides:

- zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen vom 8. Februar 2021
- Eisenbahnfachliches Gutachten gemäß § 31a EisbG – vom 18. März 2020 und 1. Ergänzung vom 26. November 2020, beide erstellt von Arsenal Railway Certification GmbH, Floridsdorfer Hauptstraße 30, 1210 Wien
- IOP-Inspektionsbericht Dokumentnummer P2018-962-02-V1.0 für das Teilsystem Infrastruktur, Modul SG, TSI INF (EU) Nr. 1299/2014, Phase „Einreichplanung“ der Benannten Stelle Arsenal Railway Certification GmbH, Floridsdorfer Hauptstraße 30, 1210 Wien, Notified Body Nr. 2250 vom 18. März 2020
- IOP-Inspektionsbericht Dokumentnummer P2018-962-03-V1.0 für das Teilsystem Energie, Modul SG, TSI ENE (EU) Nr. 1301/2014, Phase „Entwurfsprüfung/Einreichplanung“ der Benannten Stelle Arsenal Railway Certification GmbH, Floridsdorfer Hauptstraße 30, 1210 Wien, Notified Body Nr. 2250 vom 13. März 2020
- Verhandlungsschrift vom 29. April 2021 samt 6 Beilagen

## **IV. Nebenbestimmungen**

### **IV.1 Allgemeine Vorschriften**

#### **IV.1.1 Humanmedizin (HU)**

Insbesondere betreffend Lärmimmissionen

- a. sind am Objekt 67, 68 und 71 des Frank-Siller Wegs zusätzlich zu den bahnseitigen Maßnahmen objektseitige Maßnahmen zu errichten, falls hier Öffnungen zu dauernden Aufenthaltsräumen vorhanden sind, an denen es zu vorhabenbedingten Immissionserhöhungen > 0 dB für die ganzzahlig gerundete Differenz zwischen Planfall und Nullplanfall und einem  $L_r$ , Nacht > 50 dB im Planfall kommt;
- b. ist an den Objekten 494, 496, 581, 582, 583, 584, 585, 587, 588, 603, 605, 606, 607, 608, 609, 610, 611, 612, 613, 614, 656, 657, 658, 659, 660 zu prüfen, inwieweit der bestehende bahnseitige Lärmschutz unter Berücksichtigung des Wirtschaftlichkeitskriteriums von 1:3 für diese konkrete Gruppe von Objekten erhöht bzw. entsprechend ersetzt werden kann, um Immissionserhöhungen > 0 dB zu vermeiden. Gegebenenfalls sind bahnseitige Maßnahmen im Sinne einer Erhöhung der bestehenden LSW zu setzen;
- c. sind an den Objekten 887, 888 und 889 für die betroffenen Öffnungen objektseitige Maßnahmen anzubieten, sofern es sich hier um dauernde Aufenthaltsräume handelt.

### **IV.2 Maßnahmen in der Bauphase**

#### **IV.2.1 Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen sowie Straßen (ST)**

**IV.2.1.1** Beim Übergang von den Baustellenausfahrten ins öffentliche Straßennetz sind Reifenwaschanlagen zu installieren. Deren verpflichtender Einsatz ist witterungsabhängig durch die örtliche Bauaufsicht festzulegen.

## **IV.2.2 Schalltechnik (LA)**

**IV.2.2.1** Für die Dauer der Bauzeit ist eine mit ausreichenden Befugnissen für den Bauablauf ausgestattete Ansprechperson (Bau-Ombudsperson) vorzusehen, über die mögliche Beschwerden der Nachbarschaft entgegengenommen und gegebenenfalls Kontrollmessungen zur Beweissicherung und mögliche Konsequenzen organisiert werden. Die Kontaktperson ist den betroffenen Nachbarn als Ansprechpartner namentlich zu nennen und die Erreichbarkeit (Telefonnummer, E-Mail) bekannt zu geben. Im Falle unvermeidlicher zwingend erforderlicher Nacharbeiten, hat diese auch nachts erreichbar zu sein und erforderlichenfalls Abhilfe zu schaffen.

**IV.2.2.2** Die in der UVE getroffenen Festlegungen hinsichtlich der Baustellenarbeitszeiten (mit Ausnahme der aus bahnbetrieblich und sicherheitstechnischen Gründen notwendigen Arbeiten außerhalb der Baustellenarbeitszeiten) sind durch Aufzeichnungen fortlaufend zu dokumentieren und für die UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 und deren Organe zur jederzeitigen Einsicht bereitzuhalten.

**IV.2.2.3** Aus bahnbetrieblichen und sicherheitstechnischen Gründen notwendige Abweichungen von den grundsätzlich bei Tagzeit (Montag bis Freitag von 06:00 bis 19:00 Uhr) vorgesehenen Baustellenarbeitszeiten sind unter Angabe einer Begründung und der voraussichtlichen Dauer der betroffenen Bevölkerung rechtzeitig, jedoch spätestens 2 Wochen vor Beginn der von der Regelbauzeit abweichenden Baumaßnahmen, bekannt zu geben. Gegebenenfalls sind im Einvernehmen der Nachbarn mit der Bau-Ombudsperson zusätzliche zeitliche Einschränkungen festzulegen. Über die notwendigen Abweichungen des üblichen Baubetriebes, sowie über eventuelle Lärmbeschwerden der Nachbarn und der daraus abgeleiteten Konsequenzen sind kurze Protokolle anzufertigen und für die UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 und deren Organe zur Einsichtnahme aufzubewahren.

**IV.2.2.4** Bei Wohnobjekten, bei welchen mit einer Überschreitung der Grenzwerte während des Bau-Betriebes an Werktagen zwischen 06:00 und 19:00 Uhr zu rechnen ist, sind passive Maßnahmen (Schallschutzfenster) anzubieten.

## **IV.2.3 Erschütterungen (ER)**

**IV.2.3.1** Die Projektwerberin hat eine gesonderte, unabhängige Bauaufsicht für das Fachgebiet Erschütterungen („BA-ER“) zu bestellen.

**IV.2.3.2** Für die Dauer der Bauzeit ist eine Anlaufstelle für Beschwerden u. dgl. (Bau-Ombudsperson einzurichten. Diese hat den Beschwerdeursachen nachzugehen und gegebenenfalls umgehend Abhilfemaßnahmen einzuleiten und die BA-ER ebenfalls über die Beschwerden zu informieren.

**IV.2.3.3** Vor Beginn der Bauarbeiten sind die Anrainer über die zu erwartenden Bauerschütterungen zu informieren. In dieser Information sind die Kontroll- und Abminderungsmaßnahmen darzustellen.

Erschütterungsintensive Bauphasen sind im Voraus bekanntzugeben, wobei über Art und voraussichtliche Dauer zu informieren ist. Die BA-ER ist ebenfalls darüber zu informieren.

Um ein potentielles Gefährdungsrisiko auszuschließen, sind Anrainerbeschwerden über Bauwerksschäden so rasch wie möglich durch Lokalaugenschein zu überprüfen und zu dokumentieren. Erschütterungskontrollmessungen sind möglichst rasch im betroffenen Objekt vorzunehmen.

**IV.2.3.4** Vor Beginn der Bauarbeiten sind Gebäude in einem etwa 50 m breiten Streifen um das Vorhaben von einem Fachmann hinsichtlich Gebäudezustand und bestehender Bauschäden genau aufzunehmen (Risskartierung). Im Falle besonderer Gründe (Bauzustand, aber auch Anrain erwünschte etc.) ist diese Risskartierung auch bei Gebäuden in größeren Distanzen durchzuführen.

**IV.2.3.5** Erschütterungsintensive Bauarbeiten dürfen nur an Werktagen von 06:00 bis 22:00 Uhr durchgeführt werden. Unvermeidliche Nachtarbeiten, die zwingend erforderlich sind, müssen den betroffenen Anrainern (ca. 200 m-Umkreis um Baustelle) im Voraus angekündigt werden.

**IV.2.3.6** Zum Schutz des Wohlbefindens der Anrainer sind die Richtwerte der RVE 04.02.04 einzuhalten. Nach Vorliegen des detaillierten Baukonzepts ist die Anzahl der Arbeitstage mit erschütterungsintensiven Arbeiten (Rammen, Schrämarbeiten, Vibrowalzenverdichtung, Baggerarbeiten u.ä.) in Bereichen bahnnaher Bebauung (siehe RVE 04.02.02) im Voraus abzuschätzen. Dabei sind Streckenabschnitte mit gleicher Struktur der Bauarbeiten zusammenzufassen und die Baudauer für jeweils 200 m-Abschnitte zu bestimmen. Entsprechend der Summe derartiger Arbeitstage im Jahr sind die Richtwerte der RVE 04.02.04 anzuwenden. Ein diesbezügliches Dokument ist vor Beginn der Bauarbeiten mit der BA-ER abzustimmen und der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 auf Anforderung vorzulegen.

Die Einhaltung der RVE-Richtwerte ist durch Erschütterungsmessungen bei bahnnaher Bebauung nach RVE 04.02.02 zumindest in 200 m-Abschnitten entweder beim möglichst nächstgelegenen oder einem besonders sensiblen Wohngebäude zu überwachen und zu dokumentieren. Der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 sind auf Anforderung diese Messberichte vorzulegen. Zudem hat die Antragstellerin der BA-ER zu ermöglichen, eigene stichprobenartige Überprüfungs-messungen durchzuführen.

**IV.2.3.7** Zur Einhaltung der Erschütterungsrichtwerte ist die ÖNORM S 9020 unter Berücksichtigung von Erschütterungsandauer, Häufigkeit und Frequenz sowie der Gebäudeempfindlichkeit der zu schützenden Objekte gemäß Fachbericht „Erschütterungen“, ON 304.1\_Rev.01, Plannummer BAT304-UV-PMEI AL-00-1020 F01 vom November 2020 (Tabelle 7-1) anzuwenden.

In jenen Bereichen, in denen sich maschinelle erschütterungsintensive Bauarbeiten auf weniger als 50 m an Bauwerke annähern, ist punktuell eine Beweissicherung durch Erschütterungsmessungen durchzuführen, um Erschütterungen als Rissursache identifizieren bzw. ausschließen zu können.

**IV.2.3.8** Beim Einsatz von erschütterungsintensiven Baumaschinen ist eine umfassende Erschütterungsüberwachung durchzuführen. Diese hat im Fundamentbereich von nahegelegenen Gebäuden oder an speziell eingerichteten Kontrollpositionen zu erfolgen. Die ÖNORMEN S 9001 und S 9020 sind dabei sinngemäß anzuwenden.

Diese Kontrollmessungen sind im Bedarfsfall derart zu gestalten, dass die Maschinenführer und die BA-ER in geeigneter Weise (z.B. Ampelsignale, SMS) von der Annäherung an einen Grenzwert rechtzeitig gewarnt werden. Um erforderlichenfalls (Anrainerbeschwerden, Schadensmeldungen usf.) Erschütterungsmessungen zur Beweissicherung durchführen zu können, ist ein Erschütterungsmesssystem bereitzuhalten.

## **IV.2.4 Wasserbautechnik und Oberflächenwässer (WT)**

**IV.2.4.1** 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 wiederherzustellen.

Die ordnungsgemäße Wiederherstellung ist durch eine Abnahme mit Zuziehung des Betroffenen zu dokumentieren.

**IV.2.4.2** Die auf dichten Manipulationsflächen der Baustelleneinrichtung (Waschplätze, Reparaturplätze, Betankungsbereich) anfallenden Niederschlagswässer sind nach Möglichkeit in die Kanalisation abzuleiten. Vor einer allfälligen Einleitung ins Grundwasser sind derartige Wässer über einen Schlammfang und eine Abscheideranlage für Leichtflüssigkeiten (Klasse 1 nach ÖNORM EN 858-WT 1 oder alternativ über eine 30 cm starke Bodenfilterschicht zu führen. Ausstritte von Mineralöl sind sofort mit Ölbindemittel zu binden und ordnungsgemäß zu entsorgen.

#### **IV.2.5 Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser (HD)**

**IV.2.5.1** Im Falle von Beschwerden des Kleingartenvereins im Hinblick auf Veränderungen des Grundwasserhaushaltes ist eine Erweiterung des vorhandenen Pegelnetzes vorzunehmen.

#### **IV.2.6 Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt und Baumschutz) (ÖK)**

**IV.2.6.1** Die Flächenverluste betragen (nach der Bauphase) ca.2,68 Hektar, als Ausgleichsflächen und Gestaltungsflächen werden ca. 1,82 Hektar angelegt. Die Flächendifferenz, die sich daraus ergibt, beträgt ca. 0,86 Hektar. Um sicherzustellen, dass ein ausreichendes Flächenangebot als Habitat für geschützte und/oder gefährdete Tierarten gewährleistet werden kann, ist ein weiteres Hektar an Ausgleichsfläche vorzusehen (insbesondere im Bereich des Breitenleer Bahnhofs).

**IV.2.6.2** Spätestens vier Monate vor Beginn der Bauarbeiten (dazu zählen auch die erforderlichen Rodungsarbeiten) ist eine ökologische Bauaufsicht gemäß den Vorgaben der RVS 04.05.11 „Umweltbauleitung“ zu bestellen und der Naturschutzbehörde bekannt zu geben.

Die ökologische Bauaufsicht hat nachweislich folgende Qualifikationen aufzuweisen:

- Abgeschlossene Universitätsausbildung einschlägiger hierfür in Frage kommender Fachgebiete.
- Langjährige Berufserfahrung für die Fachgebiete Landschaftsplanung, sowie der Vegetations- und Tierökologie, angewandter Naturschutz.
- Ausreichende Erfahrung und Praxis in Umsetzung und Bauaufsicht ökologischer Maßnahmen bei Bauvorhaben
- Mehrjährige Erfahrung und Praxis auf dem Gebiet des Biotopmanagements
- Die ökologische Bauaufsicht hat die Einhaltung aller ökologischen und umweltrelevanten im Projekt vorgesehenen Maßnahmen sowie der Bescheidaufgaben vor und während des Baus sowie auch die Nachsorge des Bauvorhabens, die Umsetzung aller Maßnahmen zum Schutz des Naturraumes und die Durchführung der Rekultivierungs- und trassennahen Ausgleichsmaßnahmen (und der trassenfernen Ausgleichflächen) zu überwachen und zu dokumentieren.

Den Anweisungen der ökologischen Bauaufsicht ist Folge zu leisten.

**IV.2.6.3** Die ökologische Bauaufsicht hat unaufgefordert halbjährlich (Ende Juli und Ende Jänner für die jeweiligen Halbjahre) an die Naturschutzbehörde Berichte vorzulegen, in denen die Begehungsprotokolle, die laufenden Arbeiten, Abweichungen vom Projekt und außergewöhnliche

Ereignisse (nicht projektgemäße Durchführung, Störfälle, etc.) darzustellen sind (inklusive Fotodokumentation mit GPS-Koordinaten). Der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 sind diese auf Anforderung vorzulegen.

Bei nicht projektgemäßer Durchführung sind Handlungsalternativen vorzuschlagen und der Naturschutzbehörde vorzulegen. Bei Maßnahmen und Ereignissen, die eine projektgemäße Ausführung des Vorhabens bzw. die Einhaltung der unbedingt erforderlichen Maßnahmen unmöglich machen (Gefahr in Verzug), ist die Naturschutzbehörde unverzüglich zu informieren.

Ergänzend bzw. präzisierend zu den Angaben der RVS 04.05.11 sind die Aufgaben der ökologischen Bauaufsicht insbesondere:

- Überprüfung der Umsetzung der im Projekt vorgesehenen Maßnahmen sowie der von den Behörden vorgeschriebenen Auflagen;
- Überprüfung des Baufeldes auf das Vorkommen von relevanten Arten der Wiener Artenschutzverordnung (z.B. Amphibien, Reptilien, Vögel, Fledermäuse) vor Baubeginn. Bei einer möglichen Gefährdung naturschutzrelevanter Arten in sensiblen Jahresphasen (Brutzeiten, Jungenaufzucht, Zeiträume verdichteter Wanderungen etc.) sind zur Vermeidung wesentlicher Auswirkungen die Bauabläufe an die Vorgaben der ökologischen Bauaufsicht anzupassen, bzw. die Individuen fachgerecht zu bergen und in geeignete, unbeeinflusste Lebensräume zu verbringen;
- Betreuung der Anlage der ökologischen Ausgleichsflächen und Leiteinrichtungen sowie Kontrolle der Entwicklung während der Bauphase;
- Ausarbeitung eines Pflegekonzepts für die Ausgleichsflächen für die nächsten 10 Jahre nach deren Anlage - Überwachung der Einhaltung des Baufeldes, insbesondere in ökologisch sensiblen Bereichen.

**IV.2.6.4** Sämtliche Bauvorbereitungen (Rodungen, Abtrag von Böschungen, etc.) dürfen nicht im Zeitraum der Winterruhe der Reptilien erfolgen (außer nach erfolgreicher Absammlung).

**IV.2.6.5** Sollten an Bauwerken Glasflächen zum Einsatz kommen, so ist zur Reduzierung des Kollisionsrisikos für Vögel an Glasflächen, eine Markierung dieser Flächen gemäß dem Regelwerk der ÖBB-Infrastruktur AG in Übereinstimmung mit der Studie „Vermeidung von Vogelanprall an Glasflächen, Rössler 2008 und 2019“ vorzusehen. Das heißt, es sind Linien mit einer Stärke von 4 mm, Graphitgrau oder Schwarz, Kantabstand 48 mm vollflächig auf dem Bauteil aufzubringen. Alternativ können (entsprechend der neuesten Studie, Rössler 2020) Scheiben auf PVP-Verbundglas mit einem Raster aus metallisch spiegelnden Punkten, die an der PVP-Schicht angebracht sind, verwendet werden.

#### **IV.2.7 Abfallwirtschaft und Boden- und Grundwasserqualität (AW)**

**IV.2.7.1** Für die Bauphase ist eine abfallchemische Bauaufsicht zur Überwachung der Einhaltung der abfallrechtlichen Vorschriften und der abfallchemischen Grenzwerte zu bestellen.

**IV.2.7.2** Vor Beginn der Bauarbeiten ist das Trassenband der neuen Trasse einer Kampfmittel- bzw. einer Kriegsrelikterkundung zu unterziehen.

**IV.2.7.3** Werden im Zuge des Baugeschehens unerwartete Altablagerungen angetroffen, deren Verunreinigung auf Basis der abfallchemischen Beurteilung die Parameter der Baurestmassendeponie gemäß DVO 2008 idgF überschreiten, sind diese sowohl lateral als auch in die Tiefe so weit zu entfernen, bis das vom Abfallmanagement und der abfallchemischen Bauaufsicht in Abstimmung mit der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 festgelegte Sicherheits- oder

Sanierungsziel erreicht ist. Die Bestimmungen des AWG 2002 idgF gelten sinngemäß. Nachweise hierüber sind der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 zu übermitteln.

**IV.2.7.4** Für die Qualitätsanforderungen an Verfüllmaterialien sind generell die einschlägigen Bestimmungen des Bundes-Abfallwirtschaftsplans idgF anzuwenden. Die Eignung ist in chemischer Hinsicht durch entsprechende Untersuchungen vor Einbau der Materialien nachzuweisen. Die Zulässigkeit der Verwendung der Materialien für bautechnische Zwecke ist durch eine Qualitätssicherung zu dokumentieren. Die Zulässigkeit der Verwertung ist nachzuweisen.

**IV.2.7.5** Abzubrechende Hochbauobjekte sind nach den Gesichtspunkten des verwertungsorientierten Rückbaues abzutragen.

Diese Arbeiten haben unter Beachtung der ÖNORM B 3151 (Rückbau von Bauwerken als Standardabbruchmethode) und unter Beachtung der Recycling-Baustoffverordnung idgF zu erfolgen.

**IV.2.7.6** Während der Bauphase sind insgesamt mindestens 500 kg eines geeigneten Ölbindemittels im Baustellenbereich (vorzugsweise im Bereich der Baustelleneinrichtungsflächen) bereitzuhalten. Gebrauchte Ölbindemittel sind nachweislich gemäß AWG 2002 idgF von einem befugten Unternehmen entsorgen zu lassen.

**IV.2.7.7** Im Bereich der vorgesehenen Hauptbaustelleneinrichtungsflächen sind für die Lagerung von wassergefährdenden Stoffen (Treib- und Schmierstoffe, sonstige Bauhilfsstoffe, etc.) abgedichtete Lagereinrichtungen (zB Container, dichte Wannen, etc.) einzurichten.

Für die Betankung von Baumaschinen und Kraftfahrzeugen sind eigene abgedichtete Betankungsflächen herzustellen.

## **IV.2.8 Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- u. Kulturgüter (RP))**

**IV.2.8.1** An den beiden Enden der „Wegüberführung Pottendorfer Straße“ (Objekt WBPS) sind Liftanlagen zu errichten.

## **IV.3 Zusätzliche Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen in der Bauphase**

### **IV.3.1 Schalltechnik (LA)**

**IV.3.1.1** Im Fall von auftretenden Beschwerden über Baulärm sind im Wohnbereich der Beschwerdeführer Schallpegelmessungen gemäß der ÖNORM S 5004 „Messung von Schallimmissionen“ zu organisieren. Immissionen sind dabei, sofern in Anlehnung nach § 11 Abs. 2 BStLärmIV zutreffend, mit einem Anpassungswert zu versehen. Unter Berücksichtigung der Einwirkzeit und Bezugszeiten sind die Baulärmindizes in Anlehnung nach § 3 Abs. 2 BStLärmIV zu bilden und den prognostizierten Baulärmindizes gegenüberzustellen.

Erforderlichenfalls sind mit der Bau-Ombudsperson geeignete Lärminderungsmaßnahmen festzulegen.

Über die Ergebnisse der Untersuchungen mit Angaben der Messergebnisse nach ÖNORM S 5004, der daraus abgeleiteten spezifischen Baulärmimmissionen (Bautätigkeit und Geräteeinsatz) und den vorgeschlagenen und umgesetzten Maßnahmen sind Protokolle zu erstellen und für die Behörde und deren Organe zur Einsichtnahme aufzubewahren.

## **IV.3.2 Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Licht/Blendung/Beschattung (ET)**

**IV.3.2.1** Im Rahmen der Inbetriebsetzung der Baustellenbeleuchtungsanlagen sind Beleuchtungsmessungen vorzunehmen, die einerseits die Einhaltung der gewählten Beleuchtungsstärke bestätigen und andererseits im Projektbereich eine Beeinträchtigung (Blendwirkung) bei den nächsten Anrainern ausschließen.

## **IV.4. Maßnahmen der Betriebsphase**

### **IV.4.1 Schalltechnik (LA)**

**IV.4.1.1** Die in Unterlage „Ergänzende Auskünfte im Verfahren, Jänner 2021“ dargestellten bahnsseitigen Lärmschutzmaßnahmen sind als Projektbestandteil umzusetzen.

**IV.4.1.2** Für die am südlichen Projektsende an der Tscherttegasse gelegenen Objekte (HAUS 494, 496, 581, 582, 583, 584, 585, 587, 588, 603, 605, 606, 607, 608, 609, 610, 611, 612, 613, 614, 656, 657, 658, 659, 660 gemäß „Anhang Schalltechnik – Details“, ON 303.08\_Rev.01, Plannummer BAT304-UV-PODOMEI LT-00-1017 F01 vom November 2020) ist eine Erhöhung der bestehenden bahnsseitigen Lärmschutzmaßnahmen zur Vermeidung von vorhabenbedingten Immissionserhöhungen  $> 0$  dB für die ganzzahlig gerundete Differenz zwischen Planfall und Nullplanfall bei einem  $L_{r,Nacht} > 50$  dB im Planfall zu prüfen.

Dabei sind die technische Realisierbarkeit, sowie der verhältnismäßige Aufwand in Relation zu den Kosten des alternativen objektseitigen Schutzbedarfs zu berücksichtigen.

**IV.4.1.3** Für alle Objekte mit einer vorhabenbedingten Immissionserhöhungen  $> 0$  dB für die ganzzahlig gerundete Differenz zwischen Planfall und Nullplanfall und einem  $L_{r,Nacht} > 50$  dB im Planfall ist der Einbau von Schalldämmlüftern und gegebenenfalls der Austausch bestehender Fenster und Türen gegen Schallschutzfenster und -türen in Räumlichkeiten mit überwiegender Wohn- und Schlafnutzung an den betroffenen Fassaden, soweit bestehende Fenster und Türen nicht ausreichenden Schutz gewähren, zu prüfen.

Hinsichtlich der Umsetzung gelten die Durchführungsbestimmungen zur Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung. Hinsichtlich der erforderlichen akustischen Eigenschaften gilt die ÖNORM B 8115-2, "Schallschutz im Hochbau, Anforderungen an den Schallschutz" bzw. OIB Richtlinie 5.

**IV.4.1.4** Bei der Detailuntersuchung zur Umsetzung von objektseitigen Maßnahmen sind die Immissionswerte und der Anspruch bei Bedarf für bis zum Ende des Ermittlungsverfahrens neu hinzugekommene Gebäude oder Aufenthaltsräume (Dachgeschoßausbauten), zu ergänzen.

**IV.4.1.5** Alle erforderlichen objektseitigen Maßnahmen sind vor Baubeginn nachweislich den betroffenen Anrainern anzubieten.

### **IV.4.2 Erschütterungen (ER)**

**IV.4.2.1** Nach Inbetriebnahme der Gleise werden nach einer angemessenen Einfahrperiode (wenigstens 6 Monate) Immissionsmessungen in zwei Wohngebäuden sowie Emissionsmessungen durchgeführt. Soweit möglich werden die Messungen in einem nahegelegenen Haus im Bereich Tscherttegasse sowie Franz-Siller-Weg durchgeführt.

#### **IV.4.3 Wasserbautechnik und Oberflächenwässer (WT)**

**IV.4.3.1** Bis zur Inbetriebnahme ist eine Betriebsordnung für die Rückhaltebecken zu erstellen, die folgende Punkte enthält:

- halbjährliche Inspektion und zusätzlich nach Starkregen und Störfällen (Sicht- und Funktionsprüfung, gegebenenfalls Entfernung von Störstoffen)
- 1 x jährlich Mahd mit Entfernung des Mähgutes
- gärtnerische Pflege bei Bedarf (kein Einsatz von wassergefährdenden Stoffen / Herbiziden)

**IV.4.3.2** 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 Ernährungssicherheit (AGES) unter Einhaltung der vorgegebenen, maximalen Ausbringungsmengen einzusetzen.
- In das Betriebsbuch sind folgende Daten einzutragen - Tag und Zeitraum der Ausbringung, Wetterbedingung, ausgebrachte Herbizidmenge und Art des Herbizides, Angabe des örtlichen Ausbringungsbereiches. Das Betriebsbuch ist auf Verlangen der Wasserrechtsbehörde oder der Gewässeraufsicht zur Einsicht vorzulegen.
- Die Herbizidausbringung ist nur bei absehbar trockener und windarmer Witterung durchzuführen.

#### **IV.4.4 Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt und Baumschutz) (ÖK)**

**IV.4.4.1** Die ökologischen Ausgleichsflächen sind auf Dauer des Bestandes des Vorhabens zu sichern und entsprechend dem Pflegekonzept hinsichtlich der ökologischen Ausgleichsziele zu managen und erhalten. Ein entsprechender Nachweis über die Verfügbarkeit der Flächen (z.B. Optionsverträge) ist bis vor Baubeginn der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 vorzulegen.

**IV.4.4.2** Die Verwendung von Herbiziden ist im Bereich der gesamten Baustelle nicht zulässig. Sollte es zu einem Massenaufkommen von Neophyten oder anderen problematischen Arten (z.B. *Ambrosia artemisifolia*), so ist dieses mechanisch zu bekämpfen.

**IV.4.4.3** Während der Betriebsphase ist zumindest in den ersten drei Jahren im Sinne einer begleitenden Kontrolle sicherzustellen, dass die neu anzulegende Bepflanzung regelmäßig betreut und bewässert wird.

**IV.4.4.4** Zur Sicherstellung, dass die ökologische Funktion der Ausgleichsfläche in der KG Breitenlee auch wirklich durchgehend und dauerhaft gegeben ist, hat die Projektwerberin dafür Sorge zu tragen, dass in den Ausgleichsflächen weder jagdliche Einrichtungen wie Hochstände, Wildfütterungen etc. angelegt werden und auch das Befahren mit Kraftfahrzeugen zur Ausübung der Jagd nicht gestattet ist.

**IV.4.4.5** Werden im Bereich von Lärmschutzwänden transparente Elemente verwendet, so sind diese zur Verringerung des Vogelschlagrisikos nach dem Stand der Technik (dem Leitfaden der Wiener Umweltschutzgesellschaft entsprechend) zu markieren.

**IV.4.4.6** Hinsichtlich der geplanten Beleuchtung der Bahnanlagen sind Leuchtmittel zu verwenden, die hinsichtlich der Insekten einen kurzwelligen Spektralbereich aufweisen (z.B. LED-Leuchten). Leuchtmittel mit UV- und hohem Blauanteil im Emissionsspektrum sind zu vermeiden, da vor allem Nachtfalter davon angelockt werden. Für die Leuchtkörper sind geschlossene Gehäuse, die nach oben abgedeckt sind, zu verwenden.

#### **IV.4.5 Abfallwirtschaft und Boden- und Grundwasserqualität (AW)**

**IV.4.5.1** Pflanzenschutzmittel sind generell möglichst umweltschonend zu verwenden. Es dürfen nur Herbizide verwendet werden, die vom Bundesamt für Ernährungssicherheit zugelassen sind.

### **IV.5 Zusätzliche Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen in der Betriebsphase**

#### **IV.5.1 Schalltechnik (LA)**

**IV.5.1.1** Falls erforderlich ist auf Basis der Nachkontrolle des Betriebslärms gemäß Abschnitt 10.5 des Fachbeitrags Schalltechnik 303.01\_Rev.01 der ausgeführte Objektschutz im gesamten Untersuchungsraum zu aktualisieren und gegebenenfalls zu ergänzen. Diese Überprüfungen und eventuellen Ergänzungen sind der Behörde durch entsprechende Nachweisberichte vorzulegen. Diese Messungen sind nach dem Stand der Technik zur Bestimmung des Vorbeifahrtspiegels der maßgeblichen Fahrzeugkategorien durchzuführen und danach unter Berücksichtigung von Zuglängen (gegebenenfalls Achszahlen), Geschwindigkeit und Zugzahlen auf das jeweilige tatsächliche Betriebsprogramm hochzurechnen. Um Unsicherheiten durch Umgebungsbedingungen und Meteorologischen Verhältnissen gering zu halten sind jedenfalls auch Messpunkte im Nahbereich zur neu errichteten Strecke  $\leq 25$  m vorzusehen.

#### **IV.5.2 Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Licht/Blendung/Beschattung (ET)**

**IV.5.2.1** Zusätzlich zu den in der UVE bereits vorgesehenen EMF - Messungen im Bereich des Geriatriezentrums sind zur Dokumentation für die Betriebsphase Kontrollmessungen (24 h Mittelwert-Messungen) im Bereich des Übergangsstegs und des Schaltgerüsts durchzuführen.

#### **IV.5.3 Abfallwirtschaft und Boden- und Grundwasserqualität (AW)**

**IV.5.3.1** Auch unter dem Aspekt der nicht vorhandenen Grundwassernutzungen ist zum Nachweis, dass durch die Baumaßnahmen keine nachteilige Beeinflussung des Grundwasserkörpers erfolgt, eine qualitative Grundwasserbeweissicherung erforderlich. Verwendet werden kann dafür dieselbe Messstelle (KB 1), die auch für die quantitative Beweissicherung ausgewählt wurde. Der Beobachtungszeitraum ist mit 6 Monate vor Baubeginn bis ein Jahr nach Baufertigstellung ebenfalls zu übernehmen.; eine quartalsmäßige Beprobung des Grundwasserpegels (KB 1) wird als ausreichend angesehen. Der Parameterumfang ist in der Qualitätszielverordnung Chemie Grundwasser exkl. der Pestizide und inklusive der auf die verwendeten Bauhilfsstoffe abgestimmten Parameter (Polyacrylate, Acrylamid, etc.) festzulegen.

**IV.5.3.2** Zur Überwachung und Dokumentation der Einhaltung der abfallwirtschaftlichen Bestimmungen ist die Einführung eines Abfallmanagements erforderlich. Anhand eines Massenlogistikkonzeptes sind die Abfall- bzw. Stoffströme sowie deren Zwischen- und Endlagerung zu beschreiben. Im Massenlogistikkonzept sind die ordnungsgemäße Lagerung von Abfällen während der Bauphase und die begleitenden Kontrollmaßnahmen während der Umsetzung zu beschreiben.

**IV.5.3.3** Die Projektwerberin hat eine laufende Dokumentation (Ablauf der Arbeiten, vorhandene Schadstoffkonzentrationen, Ausmaß der Verunreinigungen, Menge der entsorgten Schadstoffe, Entsorgungswege, usw.) zu erstellen und der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 nach Abschluss des Projektes vorzulegen.

## **V. Abspruch über die eingelangten Stellungnahmen und erhobenen Einwendungen**

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

**V.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 oder der Umweltverträglichkeitserklärung selbst vorgesehene Maßnahmen entsprochen wird, als unbegründet

**abgewiesen.**

**V.2.** Zivilrechtliche Ansprüche werden

**zurückgewiesen**

und auf den Zivilrechtsweg verwiesen.

**V.3.** Nicht verfahrensgegenständliche sowie verspätete Einwendungen werden

**zurückgewiesen.**

Bestehende Vereinbarungen werden hiervon nicht berührt bzw. steht dies der Möglichkeit noch abzuschließender privatrechtlicher Vereinbarungen nicht entgegen bzw. werden hiervon während der Verhandlung erfolgte Zusagen nicht berührt.

## **VI. Kosten**

### **Vorschreibung von Kommissionsgebühren des Bundes**

Für die am 8. und 9. März 2021 durchgeführte Amtshandlung (öffentliche mündliche Verhandlung) hat die ÖBB-Infrastruktur AG für insgesamt 100 Halbstunden (eine Halbstunde zu € 13,80) für fünf Vertreterinnen und Vertreter des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

**€ 1.380,00**

an Kommissionsgebühren innerhalb von 14 Tagen ab Bescheidzustellung durch Einzahlung auf das Konto BIC BUNDATWW, IBAN AT97010000005040003 lautend auf Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, zu entrichten. Als Verwendungszweck ist die Zahl dieses Bescheides anzuführen.

## VII. Rechtsgrundlagen

- § 23b Abs. 2 Z 1, § 24 Abs. 1 und Abs. 4, 24d, 24e, § 24f Abs. 1, Abs. 1a, Abs. 2, Abs. 3, Abs. 5, Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993 idgF

unter Mitwirkung von

- §§ 2, 3 und 5 Hochleistungsstreckengesetz - HIG, BGBl. Nr. 135/1989 idgF
- §§ 20 und 31 ff. Eisenbahngesetz 1967 – EisbG, BGBl. Nr. 60/1957 idgF
- § 94 ArbeitnehmerInnenschutzgesetz - ASchG, BGBl. Nr. 450/1994 idgF
- §§ 44a, 44b, 44d und 44f, 59 Abs. 1, 76 und 77 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (AVG) idgF
- § 3 Verwaltungsrechtliches COVID-19-Begleitgesetzes (COVID-19-VwBG)
- Bundes-Kommissionsgebührenverordnung 2007, BGBl. II. Nr. 262/2007 idgF

## Begründung

### I. Verfahrensgang

#### I.1. Antrag der Projektwerberin vom 26. März 2020

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat für das Vorhaben „Zweigleisiger Ausbau der Pottendorfer Linie; Abschnitt Wien Meidling – Abzweigung Altmannsdorf; ÖBB-Strecken: 10601 - (Pottendorfer Linie), km 0,489 - km 1,830; 10615 - (ehem. Donauländebahn); km 7,246 - km 7,689 und 10616 - (Oswaldschleife); km 0,275 - km 0,726“ mit Schreiben vom 26. März 2020 um Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß den §§ 23b, 24 und 24f Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, sowie um Genehmigung gemäß § 24a Abs. 1 UVP-G 2000 iVm den für die Ausführung des Vorhabens sonst noch erforderlichen bundesrechtlichen Genehmigungen, insbesondere § 3 Abs. 2 Hochleistungsstreckengesetz (HIG), §§ 20 und 31 ff. Eisenbahngesetz (EisbG) für die gegenständlichen ÖBB-Streckenteile angesucht.

Dem Antrag waren die nach den Verwaltungsvorschriften für die Genehmigung des Vorhabens erforderlichen Unterlagen (Trassengenehmigungs- und Rodungsunterlagen, Bauentwurf, Gutachten gemäß § 31a EisbG und Umweltverträglichkeitserklärung) angeschlossen.

Das gegenständliche Hochleistungsstreckenbauvorhaben stellt ein Vorhaben gemäß § 23b Abs. 2 Z. 1 UVP-G 2000 dar und ist daher einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000 zu unterziehen. § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 sieht vor, dass die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie die Umweltverträglichkeitsprüfung und ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchführen hat.

Seitens der Projektwerberin wurde um die Genehmigung gemäß §§ 23b, 24 und 24f UVP-G 2000 angesucht.

## I.2. Sachverständige und Koordination gemäß § 3b Abs. 1 UVP-G 2000

**I.2.1** Seitens des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (Abt. IV/IVVS4) wurde für das gegenständliche Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren gemäß § 3b Abs. 1 UVP-G 2000 folgende Liste mit den erforderlichen Fachgebieten und den dafür ausgewählten Sachverständigen erstellt:

Fachgebiet	Name des Sachverständigen
Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen sowie Straßen	Stella & Setznagel GmbH – Dipl.-Ing. Thomas Setznagel
Eisenbahnbetrieb	Dr. Hans Wehr
Humanmedizin	Dr. Paul Wexberg
Schalltechnik	Ao. Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Christian Kirisits
Erschütterungen	Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Rainer Flesch
Wasserbautechnik und Oberflächenwässer	Dipl.-Ing. Peter Flicker
Luft und Klima	Univ. Prof. Dr. Erich Mursch-Radlgruber
Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Licht/Blendung/Beschattung	Ing. Wilhelm Lampel (ASV BMK)
Hydrogeologie Geotechnik und Grundwasser	Hon.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Lothar Martak
Abfallwirtschaft, Boden- und Grundwasserqualität	Dipl.-Ing. Dr. Kurt Schippinger
Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume incl. Biologische Vielfalt und Baumschutz)	Dr. Ingo Korner
Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter	Kordina ZT GmbH Dipl.-Ing. Hans Kordina

**I.2.2** Bei der Auswahl der Sachverständigen waren neben der fachlichen Qualifikation auch die durch das UVP-G 2000 gestellten Anforderungen (Teamfähigkeit und Bereitschaft zur Zusammenarbeit mit dem Ergebnis der Erstellung eines Gesamtgutachtens) und die im Sinne einer Verfahrensökonomie, –kontinuität bzw. -koordination zu sehende Gutachtertätigkeit in dem nachfolgenden Genehmigungsverfahren gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 zu beachten.

**I.2.3** Im Sinne der Rechtsprechung des VwGH (vgl. z.B. VwGH 12.5.1992, 91/08/0139) wurde seitens der Behörde bereits vor der Bestellung jedes einzelnen Sachverständigen gemäß § 53 iVm § 7 AVG geprüft, ob Befangenheitsgründe bzw. Ausschließungsgründe vorliegen, wobei insbesondere der Schwerpunkt auf sonstige Gründe, die die Unbefangenheit des Sachverständigen in Zweifel ziehen, gelegt wurde. Im Zuge der Prüfung konnte festgestellt werden, dass bei keinem Sachverständigen Befangenheitsgründe vorlagen. Gemäß § 52 Abs. 4 AVG wurden

die beigezogenen nichtamtlichen Sachverständigen beeidet, wenn sie nicht schon für die Erstattung von Gutachten der geforderten Art im Allgemeinen beeidet waren.

**I.2.4** Von der Behörde wurde auch eine UVP-Koordinatorin zur Unterstützung der Behörde sowie der Koordination der Erstellung der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen beauftragt:

Externe UVP-Koordination	Kordina ZT GmbH, Bettina Riedmann, MAS ETH RP, MAS (Mediation)
--------------------------	--

**I.2.5** Die Sachverständigen hatten unter der Anleitung der Koordination vorerst aus fachlicher Sicht vorrangig die Prüfung der Antragsunterlagen auf Vollständigkeit und Plausibilität gemäß § 24a Abs. 2 UVP-G 2000 iVm § 13 Abs. 3 AVG durchzuführen.

### **I.3. Koordinierung mit den mitwirkenden und den sonstigen für die Erteilung der Genehmigung zuständigen Behörden**

**I.3.1** Mit Schreiben vom 27. April 2020, GZ. 2020-0.260.160, wurden die mitwirkenden und den sonstigen für die Erteilung der Genehmigung zuständigen Behörden und Stellen (insbesondere Umweltschutz, Standortgemeinde sowie das Verkehrs-Arbeitsinspektorat) von der Einleitung des Verfahrens informiert und diesen die im Verfahren vorgesehenen Sachverständigen mitgeteilt. Den Behörden wurde eine Stellungnahmefrist binnen vier Wochen ab Zustellung hinsichtlich der erforderlichen Fachbereiche und den jeweils bestellten Fachgutachtern eingeräumt.

**I.3.2** Unter einem, wurde den mitwirkenden Behörden iSd § 24a Abs. 3 UVP-G 2000 gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 der Genehmigungsantrag, die sie betreffenden Genehmigungsunterlagen und die Umweltverträglichkeitserklärung zur Stellungnahme übermittelt. Ebenso wurde gemäß § 24a Abs. 4 UVP-G 2000 dem Umweltschutz und der Standortgemeinde der Antrag und die Umweltverträglichkeitserklärung übermittelt.

Die eben genannte Liste der Sachverständigen und der mit den mitwirkenden Behörden abgestimmte Zeitplan wurden gemeinsam mit dem Genehmigungsantrag samt Ergänzungsantrag und den ergänzten Antragsunterlagen auf der Homepage des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (<https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/eisenbahn/verfahren/matzleinsdorf/meidling-altmannsdorf.html>) veröffentlicht.

### **I.4. Kundmachung und öffentliche Auflage des Genehmigungsantrages und der Antragsunterlagen**

**I.4.1** Gemäß § 24 Abs. 8 iVm §§ 9 und 9a UVP-G 2000 und unter Anwendung der Bestimmungen für Großverfahren der §§ 44a ff. AVG wurde die öffentliche Auflage des verfahrenseinleitenden Antrages und der Antragsunterlagen durch Edikt vom 7. Mai 2020, GZ. 2020-0.260.187, kundgemacht.

**I.4.2** In diesem Edikt wurde neben dem Aufliegen des verfahrenseinleitenden Antrages, der Umweltverträglichkeitserklärung samt Projektunterlagen und der Trassengenehmigungsunterlagen bei der UVP-Behörde und beim Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 64 - Bau-, Energie-, Eisenbahn- und Luftfahrtrecht, als Auflageort der Stadt Wien als Standortgemeinde

im Zeitraum von Dienstag, den 19. Mai 2020 bis einschließlich Freitag, 3. Juli 2020 die Möglichkeit der Einsichtnahme und der Einbringung schriftlicher Einwendungen gegen dieses Vorhaben kundgemacht.

Innerhalb dieser Auflage- und Einwendungsfrist konnte jedermann zum Vorhaben und zur Umweltverträglichkeitserklärung eine schriftliche Stellungnahme abgeben und konnten Parteien, darunter insbesondere Nachbarn im Sinne des § 19 Abs. 1 UVP-G 2000, schriftlich Einwendungen erheben.

Des Weiteren sind bereits in diesem Edikt die wesentlichen Rechtsbelehrungen erfolgt, wonach Beteiligte, wenn sie nicht rechtzeitig Einwendungen gegen das Vorhaben erheben, insoweit ihre Parteistellung verlieren. Ebenso wurde auf die Möglichkeit der Entstehung von Bürgerinitiativen und deren Teilnahme am Verfahren als Beteiligte hingewiesen und, dass alle weiteren Kundmachungen und Zustellungen in diesem Verfahren durch Edikt vorgenommen werden können.

### **I.5. Stellungnahmen und Einwendungen im Zuge der öffentlichen Auflage des Genehmigungsantrages und der Antragsunterlagen**

**I.5.1** Im Rahmen der Auflage der Projektunterlagen zur öffentlichen Einsicht gemäß § 24 Abs. 8 in Verbindung mit § 9 UVP-G 2000 vom 19. Mai 2020 bis einschließlich 3. Juli 2020 langten bei der UVP- Behörde folgende Stellungnahmen bzw. Einwendungen ein:

#### **A. Stellungnahmen der mitwirkenden Behörden und sonstigen Formalparteien gemäß § 24a Abs. 3 und 5 UVP-G 2000:**

Mit Schreiben vom 27. April 2020, GZ. 2020-0.260.160, wurden die Unterlagen den mitwirkenden Behörden sowie den sonstigen Formalparteien und Amtsstellen, die nach den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften zu beteiligen sind, bereits vor der öffentlichen Auflage übermittelt.

Folgende Stellungnahme ist beim Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie eingegangen:

- Bundesministerium für Arbeit, Familie und Jugend, Arbeitsrecht und Zentral-Arbeitsinspektorat, Verkehrs-Arbeitsinspektorat (Schienenbahnen), Stubenring 1, 1010 Wien vom 29.04.2020
- Stadt Wien, Magistratsabteilung 22 als mitwirkende Naturschutzbehörde, Dresdner Straße 45, 1200 Wien vom 26.05.2020

#### **B. Stellungnahmen von Umweltschutz und Standortgemeinden gemäß § 24a Abs. 4 UVP-G 2000:**

Ebenfalls im Zuge der Verfahrenseinleitung wurde die Standortgemeinde von der Einleitung des Verfahrens informiert und der Genehmigungsantrag und die Umweltverträglichkeitserklärung unverzüglich übermittelt. Die sie betreffenden Projektunterlagen (Trassengenehmigungsunterlagen, Bauentwurf) wurden zeitgerecht vor der im Zuge des Verfahrens vorgesehenen öffentlichen Auflage von der Antragstellerin direkt übermittelt. Gleichzeitig wurde gemäß § 24a Abs. 4 UVP-G 2000 der Wiener Umweltschutzbehörde unverzüglich die Umweltverträglichkeitserklärung übermittelt und dieser die Möglichkeit zur Stellungnahme eingeräumt. Bis zum Ende der Auflagefrist ist folgende Stellungnahme eingegangen:

- Stadt Wien, Magistratsdirektion – Gruppe Koordination, Rathaus, 1082 Wien vom 30.06.2020

### **C. Stellungnahmen des Landes und der gesetzlichen Interessensvertretungen gemäß § 4 Abs. 1 HIG:**

Im Zuge dieses Verfahrens wurde u. a. um Erteilung der Trassengenehmigung gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 iVm § 3 Abs. 2 Hochleistungsstreckengesetz (HIG), BGBl. Nr. 135/1989 idGF, für die Sicherstellung des Trassenverlaufes des im Betreff genannten Bauvorhabens ange-sucht. Den gesetzlichen Interessensvertretungen, dem Land sowie der Standortgemeinde Wien wurde mit Schreiben vom 30. Juni 2020, GZ. 2020-0.406.876, die Möglichkeit zur Stellungnahme eingeräumt. Während der Auflagefrist wurde seitens der Stadt Wien, Magistratsdi- rektion – Bauten und Technik, Rathaus, 1082 Wien eine Leermeldung vom 21. Juli 2020 erstat- tet. Weitere Stellungnahmen im Zuge dieser Anhörung sind nicht eingelangt.

### **D. Stellungnahmen gemäß § 24 Abs. 8 UVP-G 2000 iVm §§ 9 und 9a und § 44a und b AVG:**

Mit Edikt des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie vom 7. Mai 2020, GZ. 2020-0.260.187, wurde der verfahrenseinleitende An- trag gemäß § 24 Abs. 8 UVP-G 2000 iVm §§ 9 und 9a leg. cit. kundgemacht und jedermann die Möglichkeit eingeräumt, bei der Behörde und beim Magistrat der Stadt Wien, Magistratsab- teilung 64 - Bau-, Energie-, Eisenbahn- und Luftfahrtrecht von Dienstag, den 19. Mai 2020 bis einschließlich Freitag, 3. Juli 2020 in die Projektunterlagen, insbesondere die Umweltverträ- glichkeitserklärung, Einsicht zu nehmen. Während dieses Zeitraumes konnte gemäß § 9 Abs. 1 UVP-G 2000 jedermann zum Verfahren und der Umweltverträglichkeitserklärung eine schriftli- che Stellungnahme abgeben. Unter einem wurde unter Anwendung der Großverfahrensbe- stimmungen der §§ 44a ff. AVG den Parteien und Beteiligten gemäß § 44a Abs. 2 Z 2 die Mög- lichkeit zur Erhebung schriftlicher Einwendungen gegeben. Gemäß § 44b Abs. 1 AVG verlieren Parteien, sofern der Antrag durch Edikt kundgemacht wird, ihre Stellung als Partei, soweit sie nicht rechtzeitig bei der Behörde schriftliche Einwendungen erheben. Von dem Recht zur Stel- lungnahme haben innerhalb offener Frist die nachfolgend Angeführten Gebrauch gemacht:

1. Mag. Erich Stadler, M.E.S., Wilhelmstraße 49/9, 1120 Wien vom 29.06.2020
2. Dr. Hans Wenzl, Gertrude-Wondrack-Platz 2, 1120 Wien vom 29.06.2020
3. Jacqueline und Christian Kuba, Franz-Siller-Weg 65, 1120 Wien vom 01.07.2020
4. Dr. Georg und Martina Votava, Franz-Siller-Weg 73, 1120 Wien vom 02.07.2020
5. Robert Schachner, Pottendorferweg 33, 1120 Wien vom 03.07.2020
6. Dipl.-Ing. Roland Giersig Gertrude-Wondrack-Platz 2 2.08, 1120 Wien vom 03.07.2020
7. Hermine Edlinger, Franz-Siller-Weg 72, 1120 Wien vom 03.07.2020
8. Gerhard Daume, Kolonieweg 58, 1120 Wien vom 03.07.2020
9. Susanne Obermayer, Kolonieweg 59, 1120 Wien vom 03.07.2020

**I.5.2** Diese fristgerecht eingelangten Stellungnahmen bzw. Einwendungen wurden unmittelbar nach Einlangen laufend per E-Mail der Koordination zur Weiterleitung an die von der Behörde beauftragten Sachverständigen zwecks fachlicher Bearbeitung in der zusammenfassenden Be- wertung der Umweltauswirkungen und auch der Projektleitung übermittelt.

Die Ausführungen zur Behandlung der Stellungnahmen und Einwendungen durch die Behörde finden sich unter Punkt VI.2.2 der gegenständlichen Bescheidbegründung.

## **I.6. Erstellung der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen und „Revision 1“ der Einreichunterlagen**

**I.6.1** Im Zuge der Erstellung der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen ergaben sich Forderungen der behördlich bestellten Sachverständigen im Zusammenhang mit der Betrachtung der Grundlagen für die Nullvariante „Trassierung bei Nichtrealisierung des Projektes“, die eine Überarbeitung der Einreichunterlagen erforderten.

**I.6.2** Mit Begleitscheiben vom 30. November 2020 legte die Projektwerberin eine als „Revision 1“ bezeichnete Überarbeitung der Einreichunterlagen vor, deren wesentliche Inhalte folgendermaßen beschrieben wurden:

*Für das gegenständliche Projekt ist der bescheidgemäße Rückbau der Verschwenkung aus dem Projekt „Lainzer Tunnel – Teilbereich 2, Anbindung Donauländebahn“, als Basis für die Nullvariante zugrunde zu legen. Dieser entspricht der Konsenslage und wird jedenfalls (unabhängig von der Umsetzung des gegenständlichen Vorhabens) hergestellt.*

*Zur Darstellung der Nullvariante der Anbindung der aus Richtung Bahnhof Wien Meidling kommenden eingleisigen Pottendorfer Linie an die rückgelegte Donauländebahn ist die Trassierung gemäß den geltenden Trassierungsgeschwindigkeiten (VzG 2003) heranzuziehen.*

*In der Projektabwicklung konnte somit die Möglichkeit von Synergien genützt werden, da die Rücklegung der Verschwenkung aus dem Projekt „Lainzer Tunnel – Teilbereich 2, Anbindung Donauländebahn“ nun als Teil des gegenständlichen Projektes abgewickelt wird.*

**I.6.3** Die daraus resultierende Auflage dieser „Revision 1“ in der Zeit von 9. Dezember 2020 bis einschließlich 22. Jänner 2021 bei den vorab genannten Stellen sowie auf der Homepage des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie wurde mit weiterem Edikt vom 2. Dezember 2020, GZ 2020-0.789.775, kundgemacht.

## **I.7. Stellungnahmen im Zuge der Auflage der „Revision 1“:**

**I.7.1** In diesem Zusammenhang langten folgende Stellungnahmen ein:

- Dr. Hans Wenzl, Gertrude-Wondrack-Platz 2, 1120 Wien; ergänzende Einwendungen vom 19.01.2021;
- Martha Herzig, Eibesbrunnerweg 116, 1120 Wien vom Jänner 2021;
- Thomas Schobesberger, Darnautgasse 13, 1120 Wien vom 22.01.2021;

Weiters wurden eine Unterschriftenliste samt Begleitschreiben vom 20. Jänner 2021 von der nachstehend angeführten Personengruppe vorgelegt und gemäß § 19 Abs. 1 Z 6 UVP-G 2000 (Bürgerinitiativen) Parteistellung behauptet:

- Bürgerinitiative „Nein zum Pottendorfer Steg, Nein zu einer 8m hohen Brücke, Nein zur Lärmbelästigung durch eine Stahlbaukonstruktion, Recht auf Privatsphäre“, vertreten durch Christian und Jacqueline Kuba, Franz-Siller-Weg 65, 1120 Wien

**I.7.2** Gemäß § 19 Abs. 4 UVP-G 2000 kann eine Stellungnahme gemäß § 9 Abs. 5 UVP-G 2000 durch Eintragung in eine Unterschriftenliste unterstützt werden, wobei Name, Anschrift und Geburtsdatum anzugeben und die datierte Unterschrift beizufügen ist. Die Unterschriftenliste ist gleichzeitig mit der Stellungnahme einzubringen.

Die rund 286 Unterstützungsunterschriften wurden im Zeitraum vom 13. bis 19. Jänner 2021 abgegeben. Das mit 20. Jänner 2021 datiert Begleitschreiben verweist lediglich auf die bereits am 1. Juli 2021 eingebrachten Einwendungen von Jacqueline und Christian Kuba, Franz-Siller-Weg 65, 1120 Wien vom 1. Juli 2020.

**I.7.3** Ungeachtet der Auffassung der UVP-Behörde, dass sich keine Bürgerinitiative im Sinne des UVP-G 2000 konstituiert habe, wurden diese fristgerecht eingelangten Stellungnahmen bzw. Einwendungen unmittelbar nach Einlangen laufend per E-Mail der Koordination zur Weiterleitung an die von der Behörde beauftragten Sachverständigen zwecks fachlicher Bearbeitung in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen und auch der Projektleitung übermittelt.

Die Ausführungen zur Behandlung der Stellungnahmen und Einwendungen durch die Behörde finden sich unter Punkt VI.2.2 der gegenständlichen Bescheidbegründung.

## **I.8. Ergänzende Auskünfte gemäß § 24c Abs. 6 UVP-G 2000 vom Jänner 2021**

**I.8. 1** Im weiteren Zuge der Erstellung der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen unter Einbeziehung der im Laufe des Verfahrens einlangenden Einwendungen hat sich zusätzlicher Bedarf an ergänzenden Auskünften zu folgenden Fachbereichen ergeben:

- Eisenbahnbetrieb
- Humanmedizin
- Schalltechnik
- Erschütterungen
- Luft und Klima
- Wasserbautechnik
- Abfallwirtschaft und Boden- und Grundwasserqualität

**I.8.2** Unter Bezugnahme auf die Mitwirkungsverpflichtung gemäß § 24c Abs. 6 UVP-G 2000, der Behörde und den Sachverständigen alle für die Erstellung des Gutachtens erforderlichen Auskünfte zu erteilen wurde die Projektwerberin der UVP-Behörde im Wege der UVP-Koordination aufgefordert, diese vorzulegen.

**I.8.3** Damit und im Fragenbereich 4 mit den eingebrachten Einwendungen und Stellungnahmen haben sich die behördlich bestellten UVP-Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 24e UVP-G 2000 vom 8. Februar 2021 fachlich auseinandergesetzt und sind dort wiedergeben.

## **I.9. Auflage der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen**

**I.9.1** Am 8. Februar 2021 wurde der Behörde von der Koordination die nunmehr fertiggestellte und von allen Sachverständigen unterfertigte zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 24d UVP-G 2000 übermittelt.

Diese baut auf den im Rahmen der Umweltverträglichkeitserklärung und im Verfahren erstellten oder vorgelegten oder sonstigen zum selben Vorhaben oder zum Standort der Behörde vorliegenden Gutachten und Unterlagen sowie den eingelangten Stellungnahmen und unter Berücksichtigung der Genehmigungskriterien des § 24f auf.

**I.9.2** Mit weiterem Edikt vom 8. Februar 2021, GZ. 2021-0.073.353, wurde am 15. Februar 2021 die öffentliche Auflage der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen einschließlich der Auskünfte gemäß § 24c Abs. 6 UVP-G 2000 im Zeitraum vom Montag, den 15. Februar 2021 bis einschließlich Freitag, den 5. März 2021 bei der UVP-Behörde und der Magistratsabteilung 64 - Bau-, Energie-, Eisenbahn- und Luftfahrtrecht als Auflageort der Stadt Wien als Standortgemeinde kundgemacht und diese somit einem Parteiengehör zugeführt.

**I.9.3** Die Veröffentlichung der beiden vorgenannten Edikte erfolgte jeweils in Wiener Ausgabe von „Kurier“ und „Kronen Zeitung“ sowie im Internet auf der Homepage des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (<https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/eisenbahn/verfahren/matzleinsdorf/meidling-altmannsdorf.html>).

**I.9.4** Nach Beginn dieser öffentlichen Auflage bis zur mündlichen Verhandlung sind noch folgende schriftliche Stellungnahmen bei der Behörde eingelangt:

- Susanne Obermayer, Kolonieweg 59, 1120 Wien vom 02.03.2021 (Beilage. /03 zur Verhandlungsschrift);
- Stadt Wien, Magistratsabteilung 22 Umweltschutz, Dresdner Straße 45, 1200 Wien vom 24.02.2021 (Beilage. /04 zur Verhandlungsschrift);
- Stadt Wien, Magistratsdirektion, Rathaus, 1082 Wien vom 03.03.2021 (Beilage. /05 zur Verhandlungsschrift);
- Jacqueline Kuba bzw. Christian Kuba, Franz-Siller-Weg 65, 1120 Wien, als Sprecher der Bürgerinitiative „Nein zum Pottendorfer Steg, Nein zu einer 8m hohen Brücke, Nein zur Lärmbelästigung durch eine Stahlbaukonstruktion, Recht auf Privatsphäre vom 04.03.2021 (Beilage. /06 zur Verhandlungsschrift)

Diese Schriftstücke wurden in die, einen integrierenden Bestandteil dieses Bescheides bildende, Verhandlungsschrift als Beilagen 03/ bis /06 aufgenommen. Da auf diese bei der Erstellung der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen nicht mehr eingegangen werden konnte, wurden sie den Sachverständigen für eine allfällige fachliche Behandlung bzw. der ÖBB-Infrastruktur AG zur Stellungnahme vorab per E-Mail bei Einlangen übergeben und im Zuge der Verhandlung von der Verhandlungsleiterin verlesen.

## **I.10. öffentliche mündliche Verhandlung**

**I.10.1** Unter einem erfolgte mit dem oben genannten Edikt vom 8. Februar 2021 die Kundmachung der Anberaumung der öffentlichen mündlichen Verhandlung für 8. und 9. März 2021 als „Videokonferenz“.

**I.10.2** Aufgrund der zum Zeitpunkt der Kundmachung herrschenden Covid-19-Lage in Österreich wurde von der Behörde unter Anwendung der Bestimmung des Bundesgesetzes betreffend Begleitmaßnahmen zu COVID-19 im Verwaltungsverfahren, im Verfahren der Verwaltungsgerichte sowie im Verfahren des Verwaltungsgerichtshofes und des Verfassungsgerichtshofes (Verwaltungsrechtliches COVID-19-Begleitgesetz – COVID-19-VwBG), idF BGBl. I Nr. 2/2021, gemäß dessen § 3 Abs. 2 Z 1 in der geltenden Fassung BGBl. I Nr. 2/2021, festgelegt, dass zur Sicherheit aller Teilnehmenden unter Verwendung geeigneter technischer Einrichtungen zur Wort- und Bildübertragung in Form einer „Videokonferenz“ stattfindet. Herangezogen wurde hierzu die bundeseigene Software „SIB-VC“. Gleichzeitig wurden im Edikt auch auf die hierfür erforderlichen technischen Voraussetzungen bekanntgegeben.

**I.10.3** Im Edikt vom 8. Februar 2021 wurden die Parteien und sonstigen Beteiligten gemäß § 3 Abs. 3 COVID-19-VwBG auch aufgefordert, zwecks Ausübung ihrer Rechte, jedenfalls bis spätestens Donnerstag, 4. März 2021, 12:00 Uhr (einlangend), der UVP-Behörde den Umstand bekannt zu geben, dass ihnen keine technischen Einrichtungen zur Wort- und Bildübertragung zur Verfügung stehen und darauf hingewiesen, dass Parteien und sonst Beteiligten, die diesen Umstand bekannt gegeben haben, in sonst geeigneter Weise Gelegenheit gegeben werden wird, ihre Rechte auszuüben bzw. bei der Feststellung des Sachverhalts mitzuwirken.

Auf die Rechtsfolgen des § 3 Abs. 3 und 4 COVID-19-VwBG wurde ebenfalls hingewiesen.

Weiters wurden die Parteien und sonstigen Beteiligten in diesem Edikt aufgefordert, sich zum Zweck der Teilnahme an der mündlichen Verhandlung bis spätestens Donnerstag, 4. März 2021, 12:00 Uhr (einlangend), unter Angabe von Name und Anschrift und unter Beifügung einer digitalen Kopie (Scan) eines amtlichen Lichtbildausweises unter der von der UVP-Behörde bekannt gegebenen E-Mail-Adresse anzumelden.

Um einen ordnungsgemäßen Ablauf gewährleisten zu können, wurde überdies zur Erstellung von Rednerlisten um gleichzeitige Bekanntgabe von allfälligen Fragen, die sich bereits vorab ergeben haben, ersucht. Die Vorlage für die Rednerlisten wurde von der UVP-Behörde nach erfolgter Anmeldung zur mündlichen Verhandlung gemeinsam mit dem Zugangscode sowie einer technischen Anleitung zur Teilnahme an der mündlichen Verhandlung übermittelt.

**I.10.4** Von folgenden Parteien und sonst Beteiligten wurde iSd § 3 Abs. 3 COVID-19-VwBG bekannt gegeben, über keine technischen Einrichtungen zur Wort- und Bildübertragung zu verfügen:

- Susanne Obermayer, Kolonieweg 59, 1120 Wien, vom 02.03.2021 (Beilage. /03 zur Verhandlungsschrift)

Die in diesem Zusammenhang übermittelten Fragestellungen wurden bereits im Vorfeld an die zuständigen Sachverständigen weitergeleitet und im Zuge der jeweiligen Fachbereiche von der Verhandlungsleiterin verlesen und anschließend fachlich beantwortet.

**I.10.5** Im Zuge der Rechtsbelehrungen zu Beginn der Verhandlung hielt die Verhandlungsleiterin fest, dass die Verhandlungsschrift gemäß § 14 Abs. 7 AVG unter Verwendung eines Schallträgers aufgenommen und anschließend in Vollschrift übertragen werden wird. Diesbezüglich wurde auf die Bestimmungen der § 14, insbesondere Abs. 6, und § 44 AVG verwiesen.

Da es nicht realistisch erschien, eine rechtzeitige Auflage der Verhandlungsschrift im Sinne des § 44e Abs. 3 AVG (nämlich binnen einer Woche) sicherzustellen, wurde bereits in der Verhandlung bestimmt, dass die Auflage der Verhandlungsschrift kundgemacht, bzw. diese sämtlichen Teilnehmenden der Verhandlung unter Einräumung einer angemessenen Einsichtsfrist übermittelt werden wird.

**I.10.6** Unter Beachtung der Bestimmungen des § 43 AVG wurde die Verhandlung durchgeführt und den an der Videokonferenz teilnehmenden Parteien das Recht auf Gehör gewährt sowie den anderen Beteiligten Gelegenheit geboten, bei der Feststellung des Sachverhalts mitzuwirken.

## **I.11. Auflage der Verhandlungsschrift**

**I.11.1** Die Verhandlungsschrift samt der als Bestandteil erklärten Beilagen wurde gemäß § 44e Abs. 3 AVG bei der Stadt Wien - MA 64 - als Standortgemeinde und bei der UVP-Behörde zur

öffentlichen Einsicht aufgelegt und auf der Homepage des BMK bereitgestellt (siehe <https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/eisenbahn/verfahren/matzleinsdorf/meidling-altmannsdorf.html>).

In diesem Zusammenhang wurden die Magistratsabteilung 64 sowie die Bezirksämter für den 10. und den 12. Wiener Gemeindebezirk ersucht, die Kundmachung auszudrucken, durch Anschlag an der Amtstafel während des Zeitraums von Montag, den 3. Mai 2021 bis einschließlich Dienstag, den 25. Mai 2021 kundzumachen und im Anschluss daran ein mit Anschlag- und Abnahmevermerk versehene Kundmachung an die Behörde zu retournieren.

Bei der Auflagefrist von drei Wochen handelt es sich um eine Mindestfrist. Im Hinblick auf den geringen Teilnehmerkreis bei der Verhandlung hielt die Behörde diese Frist für ausreichend. Alle Dokumente sind zudem bis zur verfahrensbeendenden Erledigung auch im Internet auf der Homepage des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie abrufbar. Die Standortgemeinde sowie die angeführten Bezirksämter bestätigten gegenüber der UVP-Behörde die ordnungsgemäße Kundmachung und Auflage der Verhandlungsschrift samt Beilagen.

**I.11.2** Die Kundmachung vom 29. April 2021, GZ. 2021-0.295.539, wurde den Teilnehmenden der Verhandlung gemeinsam mit dem Link des BMK mit E-Mail vom 6. Mai 2021 übermittelt, worin auch festgehalten wurde, dass bis spätestens 28. Mai 2021 schriftlich bei der UVP-Behörde Einwendungen wegen behaupteter Unvollständigkeit oder Unrichtigkeit der Übertragung erhoben werden können. Hierzu sind keine Stellungnahmen eingelangt.

**I.11.3** Mit Schreiben vom 29. April 2021, GZ. 2021-0.304.099, wurde Frau Susanne Obermayer, Kolonieweg 59, 1120 Wien, gemäß § 3 Abs. 3 und 4 COVID-19-VwBG gesondert Gelegenheit gegeben, ihre Rechte auszuüben bzw. bei der Feststellung des Sachverhaltes mitzuwirken. Als Frist hierfür wurde der 28. Mai 2021 festgesetzt.

Mit E-Mail vom 28. Mai 2021 teilte Frau Obermayer mit, dass sie *Akteneinsicht in die Niederschrift (29.4.2021) über die mündliche Verhandlung genommen habe, aber leider keine befriedigenden Antworten auf ihre Anträge finden konnte*. Zuletzt wurde *um Information* ersucht, *sollten sich diesbezüglich doch noch Veränderungen ergeben*. Von einem weitergehenden ergänzenden Ermittlungsverfahren konnte daher abgesehen werden.

**I.11.4** Die Auseinandersetzung mit dieser Stellungnahme erfolgt unter Punkt V. der Bescheidbegründung.

**I.11.5** Bis Erlassung des Bescheides sind keine weiteren schriftlichen Stellungnahmen bzw. ergänzenden Äußerungen und Einwendungen bei der UVP-Behörde eingelangt.

## **II. Rechtliche Erwägungen zum Verfahrensgang**

### **II.1. Zuständigkeit**

**II.1.1** Die gegenständliche Eisenbahnstrecke „Wien Matzleinsdorf (Meidling) – (einschließlich Terminal Inzersdorf) – Pottendorf – Wiener Neustadt“ wurde mit Verordnung der Bundesregierung vom 17. November 1998, BGBl. Nr. 397/1998, (1. Hochleistungsstreckenverordnung) gemäß § 1 Abs. 1 HIG zur Hochleistungsstrecke erklärt.

Mit der Erklärung zur Hochleistungsstrecke wird die Anwendbarkeit des HIG auf die betreffende Eisenbahnstrecke bewirkt (Zeleny, Eisenbahnplanungs- und -baurecht, 1994, 115). Die

Verordnung zur Erklärung der Hochleistungsstrecke bildet mithin lediglich die Rechtsgrundlage für weitere, auf das HIG gestützte und auf Hochleistungsstrecken im Sinne des Hochleistungsstreckengesetzes bezogene Rechtsakte. (VfGH v. 5.12.1995, Zln B274/95; B286/95)

**II.1.2** Die gegenständliche Hochleistungsstrecke ist zudem Teil des Baltisch-Adriatischen Korridors „Danzig-Warschau-Brünn-Wien-GrazKlagenfurt-Villach-Udine-Vendig-Bologna/Ravenna“ des europäischen TEN-V-Kernnetzes und des internationalen Güterverkehrskorridors RFC 5 (Baltic-Adriatic) gemäß Verordnung Nr. 661/2010/EU vom 11. Dezember 2013 des Europäischen Parlaments und des Rates über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes in der Fassung der Verordnung Nr. 1315/2013/EU vom 11. Dezember 2013 des Europäischen Parlaments und des Rates über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU.

Es handelt sich somit bei der gegenständlichen Eisenbahnstrecke um eine Hochleistungsstrecke, welche unzweifelhaft eine Fernverkehrsstrecke darstellt. Vorhaben an Hochleistungsstrecken fallen bei Vorliegen der UVP-Pflicht gemäß § 23b UVP-G 2000 unter den 3. Abschnitt des UVP-G 2000.

**II.1.3** Bestandteil des Bauvorhabens ist unter anderem auch die Zulegung eines Gleises auf der bisher eingleisigen Bestandsstrecke 10601 („Pottendorferlinie“) im Abschnitt zwischen km 0,489 – km 1,830.

Es ist somit von der Änderung von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken durch Zulegung eines Gleises auf einer durchgehenden Länge von weniger als 10 km im Sinne der zitierten Bestimmungen des UVP-G 2000 auszugehen und ist das gegenständliche Vorhaben antragsgemäß einer Umweltverträglichkeitsprüfung im vereinfachten Verfahren nach dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000 zu unterziehen.

**II.1.4** Gemäß § 12 Abs. 1 EisbG ist die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zuständige Behörde für alle Hauptbahnen.

Unter den Begriff Hauptbahnen fallen gemäß § 4 Abs. 1 EisbG unter anderem Schienenbahnen, die gemäß § 1 HIG zu Hochleistungsstrecken erklärt sind.

Die vorhabensgegenständliche Eisenbahnstrecke fällt als zur Hochleistungsstrecke erklärte Schienenbahn iSd des HIG somit in die Zuständigkeit der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie.

Aufgrund der Bestimmung des § 24 Abs. 1 UVP-G hat die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie für das gegenständliche Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung und ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren hinsichtlich aller vom Bund zu vollziehender, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen, auch soweit sie in den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinden fallen, durchzuführen.

## **II.2. Großverfahren gemäß § 44a ff AVG und Kundmachung des verfahrenseinleitenden Antrages**

**II.2.1** Das gegenständliche Verwaltungsverfahren wurde von der Behörde als Großverfahren im Sinne der §§ 44a ff. AVG eingeleitet.

§ 44a Abs. 1 AVG sieht als Voraussetzung für die Anwendung der Großverfahrensbestimmungen vor, dass an der Verwaltungssache voraussichtlich insgesamt mehr als 100 Personen beteiligt sind. Nach dem Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 11. Oktober 2007, Zl. VwGH 2006/04/0250, bedeutet die Wortfolge in § 44a Abs. 1 AVG „voraussichtlich insgesamt mehr als 100 Personen beteiligt“, dass die Behörde eine Prognoseentscheidung zu treffen hat, wobei sich die Rechtmäßigkeit dieser Entscheidung nach den Verhältnissen vor Durchführung des Ermittlungsverfahrens richtet. Nach den Materialien (AB 1167 BlgNR 20. GP, 32; vergleiche dazu auch Hengstschläger/Leeb, AVG (2005) § 44a Rz 4 und Grabenwarter, Großverfahren nach dem AVG, ZfV 2000/1741a, 721ff) muss sich die „getroffene Prognoseentscheidung ... auf konkrete Tatsachen oder Erfahrungssätze stützen“.

**II.2.2** Im gegenständlichen Verfahren stützte sich die nach § 44a Abs. 1 AVG zu treffende Prognoseentscheidung, dass an diesem Verwaltungsverfahren voraussichtlich insgesamt mehr als 100 Personen beteiligt sind, auf den Umstand, dass die gegenständlichen Baumaßnahmen im dicht verbauten Stadtgebiet von Wien erfolgen und dadurch eine Vielzahl von Nachbarn betroffen sein können bzw. konkret betroffen sind.

Erfahrungsgemäß und unzweifelhaft ist dabei nach den bisherigen von der ho. Behörde geführten UVP-Verfahren zu Fernverkehrsstrecken gemäß § 3 HIG in Verbindung mit dem UVP-G 2000 mit mehr als 100 Beteiligten zu rechnen. Zu verweisen ist diesbezüglich auch auf die Parteienverzeichnisse der Projektunterlagen (ON 103, Plannummer BAT304-UV-PMEI AL-00-1003 F00 und ON 421.4, Plannummer BAT304-EB-PMEI GE-00-0154 F00, beide vom März 2020), wobei davon auszugehen ist, dass ein Wohnobjekt in der Regel von mehr als einer Person bewohnt wird. Somit ist auch unter der Berücksichtigung sonstiger allfälliger Immissionseinwirkungen zweifellos von mehr als 100 Beteiligten im gegenständlichen Verwaltungsverfahren auszugehen.

**II.2.3** Die Kundmachung des Antrages durch Edikt hat zur Folge, dass Personen ihre Stellung als Partei verlieren, soweit sie nicht rechtzeitig - innerhalb der Einwendungsfrist – bei der Behörde schriftlich Einwendung erheben (§ 44b AVG).

Sollten Einwendungen und Gründe erst in einer allfällig nachfolgenden Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht erstmals vorgebracht, so sind diese gemäß § 40 Abs. 1 UVP-G 2000 nur zulässig, wenn in der Beschwerde begründet wird, warum sie nicht bereits während der Einwendungsfrist im Verwaltungsverfahren geltend gemacht werden konnten und der Beschwerdeführer oder die Beschwerdeführerin glaubhaft macht, dass ihn oder sie am Unterbleiben der Geltendmachung während der Einwendungsfrist kein Verschulden oder nur ein milderer Grad des Versehens trifft. Wenn dies bei sämtlichen Beschwerdegründen nicht glaubhaft gemacht werden kann, ist die Beschwerde als unzulässig zurückzuweisen, wenn jedoch nur teilweise Gründe betroffen sind, ist die Beschwerde in diesen Punkten nicht zu behandeln.

**II.2.4** Nach § 44d Abs. 1 AVG kann eine mündliche Verhandlung gemäß § 44a Abs. 3 AVG durch Edikt anberaumt werden, wenn der Antrag gemäß § 44a Abs. 1 AVG kundgemacht worden ist oder gleichzeitig kundgemacht wird. Im Hinblick auf die große Zahl an Beteiligten wurde das Verfahren nach den Bestimmungen des Großverfahrens fortgesetzt und die mündliche Verhandlung gemäß § 44a Abs. 3 AVG ebenfalls durch Edikt kundgemacht.

**II.2.5** Gemäß § 44f Abs. 1 AVG kann die Behörde Schriftstücke durch Edikt zustellen mit der Wirkung, dass mit Ablauf von zwei Wochen nach dieser Verlautbarung das Schriftstück als zugestellt gilt. Die Behörde macht daher von dieser Bestimmung Gebrauch, um den Bescheid zu zustellen bzw. um die Auflage des abschließenden Bescheids gemäß § 24f Abs. 13 UVP-G 2000 und § 3 HIG kundzumachen.

### **II.3. Beiziehung von Sachverständigen**

**II.3.1** Die Festlegung der Fachbereiche, für die ein Gutachter zu bestellen ist und die Auswahl der Sachverständigen und der externen UVP-Koordination erfolgten durch die Behörde, welche die fachliche Qualifikation der ausgewählten Personen überprüfte. Gemäß § 3b Abs. 1 UVP-G 2000 ist die Beiziehung von nichtamtlichen Sachverständigen (als Prüfgutachter oder UVP-Koordinator) auch ohne das Vorliegen der Voraussetzungen des § 52 Abs. 2 und 3 AVG zulässig. Weiters erklärt § 3b Abs. 1 UVP-G 2000 die Bestellung von fachlichen Anstalten, Instituten und Unternehmen als Sachverständige für zulässig.

**II.3.2** Gemäß § 53 Abs. 1 AVG sind nichtamtliche Sachverständige ausgeschlossen, wenn einer der Gründe des § 7 Abs. 1 Z 1, 2 und 4 zutrifft; außerdem können sie von einer Partei abgelehnt werden, wenn diese Umstände glaubhaft machen, die die Unbefangenheit oder Fachkunde des Sachverständigen in Zweifel stellen.

Nach § 7 Abs. 1 AVG haben sich Verwaltungsorgane der Ausübung ihres Amtes zu enthalten und ihre Vertretung zu veranlassen:

1. in Sachen, an denen sie selbst, einer ihrer Angehörigen (§ 36a) oder einer ihrer Pflegebefohlenen beteiligt sind;
2. in Sachen, in denen sie als Bevollmächtigte einer Partei bestellt waren oder noch bestellt sind;
3. wenn sonstige wichtige Gründe vorliegen, die geeignet sind, ihre volle Unbefangenheit in Zweifel zu ziehen;
4. im Berufungsverfahren, wenn sie an der Erlassung des angefochtenen Bescheides oder der Berufungsvorentscheidung (§ 64a) mitgewirkt haben.

Von der ho. Behörde wurde gemäß § 53 iVm § 7 AVG im Sinne der Rechtsprechung des VwGH (vgl. z.B. VwGH 12.5.1992, 91/08/0139) bereits vor der Bestellung jedes Sachverständigen geprüft, ob Befangenheitsgründe bzw. Ausschließungsgründe vorliegen, wobei insbesondere der Schwerpunkt auf sonstige Gründe, die die Unbefangenheit des Sachverständigen in Zweifel ziehen, gelegt wurde.

**II.3.3** Gemäß § 52 Abs. 4 AVG wurden die beigezogenen nichtamtlichen Sachverständigen beieidet, wenn sie nicht schon für die Erstattung von Gutachten der geforderten Art im Allgemeinen beieidet waren.

**II.3.4** Gemäß § 24a Abs. 3 UVP-G 2000 haben die mitwirkenden Behörden an der fachlichen und rechtlichen Beurteilung des Vorhabens im erforderlichen Ausmaß mitzuwirken und Vorschläge für die erforderlichen Fachbereiche und jeweiligen Fachgutachter/innen zu erstatten. Gemäß § 24f Abs. 7 UVP-G 2000 ist im Rahmen der Koordinierungsverpflichtung der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie auf die Kontinuität der Sachverständigen im gesamten Verfahren hinzuwirken.

### **II.4. Überprüfung der Antrags- bzw. Projektunterlagen und deren öffentliche Auflage**

**II.4.1** Vor Durchführung des Anhörungsverfahrens nach dem UVP-G 2000 und HIG war festzustellen, ob das eingereichte Projekt samt Umweltverträglichkeitserklärung und den materienrechtlichen Operaten für die Trassengenehmigung, dem Bauentwurf und das Gutachten gemäß § 31a EisbG, den wasserrechtlichen und den Rodungsunterlagen vollständig und mängelfrei und somit zur öffentlichen Auflage geeignet ist.

Dabei sind folgende Rechtsgrundlagen maßgeblich:

Nach § 24a Abs. 1 UVP-G 2000 hat der Projektwerber/die Projektwerberin bei der Behörde gemäß § 24 Abs. 1 einen Genehmigungsantrag einzubringen, der die nach den in § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 genannten Verwaltungsvorschriften für die Genehmigung des Vorhabens erforderlichen Unterlagen und die Umweltverträglichkeitserklärung in der jeweils erforderlichen Anzahl enthält. Diese Dokumente sind, soweit technisch möglich, auch elektronisch einzubringen. Nicht als erforderlich gelten Nachweise über Berechtigungen, soweit diesbezüglich in einer Verwaltungsvorschrift die Einräumung von Zwangsrechten vorgesehen ist. Der Projektwerber/die Projektwerberin hat auch anzugeben, ob und in welcher Weise er/sie die Öffentlichkeit vom Vorhaben informiert hat. Wurde ein Mediationsverfahren durchgeführt, so sind die Ergebnisse an die Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 zu übermitteln.

§ 24a Abs. 2 UVP-G 2000 bestimmt, dass die Behörde gemäß § 24 Abs. 1 dem Projektwerber/der Projektwerberin gemäß § 13 Abs. 3 AVG die Ergänzung des Genehmigungsantrages oder der Umweltverträglichkeitserklärung aufzutragen hat, wenn im Genehmigungsantrag Unterlagen gemäß § 24a Abs. 1 fehlen oder die Angaben in der Umweltverträglichkeitserklärung unvollständig sind, auch wenn sich dies erst im Zuge des Genehmigungsverfahrens ergibt.

Gemäß § 13 Abs. 3 AVG ermächtigen Mängel schriftlicher Anbringen die Behörde nicht zur Zurückweisung. Die Behörde hat vielmehr von Amts wegen unverzüglich deren Behebung zu veranlassen und kann dem Einschreiter die Behebung des Mangels mit der Wirkung auftragen, dass das Anbringen nach fruchtlosem Ablauf einer gleichzeitig zu bestimmenden, angemessenen Frist zurückgewiesen wird. Wird der Mangel rechtzeitig behoben, so gilt das Anbringen als ursprünglich richtig eingebracht.

Gemäß § 24a Abs. 6 UVP-G 2000 ist der Antrag in jeder Lage des Verfahrens abzuweisen, wenn sich im Zuge des Verfahrens auf unzweifelhafte Weise ergibt, dass das Vorhaben bestimmten Genehmigungsvoraussetzungen in einem Maße zuwiderläuft, dass diese Mängel durch Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen oder Ausgleichsmaßnahmen nicht behoben werden können.

**II.4.2** Die gegenständlichen Unterlagen wurden gemäß den oben angeführten Bestimmungen von den Sachverständigen der UVP-Behörde dahingehend geprüft, ob sie für eine öffentliche Auflage geeignet, d.h. ob sie vollständig und mängelfrei im Sinne der oben zitierten Bestimmungen sind, sodass eine sachgerechte inhaltliche Prüfung der Projektunterlagen durch die Öffentlichkeit sowie auch durch die Sachverständigen selbst erfolgen konnte.

Diese Prüfung hat ergeben, dass die Unterlagen aus der damaligen Sicht keine Mängel aufwiesen, die die Beurteilung durch die Sachverständigen nicht ermöglichen bzw. der Informationsgehalt für die Bürgerinnen und Bürger zwecks Wahrung ihrer Rechte ausreichend war.

**II.4.3** Das gegenständliche Vorhaben samt dem verfahrenseinleitenden Antrag vom 26. März 2020 wurden mit Edikt vom 7. Mai 2020, GZ. 2020-0.260.187, gemäß § 24 Abs. 8 und §§ 9 und 9a UVP-G 2000 iVm §§ 44a und 44b AVG 1991 kundgemacht und die diesem Vorhaben zugrundeliegenden Antragsunterlagen einschließlich der Umweltverträglichkeitserklärung unter gleichzeitiger Einräumung einer Stellungnahme- bzw. Einwendungsfrist im Zeitraum vom 19. Mai 2020 bis einschließlich 3. Juli 2020 bei der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 iVm § 9 Abs. 2 UVP-G 2000 und bei der Stadt Wien als Standortgemeinde, hier Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 64 - Bau-, Energie-, Eisenbahn- und Luftfahrtrecht zur öffentlichen Einsichtnahme aufgelegt.

## **II.5. Auflage der „Revision 1“**

**II.5.1** Wie schon unter Punkt I.6. der Begründung dargestellt, war eine Überarbeitung der Einreichunterlagen erforderlich.

**II.5.2** Die daraus resultierende Auflage dieser „Revision 1“ samt Begleitscheiben der Projektwerberin vom 30. November 2020 in der Zeit von 9. Dezember 2020 bis einschließlich 22. Jänner 2021 bei den vorab genannten Stellen sowie auf der Homepage des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie wurde mit weiterem Edikt vom 2. Dezember 2020, GZ 2020-0.789.775, kundgemacht.

## **II.6. Zeitplan**

**II.6.1** Gemäß § 24b Abs. 1 UVP-G 2000 hat die Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 gemeinsam mit der Behörde gemäß § 24 Abs. 3 einen Zeitplan für den Ablauf der Verfahren zu erstellen, in dem für die einzelnen Verfahrensschritte unter Berücksichtigung der durch Art, Größe und Standort des Vorhabens notwendigen Erhebungen und Untersuchungen Fristen festgelegt werden. Der Zeitplan ist im Internet zu veröffentlichen. Erhebliche Überschreitungen des Zeitplans sind in den Genehmigungsbescheiden zu begründen.

**II.6.2** Demgemäß wurde ein Zeitplan am 7. Mai 2020 (GZ. 2020-0.260.187) auf der Homepage der UVP-Behörde veröffentlicht. Dieser prognostizierte und mit möglichst knappen Fristen für die einzelnen Verfahrensschritte kalkulierte Zeitplan konnte wegen der Verbesserung und Ergänzung des Einreichoperates sowie Verzögerungen aufgrund der COVID-19-Pandemie nicht eingehalten werden.

Anzumerken ist in diesem Zusammenhang auch, dass dem Zeitplan und den darin festgelegten Fristen keine Verbindlichkeit zukommt, sondern der Zeitplan der behördeninternen Ablaufplanung und -gliederung des Verfahrens dient (vgl. z.B. Eberhartinger-Tafill/Merl, Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, Kommentar, § 7 und § 24b)

## **III. Erhobene Beweise**

Im Zuge des Ermittlungsverfahrens wurde die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen vom 8. Februar 2021 für die Fachgebiete Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen sowie Straßen, Eisenbahnbetrieb, Elektrotechnik, Oberleitung, Elektromagnetische Felder, Beleuchtung und Beschattung, Wasserbautechnik und Oberflächenwässer, Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser, Abfallwirtschaft, Boden- und Grundwasserqualität, Ökologie (Pflanzen, Tiere und deren Lebensräume inkl. biologische Vielfalt und Baumschutz), Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter, Luft und Klima, Schalltechnik, Erschütterungen und Humanmedizin erstellt.

Das eingereichte Projekt wurde unter Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen, d.h. es wurden von den im Verfahren beigezogenen Sachverständigen die umweltrelevanten Auswirkungen des Vorhabens geprüft sowie die Maßnahmen zur Verringerung bzw. Verhinderung von Auswirkungen und Kontrollmaßnahmen im Hinblick auf das UVP-G 2000 erarbeitet.

Vom Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung ausgehend wurde soweit erforderlich die Genehmigungsfähigkeit des Projektes auch nach den mitanzuwendenden materiellrechtlichen

Genehmigungsbestimmungen fachlich beurteilt. Wesentliche Aussagen dazu finden sich bereits in den zur zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen erbrachten gutachterlichen Ausführungen.

### **III.1. zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen**

Von der UVP-Behörde wurde ein Untersuchungsrahmen („Leitfaden“) erstellt, wobei die konkretisierten Fragestellungen in vier Bereiche gegliedert wurden:

1. Alternativen, Varianten, Nullvarianten
2. Auswirkungen Maßnahmen, Kontrollen
3. Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes
4. Fachliche Auseinandersetzung mit vorgelegten Stellungnahmen

Im Fragenbereich 1 (S. 24 ff.) wurden die Vor- und Nachteile der von der Projektwerberin geprüften Alternativen sowie die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens begutachtet. Weiters wurden die umweltrelevanten Vor- und Nachteile der von der Projektwerberin geprüften Standort- oder Trassenvarianten dargelegt.

Im Fragenbereich 2 (S. 48 ff.) wurden die umweltrelevanten Auswirkungen des Projektes geprüft sowie die Maßnahmen zur Verhinderung von umweltrelevanten Auswirkungen und Kontrollmaßnahmen im Hinblick auf das UVP-G 2000 erarbeitet. Dies erfolgte 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 2000.

Im Fragenbereich 3 (S. 213 ff.) wurden fachliche Aussagen unter sinngemäßer Anwendung der Kriterien des § 24c Abs. 5 Z 5 UVP-G 2000 zu den zu erwartenden Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher Konzepte und Pläne und im Hinblick auf eine nachhaltige Nutzung von Ressourcen getroffen.

Im Fragenbereich 4 (S. 221 ff.) erfolgte seitens der behördlich herangezogenen UVP-Sachverständigen eine fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen bzw. Einwendungen. Diesbezüglich wird auf Punkt IV. der Begründung verwiesen.

Auf dieser Basis kamen die Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 8. Februar 2021 abschließend zu folgenden Ergebnissen:

*Diese zusammenfassende Bewertung zum Projekt „zweigleisiger Ausbau der Pottendorfer Linie Abschnitt Meidling –Abzweigung Altmannsdorf“ entspricht in ihrer Grundstruktur einem Umweltverträglichkeitsgutachten. Es wurden alle umweltrelevanten Genehmigungsvoraussetzungen von den benannten Fachbereichen überprüft. Eine integrative Betrachtung wurde durch die Erarbeitung des gemeinsamen Gutachtens durchgeführt. Während des Prozesses der Erstellung der zusammenfassenden Bewertung gab es einen fächerübergreifenden Sachverständigenaustausch, in dem Wirkungen auch summarisch betrachtet wurden.*

*In den jeweiligen Zusammenfassungen zu den Varianten, zu den Wirkungen auf den Raum und zu den Wirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter, sowie auf die Genehmigungsvoraussetzungen (Fragenbereiche 1, 2 und 3) wurden die Wirkungen des Vorhabens erläutert. Im Fragenbereich 4 haben sich die Gutachter mit jeder Einwendung auch übergreifend auseinandergesetzt.*

*Zusammenfassend kommen die Gutachter für das Projekt „zweigleisiger Ausbau der Pottendorfer Linie Abschnitt Meidling –Abzweigung Altmannsdorf“ zu folgenden Äußerungen:*

*Im Fragenbereich 1 Alternativen, Varianten und Nullvariante wird von den Sachverständigen erläutert, dass die Pottendorfer Linie bereits 1989 zur Hochleistungsstrecke erklärt wurde. Weiters wurde dargestellt, dass trotz der Kürze der Strecke 2 Varianten geprüft wurden. Die Erfordernis des Projektes und die Wirkungen auf den Raum (siehe auch Fragenbereich 3) wurden dargelegt und auch gutachterlich geprüft. Die Entsprechung der TEN Leitlinien und die Berücksichtigung verschiedener Pläne und Programme ist gegeben. Die Vor- Und Nachteile des Projektes sind ebenfalls nachvollziehbar dargelegt. Eine integrative Betrachtung des Raumes ist erfolgt.*

*Die Wirkungen auf die Schutzgüter des UVP-G sind im Fragenbereich 2 für jedes Schutzgut von den Fachbereichen integrativ erarbeitet worden.*

*Die Sachverständigen stellen im Fragenbereich 2 fest, dass aus fachlicher Sicht*

- die aus Sicht der Projektwerberin vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen grundsätzlich plausibel und nachvollziehbar sind,*
- sich keine relevanten maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin ergeben,*
- die Auswirkungen des Vorhabens, insbesondere hinsichtlich der relevanten Einflussfaktoren ausreichend dargestellt sind,*
- die Darlegungen in der UVE und in den Technischen Unterlagen des Bauentwurfs dem Stand der Technik und der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften entsprechen.*

*Im Fragenbereich 4 wurden alle Einwendungen von den Fachbereichen bearbeitet und aus fachlicher Sicht sowie in integrativer Zusammenarbeit beantwortet.*

*Aus dem Bereich Humanmedizin ergeben sich für das Schutzgut Mensch zusätzliche Maßnahmen, um schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf das Leben und die Gesundheit der Menschen und deren Lebensräumen zu verhindern oder zu verringern oder günstige Auswirkungen zu vergrößern.*

*Aus fachlicher Sicht aller Fachbereiche werden im Projekt die Auswirkungen unter Berücksichtigung der angeführten und zusätzlichen Maßnahmen möglichst geringgehalten. Unter Berücksichtigung der im Projekt vorgesehenen Maßnahmen sowie der Maßnahmen aus dem Maßnahmenkatalog, die von beinahe allen Fachbereichen in ihrem Bereich für notwendig erachtet wurden, ist aus fachlicher Sicht mit einer Einhaltung der Schutzziele in Betriebs- und Bauphase des Projekts zu rechnen.*

*Ebenso werden aus fachlicher Sicht die Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik gering gehalten. Es entstehen bei Berücksichtigung der zwingenden Maßnahmen keine Immissionen, die das Leben oder die Gesundheit von Menschen gefährden oder erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen.*

*Daraus ergibt sich für die UVP-Behörde, dass sofern die in der Umweltverträglichkeitserklärung dargestellten und die in der gegenständlichen zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen angeführten, unbedingt erforderlichen Maßnahmen sowie jene, die im Bescheid vorgeschrieben wurden umgesetzt werden, die Umweltverträglichkeit des geplanten Vorhabens im Sinne einer umfassenden und integrativen Gesamtschau gegeben ist. Die Wirkungen der Bau- und Betriebsphase sind als vertretbar einzustufen.*

### III.2. Zu den Genehmigungskriterien des HIG

Hinsichtlich des Vorliegens der in § 3 HIG genannten fachlichen Voraussetzungen, wonach das Projekt den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn entspricht, auf die sonstigen öffentlichen Interessen Bedacht genommen wird und der für die Sicherung des Trassenverlaufs festgelegte Geländestreifen in den Trassengenehmigungsunterlagen entsprechend dargestellt ist, dieser das Ausmaß nicht überschreitet, welches für die Eisenbahnanlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen, die für den Bau und den Betrieb von und den Betrieb auf einer Hochleistungsstrecke erforderlich sind, notwendig ist, sowie der für den Bahnkörper festgelegte Geländestreifen die Breite 150 m nicht überschreitet kamen die befassten Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen zu folgenden Ergebnissen:

#### III.2.1. Eisenbahnbetrieb (EB):

*Aus eisenbahnbetrieblicher Sicht ist der zweigleisige Ausbau dieses Streckenabschnittes für die Zielerreichung einer leistungsfähigen Eisenbahn von besonderer Bedeutung, da die in der Prognose 2025+ vorgesehenen Zugzahlen ansonsten nicht bewältigt werden können und eine Verlagerung des Fernverkehrs von der klassischen Südbahn auf die Pottendorferlinie nicht bzw. nicht in vollem Umfang möglich wäre. Auch bei verringerten Zugzahlen hätte die durch den eingleisigen Abschnitt bedingte Übertragung von Verspätungen auf die Gegenzüge einen extrem negativen Einfluss auf die Betriebsqualität. Im Sinne der Schaffung der erforderlichen Kapazitäten für die Verlagerung des Verkehrs auf klimafreundliche Verkehrsarten liegt das gegenständliche Vorhaben im öffentlichen Interesse.*

*Diese Breite [des Trassenstreifens] ergibt sich aus den Abmessungen des Überführungssteiges für Fußgänger und Radfahrer als Ersatz für die Auflassung der schienengleichen Eisenbahnkreuzung Pottendorfer Straße – Stüber Günther Gasse. Die in § 3 (2) HIG genannte Maximalbreite wird somit nicht überschritten.*

*Ansonsten orientiert sich der Geländestreifen an den vorhandenen Bahngrundgrenzen bzw. am erforderlichen Ausmaß, welches für die Eisenbahnanlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen, die für Bau und Betrieb einer Hochleistungsstrecke erforderlich sind.*

#### III.2.2 Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen sowie Straßen (ST):

*Die im Bundesgesetz über Eisenbahn-Hochleistungsstrecken erhobene Forderung zur Darstellung des Geländestreifens des Trassenverlaufes unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse ist erfüllt. Die maximale Breite ist in den Planunterlagen ersichtlich und überschreitet die vom oben genannten Gesetz geforderten Randbedingungen nicht. Die Breite des Geländestreifens für den Bahnkörper ist geringer als 150 m und erfüllt aus Sicht der Fachbereiche Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen sowie Straßen auch diesbezüglich die gesetzlichen Vorgaben.*

Auf die im Zuge der Trassenanhörung vorgebrachten öffentlichen Interessen wurde Bedacht genommen.

### III.3. Zu den Genehmigungskriterien des EisbG einschließlich ASchG

Gemäß § 31 EisbG ist für den Bau oder die Veränderung von Eisenbahnanlagen und nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen um die eisenbahnrechtliche Baugeneh-

migung anzusuchen. Dem Antrag ist gemäß § 31a EisbG ein Bauentwurf in dreifacher Ausfertigung und bei Hauptbahnen ein, projektrelevante Fachgebiete umfassendes Gutachten beizulegen. Dieses dient dem Beweis, dass das Bauvorhaben dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht.

Wenn das Bauvorhaben eine Hauptbahn alleine oder über eine Hauptbahn hinausgehend auch eine vernetzte Nebenbahn betrifft, ist nur ein Gutachten beizugeben, das alle projektrelevanten Fachgebiete zu umfassen hat. Werden für die Erstattung dieses Gutachtens mehr als ein Sachverständiger bestellt, hat ein solches Gutachten eine allgemein verständliche Zusammenfassung zu enthalten.

Im Falle beantragter Abweichungen vom Stand der Technik sind auch die Vorkehrungen darzustellen, die sicherstellen sollen, dass trotz Abweichung vom Stand der Technik die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen an den Arbeitnehmerschutz gewährleistet sind.

Seitens der ÖBB-Infrastruktur AG als Projektwerberin wurde bereits mit dem Antrag das Gutachten gemäß § 31a EisbG der Arsenal Railway Certification GmbH, Floridsdorfer Hauptstraße 30, 1210 Wien vom 18. März 2020 vorgelegt.

*Für das gegenständliche Projekt wurde ein zusammenfassendes Gutachten gemäß § 31a erstellt, das alle relevanten Fachgebiete umfasst und eine verständliche Zusammenfassung enthält.*

- *Eisenbahnbautechnik und konstruktiver Ingenieurbau*
- *Elektrotechnik – Oberleitung*
- *Elektrotechnik – 50 Hz*
- *Eisenbahnbetrieb*
- *Sicherungs- und Fernmeldetechnik*
- *Geotechnik und Wasserbau*
- *Straßenverkehrstechnik.*

Das Ergebnis der Begutachtung dieser einzelnen Fachgebiete lautet gemäß Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 18. März 2020 folgendermaßen:

*Das gegenständliche Projekt „Zweigleisiger Ausbau der Pottendorfer Linie, Abschnitt Meidling“ wurde gemäß § 31a EisbG anhand der angeführten Prüfungsunterlagen und der angeführten Regelwerke hinsichtlich der Erfordernisse der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes geprüft und zur Ausführung für geeignet befunden.*

*Die Planungsunterlagen wurden auf die Einhaltung aller relevanten Normen und Vorschriften hin überprüft. Die Planung entspricht durch die Verwendung der gültigen und zum Teil durch gesetzliche Vorgaben verbindlichen Normen dem Stand der Technik. Die Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes wurden entsprechend der AVO Verkehr unter Berücksichtigung des Schwerpunktkonzeptes aus Sicht des Arbeitnehmerschutzes R 10 für Eisenbahnanlagen begutachtet und die Erfüllung aller Erfordernisse festgestellt.*

*Der Bauentwurf entspricht den relevanten Vorgaben der Eisenbahn-Bauentwurfsverordnung EBEV und der Eisenbahnbau- und -betriebsverordnung EisbBBV.*

*Aus Sicht der Gutachter besteht gegen die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß § 31 EisbG kein Einwand.*

*Weiters wird das vorliegende Einreichprojekt für zur Ausführung geeignet befunden. Es kommt zu keinen Abweichungen vom Stand der Technik, die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebes ist gewährleistet, und die Belange des Arbeitnehmerschutzes wurden berücksichtigt.*

Im Zusammenhang mit der „Revision 1“ der Einreichunterlagen wurde eine Ergänzung des Gutachtens gemäß § 31a EisbG vom 26. November 2020 vorgenommen und dort festgehalten:

*Die durchgeführten Änderungen die Lärmschutzwand betreffend wurden von den in Kapitel 2 angeführten Fachgebieten geprüft. Es kommt zu keiner Änderung der Aussagen im Kapitel 5 Begutachtung und Kapitel 6 Zusammenfassung des § 31a Gutachtens P2018-962-01-V1.0 vom 18.03.2020.*

#### **III.4. Parteiengehör im Rahmen der Verhandlung**

In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass aufgrund der zu diesem Zeitpunkt gegebenen „Covid-19-Situation“ die Durchführung einer öffentlichen Erörterung im Gegenstand ersatzlos entfallen musste.

Im Zuge der in Form einer „Videokonferenz“ durchgeführten mündlichen Verhandlung wurde den teilnehmenden Beteiligten Gelegenheit geboten, Fragen an die Behörde, die Sachverständigen und Planer bzw. Ersteller der Umweltverträglichkeitserklärung sowie die Vertreter der ÖBB-Infrastruktur AG als Projektwerberin zu stellen bzw. ergänzende Einwendungen zu erheben.

Im Zuge der Rechtsbelehrungen zu Beginn der Verhandlung erfolgte durch die Verhandlungsleiterin im Sinne der Verfahrensökonomie die Verfahrensordnung, dass sämtliche mündlich vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen, bei Bedarf unter Hilfenahme der anwesenden Vertreterinnen und Vertreter der UVP-Behörde zu Protokoll zu diktieren und zu unterfertigen sind. Nur mündlich im Zuge der Diskussion vorgebrachte und nicht protokollierte Stellungnahmen und Einwendungen würden im weiteren Verfahren nicht berücksichtigt werden. Dementsprechend wurde nach Protokollierung je ein Ausdruck der diktierten (bzw. selbst verfassten und mittels USB-Stick auf die Protokollvorlage der Behörde kopierten) und unterfertigten Stellungnahme(n) aus der Niederschrift persönlich an den jeweiligen Verfasser übergeben.

Des Weiteren wurden die unter Punkt 1.9.4 bzw. 1.10.4 angeführten Stellungnahmen verlesen und sind somit in der, einen integrierenden Bestandteil dieses Bescheides bildende, Verhandlungsschrift widergegeben. Bereits vor der Verhandlung wurden diese Stellungnahmen den Sachverständigen für eine allfällige fachliche Behandlung bzw. der ÖBB-Infrastruktur AG zur Stellungnahme vorab per E-Mail bei Einlangen und in Papierform im Zuge der Verhandlung übergeben.

Seitens der Projektwerberin wurde dazu in der Verhandlung Stellung genommen. Diese Beantwortungen und die seitens der Sachverständigen protokollierten Aussagen dazu und zu den in der Verhandlung ergänzten Einwendungen sind der Verhandlungsschrift zu entnehmen und wird auf diese verwiesen.

In inhaltlicher Hinsicht ist festzuhalten, dass die UVP-Sachverständigen im Zuge der öffentlichen mündlichen Verhandlung grundsätzlich nicht von ihren in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen dokumentierten fachlichen Positionen abgewichen sind, im Zuge der mündlichen Verhandlung jedoch Adaptierungen beziehungsweise Präzisierungen von einzelnen Maßnahmen vorgenommen haben.

### **III.5. Auflage der Verhandlungsschrift und weiteres Ermittlungsverfahren**

Gemäß § 44 in Verbindung mit § 14 Abs. 7 AVG wurde über die Verhandlung eine Niederschrift unter Verwendung eines Schallträgers erstellt. Die Aufzeichnung wurde in der Folge unter den gegebenen Umständen so rasch wie möglich in Vollschrift übertragen.

Aufgrund des Umstandes, dass die Einhaltung der in § 44e Abs. 3 AVG vorgesehenen Wochenfrist für die Auflage der Verhandlungsschrift in den Standortgemeinden nicht möglich war, wurde die Verhandlungsschrift im Sinne der im Zuge der Verhandlung getätigten Ankündigung mit Kundmachung vom 29. April 2021, GZ. 2021-0.295.539, gemäß § 44e Abs. 3 AVG samt der als Bestandteil erklärten Beilagen zur öffentlichen Einsicht aufgelegt.

In die Verhandlungsschrift samt Beilagen konnte in der Zeit vom Montag, den 3. Mai 2021 bis einschließlich Dienstag, den 25. Mai 2021 beim BMK als UVP-Behörde und der Stadt Wien - MA 64 - als Standortgemeinde Einsicht genommen werden. Zudem wurde die Verhandlungsschrift samt Beilagen auf der Homepage des BMK bereitgestellt (<https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/eisenbahn/verfahren/matzleinsdorf/meidling-altmannsdorf.html>) und ist dort bis zum Abschluss des UVP-Verfahrens einsehbar.

Ergänzend dazu wurde, wie weiter oben unter Punkt I.11. beschrieben, die Kundmachung sowie der Link zur Verhandlungsschrift auch sämtlichen Teilnehmenden an der Verhandlung sowie auch Frau Susanne Obermayer unter Einräumung einer Einsichtsfrist bis spätestens 28. Mai 2021 in digitaler Form übermittelt.

Wie schon weiter oben unter Punkt I.11.3 und I.11.5 sind, mit Ausnahme der Stellungnahme von Frau Obermayer 28. Mai 2021, bis Erlassung des Bescheides keine weiteren schriftlichen Stellungnahmen bzw. ergänzenden Äußerungen und Einwendungen bei der UVP-Behörde eingelangt.

## **IV. Der festgestellte Sachverhalt**

### **IV.1 Zu den (Umwelt)Auswirkungen des Vorhabens**

Aufgrund des Ermittlungsverfahrens steht fest, dass unter der Voraussetzung, dass die in der Umweltverträglichkeitserklärung und in den technischen Unterlagen bereits enthaltenen sowie die von den behördlich beigezogenen UVP-Gutachtern als zusätzlich für erforderlich erachteten Maßnahmen berücksichtigt werden, die Umweltverträglichkeit und somit Zulässigkeit des gegenständlichen Projekts im Sinne einer umfassenden und integrativen Gesamtschau vorliegt. Bei projektgemäßer Errichtung und projektgemäßem Betrieb des Hochleistungsstreckenvorhabens wird es zu keiner wie immer gearteten Gesundheitsgefährdung kommen. Auch Belästigungen, die als erheblich zu beurteilen wären, sind nicht abzuleiten.

Die durchgeführten Ermittlungen haben weiters ergeben, dass das geplante Vorhaben vom technischen Standpunkt betrachtet geeignet ist und dem aktuellen Stand der Technik entspricht. Es ergibt sich weiters, dass nach einhelligem fachlichem Dafürhalten auf die berücksichtigungswürdigen öffentlichen Interessen Bedacht genommen wurde. Eine nachteilige Beeinträchtigung hat sich nicht ergeben.

Weiters steht auf Grund des Ermittlungsverfahrens fest, dass Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik begrenzt werden, die Immissionsbelastung zu schützender Güter möglichst gering gehalten wird und Abfälle nach dem Stand der Technik vermieden bzw. ordnungsgemäß entsorgt werden.

## **IV.2 Zum Trassenverlauf**

Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung und des Verfahrens zur Sicherstellung des Trassenverlaufes ist das Hochleistungsstreckenbauvorhaben „Zweigleisiger Ausbau der Pottendorfer Linie; Abschnitt Wien Meidling – Abzweigung Altmannsdorf; ÖBB-Strecken: - 10601 - (Pottendorfer Linie); km 0,489 - km 1,830; - 10615 - (ehem. Donauländebahn); km 7,246 - km 7,689; - 10616 - (Oswaldschleife); km 0,275 - km 0,726“.

Die Projektwerberin beabsichtigt im Wesentlichen die Schaffung einer zweiten leistungsfähigen Bahnstrecke im Süden von Wien, die als Ausweich- und Ergänzungsstrecke für die Südbahn herangezogen werden kann. Dadurch soll die stark frequentierte Südbahn entlastet werden.

Zudem dient der Ausbau der Verbesserung des Nahverkehrsangebots, um in weiterer Folge den Anteil des öffentlichen Verkehrs am Modal-Split zu erhöhen. Das im Zielnetz (2025+) festgelegte Ziel einer Kantenzzeit von 30 Minuten zwischen den Taktknoten Wien und Wiener Neustadt über die Pottendorfer Linie wird durch den zweigleisigen Ausbau der Pottendorfer Linie ebenso erreicht. Zudem wird mit Umsetzung des Projekts der zweigleisige Ausbau der Pottendorfer Linie abgeschlossen.

Beim verfahrensgegenständlichen Vorhaben handelt es sich um ein Ausbauvorhaben an einer Bestandsstrecke.

Die Beschreibung des Geländestreifes bzw. des Trassenverlaufs und des darin gelegenen Vorhabens ist in Spruchpunkt I.2.1 enthalten.

Der Verlauf der Trasse ergibt sich aus den in Spruchpunkt I.2.2 genannten Trassenverlaufsplänen vom März 2020.

Das Vorhaben besteht aus den in den Spruchpunkten II. und III. angeführten, mit Bescheidstempel versehenen Unterlagen.

## **IV.3 Sachverhalt aus materiellrechtlicher Sicht**

Hinsichtlich der mitanzuwendenden Genehmigungsbestimmungen des EisbG und der Bestimmungen zum Arbeitnehmerschutz wird auf die in Spruchpunkt I.3.1. nicht abschließende Aufzählung verwiesen. Der Umfang der Genehmigung ergibt sich insbesondere aus den einzelnen Unterlagen des Projektes. Diesbezüglich wird auf das vorliegende, mit Bescheidstempel versehene Inhaltsverzeichnis gemäß EisbG vom November 2020, ON 410.1\_Rev.01, Plannummer PODOMEI-EB-SP01-00-0011 F01, verwiesen.

#### **IV.4 Ergänzende Feststellungen**

Das Ermittlungsergebnis der UVP-Behörde stützt sich auf das Einreichprojekt idF der „Revision 1“ vom November 2020 sowie der im Verfahren eingegangenen Auskünfte einschließlich der Umweltverträglichkeitserklärung und der materiellrechtlichen Einreichunterlagen (Unterlagen zur Trassengenehmigung, Bauentwurf und das Gutachten gemäß § 31a EISbG sowie auf die Ergebnisse des Umweltverträglichkeitsgutachtens und des Anhörungsverfahrens, insbesondere der Stellungnahmen und Einwendungen (siehe zur Auseinandersetzung mit den eingebrachten Stellungnahmen und Einwendungen nachfolgender Punkt V.) und der Erklärungen in der mündlichen Verhandlung und des Ergebnisses des ergänzenden Ermittlungsverfahrens.

Die Ermittlungen wurden im Zuge des Verfahrens durchgeführt (siehe zum Verfahrensablauf Punkt I. der Bescheidbegründung).

Für weitere detaillierte Feststellungen siehe auch die Erwägungen zu den Genehmigungsvoraussetzungen unter dem nachfolgenden Punkt V.

#### **V. Erwägungen zu den Genehmigungsvoraussetzungen**

##### **V.1 Genehmigung nach § 24f UVP-G 2000**

Die Abs. 1 bis 6 des § 24f UVP-G 2000 betreffend Entscheidung lauten:

*(1) Genehmigungen (Abs. 6) dürfen nur erteilt werden, wenn im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge zu den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften zusätzlich nachstehende Voraussetzungen erfüllt sind:*

- 1. Emissionen von Schadstoffen sind nach dem Stand der Technik zu begrenzen,*
- 2. die Immissionsbelastung zu schützender Güter ist möglichst gering zu halten, wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die*
  - a) das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden oder*
  - b) 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*
  - c) zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinn des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen, und*
- 3. Abfälle sind nach dem Stand der Technik zu vermeiden oder zu verwerten oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß zu entsorgen.*

*(1a) Die Zustimmung Dritter ist insoweit keine Genehmigungsvoraussetzung, als für den betreffenden Teil des Vorhabens in einer Verwaltungsvorschrift die Möglichkeit der Einräumung von Zwangsrechten vorgesehen ist.*

*(2) Wird im Einzelfall durch die Verwirklichung des Vorhabens ein wesentlich größerer Kreis von Nachbarn bestehender Verkehrsanlagen dauerhaft entlastet als Nachbarn des Vorhabens belastet werden, so gilt die Genehmigungsvoraussetzung des Abs. 1 Z 2 lit. c als erfüllt, wenn die Belästigung der Nachbarn so niedrig gehalten wird, als dies durch einen im Hinblick auf den*

erzielbaren Zweck wirtschaftlich vertretbaren Aufwand erreicht werden kann. Bestehen besondere Immissionsschutzvorschriften, so ist insoweit die Gefährdung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. a und die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. c nach diesen Vorschriften zu beurteilen.

(3) Die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung (insbesondere Umweltverträglichkeitserklärung, Umweltverträglichkeitsgutachten oder zusammenfassende Bewertung, Stellungnahmen, einschließlich der Stellungnahmen und dem Ergebnis der Konsultationen nach § 10, Ergebnis einer allfälligen öffentlichen Erörterung) sind in der Entscheidung zu berücksichtigen. Durch geeignete Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen, Ausgleichsmaßnahmen oder sonstige Vorschriften, insbesondere auch für Überwachungsmaßnahmen für erhebliche nachteilige Auswirkungen, Mess- und Berichtspflichten, ist zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beizutragen. Die Überwachungsmaßnahmen sind nach Art, Standort und Umfang des Vorhabens sowie Ausmaß seiner Auswirkungen auf die Umwelt angemessen festzulegen, die aufgrund der mitanzuwendenden Verwaltungsvorschriften notwendigen Maßnahmen sind hierbei zu berücksichtigen.

(4) Ergibt die Gesamtbewertung, dass durch das Vorhaben und seine Auswirkungen, insbesondere auch durch Wechselwirkungen, Kumulierung oder Verlagerungen, unter Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen, insbesondere des Umweltschutzes, schwerwiegende Umweltbelastungen zu erwarten sind, die durch Auflagen, Bedingungen, Befristungen, sonstige Vorschriften, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen nicht verhindert oder auf ein erträgliches Maß vermindert werden können, ist der Antrag abzuweisen. Im Rahmen dieser Abwägung sind auch relevante Interessen der Materengesetze oder des Gemeinschaftsrechts, die für die Realisierung des Vorhabens sprechen, zu bewerten.

(5) In der Genehmigung können angemessene Fristen für die Fertigstellung des Vorhabens, einzelner Teile davon oder für die Inanspruchnahme von Rechten festgesetzt werden. Die Behörde kann diese Fristen aus wichtigen Gründen verlängern, wenn der Projektwerber/die Projektwerberin dies vor Ablauf beantragt. In diesem Fall ist der Ablauf der Frist bis zur rechtskräftigen Entscheidung oder zur Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes oder Verfassungsgerichtshofes über die Abweisung des Verlängerungsantrages gehemmt. Im Rahmen eines Beschwerdeverfahrens oder gemäß § 24g können die Fristen von Amts wegen geändert werden.

(6) Die nach § 24 Abs. 1 und 3 zuständigen Behörden haben die Abs. 1 bis 5, 13 und 14 anzuwenden, soweit sie für ihren Wirkungsbereich maßgeblich sind.

### **V.1.1 Zu § 24f Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000**

Gemäß § 24f Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 sind Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik zu begrenzen. Unter „Emissionen von Schadstoffen“ im Sinne dieser Bestimmung sind vom Vorhaben (seinen Anlagen) ausgehende feste (z.B. Staub; soweit es sich nicht um Abfälle im Sinne der lex specialis des § 24f Abs. 1 Z 3 handelt), flüssige oder gasförmige Stoffe aller Art, soweit sie zu einer Abweichung von der natürlichen Zusammensetzung der freien Luft oder des Wassers der Vorflut in biologischer, chemischer oder physikalischer (Temperatur) Hinsicht führen, zu verstehen. Lärmemissionen, Schall- oder elektromagnetische Wellen, Abwärme und Geruch oder Strahlungen sind nicht als Emissionen von Schadstoffen zu verstehen, wohl aber Treibhausgase wie CO<sub>2</sub> (vgl. Ennöckl/Raschauer/Bergthaler, Kommentar zum UVP-G, 3. Auflage, Rz 34 zu § 17).

Zu der Genehmigungsvoraussetzung des § 24f Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 (Begrenzung der Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik) ist festzuhalten, dass das gegenständliche Hochleistungsstreckenbauvorhaben von mehreren Sachverständigen begutachtet wurde. Die Auswirkungen wurden nach dem Stand der Technik und dem Stand der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften geprüft und beurteilt.

Die Sachverständigen stellen wie bereits unter Punkt III.1. der Begründung weiter oben im Fragenbereich 2 der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen fest, *dass aus fachlicher Sicht*

- *die aus Sicht der Projektwerberin vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen grundsätzlich plausibel und nachvollziehbar sind,*
- *sich keine relevanten maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin ergeben,*
- *die Auswirkungen des Vorhabens, insbesondere hinsichtlich der relevanten Einflussfaktoren ausreichend dargestellt sind,*
- *die Darlegungen in der UVE und in den Technischen Unterlagen des Bauentwurfs dem Stand der Technik und der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften entsprechen.*

*Aus fachlicher Sicht werden im Projekt die Auswirkungen unter Berücksichtigung der angeführten und zusätzlichen Maßnahmen möglichst geringgehalten. Unter Berücksichtigung dieser Maßnahmen ist mit einer Einhaltung der Schutzziele in Betriebs- und Bauphase des Projekts zu rechnen.*

Aufgrund des durchgeführten Ermittlungsverfahrens ist daher davon auszugehen, dass die mit dem Vorhaben verbundenen Emissionen in der Bau- und Betriebsphase entsprechend dem Stand der Technik begrenzt werden.

Die Genehmigungsvoraussetzung des § 24f Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 ist somit erfüllt.

### **V.1.2 Zu § 24f Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000**

Gemäß **§ 24f Abs. 1 Z 2 lit. a UVP-G 2000** sind jedenfalls Immissionen zu vermeiden, die das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden.

Maßgeblich für die Beurteilung der Vorhabenswirkungen auf den Menschen sind die Belastungen durch Lärm, Erschütterungen, elektromagnetische Felder, Luftschadstoffe und Lichtimmissionen sowohl in der Bauphase als auch in der Betriebsphase.

Aufbauend auf die Teilfachgebiete in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen, insbesondere jener für die Wirkfaktoren Schall, Luft und Klima, Elektromagnetische Felder und Licht wurde vom Sachverständigen für Humanmedizin das Vorhaben entsprechend den geltenden Gesetzen, Normen, Verordnungen und Richtlinien und dem Stand der medizinischen Wissenschaften hinsichtlich der Gefährdung oder Schädigung der menschlichen Gesundheit geprüft. Die Beurteilung und Bewertung der Immissionseinwirkungen auf Menschen im Untersuchungsraum erfolgte dabei unter Berücksichtigung der von der Projektwerberin bereits im Projekt vorgesehenen und aller in der gegenständlichen zusammenfassenden Bewertung zusätzlich geforderten Maßnahmen.

In der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen wurde insbesondere von den Sachverständigen für Schalltechnik, für Luft und Klima, für Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Licht/Blendung/Beschattung und für Humanmedizin bestätigt, dass unter Berücksichtigung der von der Projektwerberin in den Einreichunterlagen vorgesehenen und von den Sachverständigen zusätzlich vorgeschlagenen Maßnahmen die Immissionsbelastung der zu schützenden Güter im Sinne des Immissionsminimierungsgebots gemäß § 24f Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 möglichst gering gehalten wird.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Humanmedizin gelangt zu dem eindeutigen Ergebnis, dass sich *aus humanmedizinischer Sicht aus den projektierten Maßnahmen unter den angegebenen Bedingungen und Kontrollen keine Bedenken hinsichtlich der Umweltverträglichkeit im Hinblick auf das Schutzgut Mensch ergeben. Zusätzliche Maßnahmen, um schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf das Leben und die Gesundheit der Menschen und deren Lebensräumen zu verhindern oder zu verringern oder günstige Auswirkungen zu vergrößern, werden in M5 [Maßnahmenkatalog ab Seite 93] vorgeschlagen. Dies betrifft insbesondere den Wirkfaktor Lärm, der im eingereichten Projekt die aus humanmedizinischer Sicht schwerstwiegenden Immissionen darstellt und für dessen Betrachtung zusätzliche, strengere Kriterien orientiert an den Leitlinien der WHO angesetzt wurden.*

*In Bezug auf Luftschadstoffimmissionen, wird zudem bestätigt, dass die projektbezogenen Änderungen, die allenfalls zeitbegrenzt während der Bauphase auftreten werden, als humanmedizinisch nicht relevant angesehen werden können.*

*Aus humanmedizinischer Sicht besteht vorhabensbedingt keine bleibende Gefahr für Gesundheit und Leben von Menschen (Seite 91).*

Gemäß § 24f Abs. 2 UVP-G 2000 ist die Gefährdung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. a und die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. c bei Bestehen besonderer Immissionsschutzvorschriften nach diesen zu beurteilen. In diesem Zusammenhang wird auf die Ausführungen zur Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung unter Punkt V.1.4 weiter unten verwiesen. stellt

Im Sinne der diesbezüglichen Judikatur des Verfassungs- bzw. Verwaltungsgerichtshofs ergibt sich zusammenfassend, dass sich die Behörde bei der Berücksichtigung dieser "besonderen Immissionsschutzvorschrift" für Schallimmissionen auf Grund des Schienenverkehrs (Zugverkehrs) an deren Grenzwerten „zu orientieren“ hat bzw. diese einen „Mindeststandard“ darstellen.

Zur Gefährdung des Eigentums oder sonstiger dinglicher Rechte durch vorhabensbedingte Immissionsbelastungen ist darauf hinzuweisen, dass §75 Abs. 1 GewO 1994 – dem das UVP-G 2000 diesbezüglich nachgebildet ist - ausdrücklich klarstellt, dass unter einer Gefährdung des Eigentums nicht die Möglichkeit einer bloßen Minderung des Verkehrswertes des Eigentums zu verstehen ist. Das UVP-G 2000 und die GewO 1994 schützen das Eigentum eines Nachbarn nur bei Bedrohung seiner Substanz oder wenn eine sinnvolle Nutzung der Sache wesentlich beeinträchtigt oder überhaupt unmöglich ist, nicht hingegen bei einer bloßen Minderung des Verkehrswertes (vgl. das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 24. Juni 2009, Zl. 2007/05/0171).

Im Hinblick auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen der Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen gelangt die UVP-Behörde zur Überzeugung, dass durch das Vorhaben Immissionen vermieden werden, die das Leben oder die Gesundheit oder das Eigentums bzw. sonstige dingliche Rechte gefährden.

Es ist somit von der Erfüllung der Genehmigungsvoraussetzung des § 24f Abs. 1 Z 2 lit a UVP-G 2000 auszugehen.

Gemäß **§ 24f Abs. 1 Z 2 lit. b UVP-G 2000** sind Immissionen zu vermeiden, die 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.

Aus der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen geht hervor, dass auf Grundlage der fachlichen Ausführungen der Sachverständigen, insbesondere der für die Fachbereiche Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt und Baumschutz), Luft und Klima, Abfallwirtschaft und Boden- und Grundwasserqualität, Wasserbautechnik und Oberflächenwässer, Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser sowie Humanmedizin geschlossen werden kann, dass es zu keinen Immissionen kommt, die erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, wobei vom Vorhaben keine Gewässer betroffen sind. Auch wenn laut dem Sachverständigen für Abfallwirtschaft und Boden- und Grundwasserqualität *mit keiner erheblich nachteiligen Beeinflussungen der Grundwasserqualität durch die Baumaßnahmen gerechnet wird*, ist seiner Ansicht nach zum Beweis dafür auch eine qualitative Beweissicherung erforderlich.

Seitens des Sachverständige für Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt und Baumschutz) wird in seinem Gutachten festgehalten, dass *durch die Umsetzung der im Projekt vorgesehenen und zusätzlich vorgeschriebenen Maßnahmen die Auswirkungen auf den Pflanzen- und Tierbestand auf ein nicht erhebliches Ausmaß reduziert werden können, sodass keine bleibenden Schädigungen von Tier- und Pflanzenvorkommen zu erwarten sind. Immissionen, die erhebliche und nachhaltige Einwirkungen verursachen, werden in der Bau- und Betriebsphase durch entsprechende Maßnahmen vermieden. Auch die Projektwirkungen auf die terrestrische Fauna hinsichtlich Erschütterungen sind als geringfügig nachteilig zu beschreiben, da erschütterungsbedingte Irritationen von Tieren sowohl in der Bau- als auch in der Betriebsphase nur im unmittelbaren Nahbereich der Trasse möglich sind und in der Betriebsphase die Grenzwerte der ÖNORM S 9020 eingehalten werden. Die Auswirkungen hinsichtlich Luftschadstoffen und Staubbelastung für terrestrische Tiere und Pflanzen sind als geringfügig nachteilig einzustufen. Es werden alle Grenzwerte zum Schutz der Ökosysteme (30 µg/m<sup>3</sup> NO<sub>x</sub> JMW) eingehalten. Abschnittsweise vermindern Lärmschutzwände die Immissionen auf nahegelegene Lebensräume zusätzlich.*

Der Sachverständige für Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik beurteilt die Unterlagen zu den Auswirkungen des Vorhabens als *positiv und ausreichend zweckmäßig im Rahmen der geotechnischen Wissenschaften und organisatorisch durch vorbereitete Einsatzkonzepte der ÖBB. Im geotechnischen und hydrologischen Fachgutachten ON 313.1 sind im Abschnitt 10.3 Maßnahmen für die Bauphase und die diesbezüglichen Maßnahmen zur Minimierung wassergefährdender Baustoffe, soweit bautechnisch umsetzbar beschrieben, u. z. durch Softmaßnahmen mit Ölbindemittel etc. und während der Betriebsphase bei außergewöhnlichen Ereignissen durch bauliche und organisatorische Maßnahmen (ÖBB Entsorgungs- und Aufräumungskonzepte).*

Insgesamt wurde von allen Sachverständigen der betroffenen Fachbereiche eine bleibende Schädigung des Bodens, der Luft, des Tier- und Pflanzenbestandes ausgeschlossen.

Zusammengefasst die Behörde somit zum Schluss,

a.) dass Immissionen, die erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, durch entsprechende in der Umweltverträglichkeitserklärung vorgesehene sowie

den von den Sachverständigen für zwingend erforderlich erachteten Maßnahmen möglichst gering gehalten werden und

b.) Immissionen vermieden werden, die den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend schädigen.

Das Genehmigungskriterium des § 24f Abs. 1 Z 2 lit. b UVP-G 2000 ist somit erfüllt.

Gemäß **§ 24f Abs. 1 Z 2 lit. c UVP-G 2000** sind jedenfalls Immissionen zu vermeiden, die zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinn des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen. Bestehen besondere Immissionsschutzvorschriften, so ist gemäß § 24f Abs. 2 UVP-G 2000 insoweit die Gefährdung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. a und die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. c nach diesen Vorschriften zu beurteilen.

Der Sachverständige für Humanmedizin gelangt in Zusammenschau mit den Aussagen der Sachverständigen für Schalltechnik und für Erschütterungen zu dem eindeutigen Ergebnis, *das das Ziel des guten Erschütterungsschutzes während Bau- und Betriebsphase eingehalten wird, indem die Immissionen örtlich und zeitlich begrenzt werden. ... Für die Wirkfaktoren Erschütterung, Elektromagnetische Felder und Licht sowie Lärm werden unter Anwendung der in M5 [Maßnahmenkatalog] formulierten Maßnahmen die Immissionsbelastung zu schützender Güter möglichst gering gehalten. ... Unter Anwendung der in M5 formulierten Maßnahmen werden Immissionen vermieden, die zu einer unzumutbaren Belästigung der NachbarInnen führen.*

Aufgrund der nachvollziehbaren und schlüssigen Ausführungen der UVP-Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen ist somit insgesamt von der Erfüllung der Genehmigungsvoraussetzung des § 24f Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 auszugehen.

### **V.1.3 Zu § 24f Abs. 1 Z 3 UVP-G 2000**

Gemäß § 24f Abs. 1 Z 3 UVP-G 2000 sind Abfälle nach dem Stand der Technik zu vermeiden oder zu verwerten oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, zu entsorgen.

Der Sachverständige für Abfallwirtschaft und Boden- und Grundwasserqualität bestätigte auf Seite 169 der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen, *dass ungeachtet der möglichen Verwertungspotentiale hinsichtlich der auftretenden Emissionen eine Betrachtung des Worst-Case-Szenarios erfolgte, dh. dass die ermittelten Massen für die Ermittlung der erforderlichen Fahrbewegungen mit einem Zuschlag von 20% erhöht wurden und dass davon ausgegangen wurde, dass alle abzutragenden Materialien weggeschafft und extern behandelt werden und alle neuen Baumaterialien zugeführt werden.*

*Aus den von der Projektwerberin vorgelegten Unterlagen ist erkennbar, dass Abfälle nach dem Stand der Technik vermieden, verwertet oder - soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist - ordnungsgemäß entsorgt werden. Die Möglichkeiten der Verwertung im Baulos sind durch die beengten Platzverhältnisse und kaum verfügbaren Zwischenlagermöglichkeiten sehr eingeschränkt. Die Begleitung dieser abfallwirtschaftlichen Prozesse wird von einer noch zu bestellenden örtlichen chemischen Bauaufsicht zu überwachen und hinsichtlich der zu manipulierenden Abfall-/Verwertungsströme zu dokumentieren sein. Dazu wurde eine Maßnahme formuliert.*

Um schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf den Boden zu verhindern oder verringern oder günstige Auswirkungen zu vergrößern wurden die in den

Spruchpunkten IV.2.7.1 bis IV.2.7.7 aufgenommenen zusätzlich zwingend erforderlichen Maßnahmen vorgeschlagen.

Es ist somit von der Erfüllung des Genehmigungskriteriums des § 24f Abs. 1 Z 3 UVP-G 2000 auszugehen.

#### **V.1.4 Zu § 24f Abs. 2 UVP-G 2000 und zur Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV)**

Gemäß **§ 24f Abs. 2 UVP-G 2000** ist für den Fall, dass besondere Immissionsschutzvorschriften bestehen, die Gefährdung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. a und die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. c nach diesen Vorschriften zu beurteilen.

Nach der noch immer gültigen Judikatur handelt es sich bei der SchIV um eine "besondere Immissionsschutzvorschrift" für Eisenbahntrassen iSd § 24h Abs. 2 UVP-G 2000 (nunmehr § 24f Abs. 2 UVP-G 2000). Die verordnungserlassende Behörde hat sich demgemäß bei der Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmbelästigungen von Nachbarn durch Eisenbahnvorhaben gemäß § 24h Abs. 1 Z 2 lit c UVP-G 2000 (nunmehr § 24f Abs. 1 Z 2 lit c UVP-G 2000) an den Grenzwerten der SchIV zu orientieren. (VfGH v 13.12.2007, ZI V87/06).

Dazu führt der UVP-Sachverständige für Humanmedizin auf Seite 75 ff. der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen für die Betriebsphase folgendes aus: *Durch die projektierten sowie in den „Ergänzenden Auskünfte im Verfahren, Jänner 2021“ nachgereichten bahnseitigen Maßnahmen sind weitestgehend die Lärmimmissionen der Anrainer minimiert. Lediglich an den o. g. Objekten 67, 68 und 71 werden die erforderlichen Kriterien überschritten und sind zusätzlich zwingende objektseitige Maßnahmen gefordert, falls hier Öffnungen zu dauernden Aufenthaltsräumen vorhanden sind, an denen es zu vorhabenbedingten Immissionserhöhungen > 0 dB für die ganzzahlig gerundete Differenz zwischen Planfall und Nullplanfall und einem  $L_{r,Nacht} > 50$  dB im Planfall kommt.*

*An den Objekten 494, 496, 581, 582, 583, 584, 585, 587, 588, 603, 605, 606, 607, 608, 609, 610, 611, 612, 613, 614, 656, 657, 658, 659, 660 werden zum Schutz der Anrainer zwingende bahnseitige Maßnahmen im Sinne einer Erhöhung der bestehenden LSW gefordert, die hinsichtlich ihrer Wirtschaftlichkeit zu prüfen sind.*

*Am Objekt 887, 888 und 889 sind für die betroffenen Öffnungen objektseitige Maßnahmen anzubieten, sofern es sich hier um dauernde Aufenthaltsräume handelt. Aus humanmedizinischer Sicht begrüßenswert ist die Tatsache, dass dadurch auch die Schallimmissionen aus dem Straßenverkehr reduziert werden.*

Was die Bauphase des gegenständlichen Vorhabens betrifft, hält er Folgendes fest: *Bei Überschreiten eines  $L_{r,Bau,Tag,W} > 67$  dB sind objektseitige Maßnahmen anzubieten oder alternativ den Bewohnern andere Aufenthaltsmöglichkeiten anzubieten. Da Maximalpegel von 80 dB nur vereinzelt und über einen kurzen Zeitraum erreicht werden und insbesondere die Nachtruhe gewahrt bleibt, ist von keiner Gefährdung oder Schädigung der Gesundheit von Menschen auszugehen.*

*Auch die Samstagarbeiten, die organisatorisch im Sinne einer zügigen Bautätigkeit und einer Aussparung der Abend- und Nachtstunden begründet sind, sind auf lediglich drei Tage begrenzt. Die Grenzwerte für eine Bautätigkeit gemittelt über einen Monat sind grundsätzlich so festgelegt, dass sie bei voller Auslastung für Tag, Abend, Nacht und Samstag und Sonntag gelten. Im gegenständlichen Fall ist von keiner Gefährdung oder Schädigung der Gesundheit von*

*Menschen auszugehen, da durch die Beschränkung rein auf den Tageszeitraum von Montag bis Samstag die Abend- und Nachtbauarbeiten sowie Sonntagarbeiten, die grundsätzlich zulässig wären, ausgespart werden. Darüber hinaus werden Auflagen formuliert, die zusätzlich als Moderatoren wirken und zur weiteren Lärminderung führen sollen.*

*Aus den Anlagengeräuschen besteht aus humanmedizinischer Sicht bei  $L_{r, spez}$  bis 35 dB kein Hinweis auf die Gefährdung oder Schädigung der Gesundheit von Menschen.*

*Der Sachverständige für Schalltechnik hält in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen hinsichtlich des Schienenlärms während der Betriebsphase (Seite 76) fest, dass die vereinzelt Gebäude in der Kleingartensiedlung, direkt an den Gleisanlagen bereits durch bahnseitige Maßnahmen geschützt sind.*

*Die zusätzlichen Maßnahmen in „Ergänzende Auskünfte im Verfahren, Jänner 2021“ stellen wertvolle weitere Verbesserungen dar und sind als Projektbestandteil umzusetzen. Damit verbleiben nur drei einzelne Objekte mit einzelnen betroffenen Fassadenabschnitten, für die objektseitiger Schutz vorzusehen ist, falls dort tatsächlich Öffnungen an Aufenthaltsräumen vorliegen.*

*In einem großflächigen Bereich am unteren Projektrand liegen eine Vielzahl an Wohngebäuden mit vorhabensbedingten Erhöhungen bei einem  $L_{night} > 55$  dB. Darunter sind auch eine Objekte mit  $L_{r, Nacht} > 55$  dB. Es wird als Auflage empfohlen, den Bestandslärmschutz mit Hinblick auf das Wirtschaftlichkeitskriterium auf Erhöhungen zu prüfen, um vorhabensbedingte Erhöhungen  $> 0$  dB für diese Gebäude soweit technisch und wirtschaftlich vertretbar zu vermeiden.*

*Die einzelnen Fassaden der Objekte 887, 888 und 889 sind nur an einzelnen Geschoßhöhen betroffen und darüber hinaus durch Straßenverkehrslärm stärker betroffen als durch Schienenlärm. Dennoch ist objektseitiger Schutz für die betroffenen Fensteröffnungen anzubieten. Dieser schützt auch vor dem Straßenlärm. Eine detaillierte Prüfung auf bahnseitige Maßnahmen erübrigt sich aufgrund der vernachlässigbaren Anzahl an betroffenen Fassadenteilen und darüber hinaus, weil das tatsächliche Immissionsniveau aus Straßen- und Schienenlärm damit gar nicht gesenkt werden könnte.*

*In Bezug auf den Schienenlärm während der Bauphase (Seite 77) weist er darauf hin, dass die Baulärmimmissionen zeitlich begrenzt sind. Bei Überschreiten eines  $L_{r, Bau, Tag, W} > 67$  dB sind objektseitige Maßnahmen anzubieten oder alternativ den Bewohnern andere Aufenthaltsmöglichkeiten anzubieten. Die Arbeiten an Samstagen dienen der Vermeidung von Arbeiten im Abend- und Nachtzeitraum, wie sie sich sonst durch notwendige Gleissperren ergeben müssten. Sie sind zeitlich auf 3 Samstage beschränkt und erreichen maximal 65 dB im direkten Nahbereich der Gleise, welcher beim Ausbleiben der Bautätigkeiten am Samstag auch von Schienenlärm betroffen wäre.*

*Auch nach seiner Auffassung führen Anlagengeräusche zu keinen Schallimmissionen für die eine Gesundheitsgefährdung oder Veränderung der ortsüblichen Geräuschsituation anzunehmen wäre.*

*Die vorhabensbedingten Immissionen führen somit aus Sicht der Sachverständigen weder zu Gesundheitsgefährdungen noch zu erheblichen Belästigungen. Der Einsatz von objektseitigen Maßnahmen ist gemäß § 5 Abs. 5 SchIV zulässig.*

*Die Vorgaben der SchIV für den Schienenlärm wurden somit eingehalten. Die als zusätzlich zwingend erforderlich erachteten Maßnahmenvorschläge der Sachverständigen wurden in die Spruchpunkte IV.1.1 und IV.2.2.1 bis IV.2.2.3 aufgenommen.*

### **V.1.5 Zu § 24f Abs. 3 und 4 UVP-G 2000**

Gemäß § 24f Abs. 3 UVP-G 2000 sind die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung (insbesondere Umweltverträglichkeitserklärung, zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen, Stellungnahmen, einschließlich der Stellungnahmen und dem Ergebnis der Konsultationen nach § 10, Ergebnis einer allfälligen öffentlichen Erörterung) in der Entscheidung zu berücksichtigen. Durch geeignete Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen, Ausgleichsmaßnahmen oder sonstige Vorschriften (insbesondere auch für Überwachungs-, Mess- und Berichtspflichten und Maßnahmen zur Sicherstellung der Nachsorge) ist zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beizutragen.

Den Vorgaben des § 24f Abs. 3 UVP-G 2000 hat die UVP- Behörde dadurch entsprochen, dass sämtliche im Rahmen des Auflageverfahrens bei der UVP-Behörde eingelangten Einwendungen und Stellungnahmen von den Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 8. Februar 2021 beantwortet wurden. Die Stellungnahmen und Einwendungen sind bei dessen Erstellung in die fachliche Beurteilung der Sachverständigen eingeflossen und wurden gegebenenfalls in Form von Maßnahmenvorschreibungen berücksichtigt.

Im Rahmen der fachlichen Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen und Einwendungen ergaben sich keine Gründe, die – bei Berücksichtigung der von den Sachverständigen zusätzlich für erforderlich erachteten Maßnahmen im Umfang der unter Spruchpunkt IV. des Bescheides aufgenommenen Nebenbestimmungen – einer Realisierung des Vorhabens entgegenstehen.

In der mündlichen Verhandlung sind die Sachverständigen ebenfalls auf alle Vorbringen der Verfahrensbeteiligten in fachlicher Hinsicht eingegangen, wobei in einigen Bereichen eine Änderung des in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen enthaltenen Maßnahmenkataloges erfolgte.

Die von den Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vorgeschlagenen Maßnahmen wurden im Umfang der unter Spruchpunkt IV. des Bescheides aufgenommenen Nebenbestimmungen, in den Bescheid übernommen. Dadurch wird sichergestellt, dass der gegenständliche Bescheid zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beiträgt.

### **V.1.6 Zu den Nebenbestimmungen allgemein**

**V.1.6.1** Nebenbestimmungen müssen möglichst klar bestimmten, nach Materien gegliederten Spruchpunkten zugeordnet werden können. Es muss nach Zuständigkeitsübergang eindeutig feststellbar sein, welcher Bescheidteil und welche Nebenbestimmungen von welcher Behörde zu vollziehen sind.

Diesbezüglich ist anzumerken, dass die Vorschreibung sämtlicher Nebenbestimmungen im Rahmen der Zuständigkeit der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie als Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 und somit aufgrund der Grundlage des UVP-G 2000 sowie des EisbG und der sonst mitangewendeten Materienetze erfolgt sind.

**V.1.6.2** Die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie ist nach dem UVP-G 2000 somit zuständig für die Erlassung von Nebenbestimmungen in Bezug auf wichtige Hauptauswirkungen des Vorhabens, etwa durch Lärm und Luftschadstoffe.

Aber auch auf Grundlage des § 19 Abs. 2 EibG ist die Vorschreibung dem Schutz von privatem und öffentlichem Gut dienender Auflagen möglich, durch die ein allenfalls entstehender Nachteil verhindert oder auf das unbedingt notwendige Maß herabgesetzt wird.

Die die Bauphase betreffenden Vorschreibungen sind vom Zuständigkeitsübergang nicht betroffen. Diese Nebenbestimmungen schließen eine neuerliche bzw. aufgrund der dort anzuwendenden materiellrechtlichen Bestimmungen präzisierende Vorschreibung durch die zuständigen Behörden im Materieverfahren nach Landesrecht nicht aus.

**V.1.6.3** Soweit von den Parteien und Beteiligten und insbesondere den Sachverständigen 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 können von der Behörde nur dann vorgeschrieben werden, wenn sie sich auf das verfahrensgegenständliche Vorhaben beziehen.

Überdies müssen Nebenbestimmungen hinreichend bestimmt sein. Vorschreibungen haben darüber hinaus eine rechtliche Bedingung oder ein Sollen zum Ausdruck zu bringen.

Im Allgemeinen ist hervorzuheben, dass Maßnahmen, zu denen bereits das Gesetz unmittelbar verpflichtet, keiner Bescheidaufgabe bedürfen (siehe die Erkenntnisse des VwGH vom 26. März 1980, Zl. 1571/77, VwSlg. 10078 A/1980, und vom 3. Juni 1997, Zl. 97/06/0055). Die bloße Wiederholung von Vorschreibungen (Rechtsfolgen), die bereits durch das Gesetz festgelegt sind, kann nicht als solche Nebenbestimmung angesehen werden.

Im Wesentlichen wurden die in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vorgeschlagenen zwingenden Maßnahmen, allenfalls bedingt durch das weitere Verfahren, in modifizierter Form in den Spruch übernommen. Die Nummerierung der Auflagen in den einzelnen Spruchpunkten erfolgt in fortlaufender Nummernfolge.

**V.1.6.4** In zahlreichen von den UVP-Sachverständigen vorgeschlagenen zwingenden Maßnahmen wurden der Begriff „Behörde“ verwendet. Zur Klarstellung, dass es sich hierbei um die UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 handelt wurde diese Bezeichnung angewendet.

**V.1.6.5** Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass sämtliche Bescheidvoraussetzungen durch die Projektwerberin einzuhalten sind. Diese stellen neben den in den Spruch des Bescheides übernommenen Vorschreibungen der Sachverständigen vor allem auch sämtliche in der UVE, dem Bauentwurf, der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen sowie der Verhandlungsschrift und sonstigen Unterlagen enthaltenen Bedingungen hinsichtlich Bau und Betrieb des gegenständlichen Vorhabens dar.

Die Aufnahme von Auflagenvorschlägen, die bereits im Projekt enthalten bzw. von der Projektwerberin im Zuge der mündlichen Verhandlung zum Projektinhalt erhoben wurden und somit Projektsbestandteil sind ist grundsätzlich ebenfalls entbehrlich.

Festzuhalten ist, dass die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen sowie die Verhandlungsschrift Bestandteil des gegenständlichen Bescheides sind. Allfällige dort enthaltene Erläuterungen und Begründungen sind somit insbesondere bei der Auslegung des Spruches heranzuziehen.

### **V.1.7 Zu den Nebenbestimmungen im Einzelnen**

Angeführt werden nur jene Nebenbestimmungen, die sich aufgrund des Ergebnisses der mündlichen Verhandlung bzw. aufgrund stilistischer Verbesserungen verändert haben.

#### **V.1.7.1 Zu den Nebenbestimmungen für den Fachbereich Humanmedizin**

Die zwingenden Maßnahmenvorschläge des Sachverständigen wurden lediglich stilistisch präzisiert.

#### **V.1.7.2 Zu den Nebenbestimmungen für den Fachbereich Schalltechnik (LA)**

Die zwingenden Maßnahmenvorschläge des Sachverständigen wurden lediglich stilistisch präzisiert.

#### **V.1.7.3 Zu den Nebenbestimmungen für den Fachbereich Erschütterungen (ER)**

Der Sachverständige für Erschütterungen hat diverse Informationspflichten der Projektwerberin vorgeschrieben und hierbei den Begriff „Sachverständiger für Erschütterungen“ verwendet.

Da seine eigene behördliche Bestellung mit Ende des gegenständlichen Ermittlungsverfahrens beendet ist, war in den betroffenen Nebenbestimmungen in denen damit eine „unabhängige Bauaufsicht für das Fachgebiet Erschütterungen („BA-ER“)" gemeint war, dies entsprechend im Spruch zu adaptieren.

In der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen wurde seitens des Sachverständigen für Erschütterungen in den Maßnahmenvorschlägen 14. und 18. (Seite 268 f.) für die Beweissicherung eine Risskartierung im Radius von 70 m zwingend vorgeschlagen.

Im Zuge der Verhandlung ersuchte die Projektwerberin um Verringerung des Umkreises auf 50 m. Im Hinblick auf das begleitende ausführliche Monitoring stimmte der Sachverständige diesem Vorschlag zu, was in den Spruchpunkten IV.2.3.4 und IV.2.3.7 berücksichtigt wurde.

#### **V.1.7.4 Zu den Nebenbestimmungen für den Fachbereich Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser (HD)**

Der zwingende Maßnahmenvorschlag Nr. 25 des Sachverständigen wurde im Spruchpunkt IV.2.5.1 lediglich stilistisch präzisiert.

### **V.1.7.5 Zu den Nebenbestimmungen für den Fachbereich Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt und Baumschutz) (ÖK)**

Im Zusammenhang mit der Diskussion einer allfälligen Verwendung von Glasflächen im Bereich der „Wegüberführung Pottendorfer Straße – WBPS“ in der Verhandlung formulierte der Sachverständige für Ökologie eine zusätzliche zwingende Auflage zum Thema Artenschutz (Seite 88 der Verhandlungsschrift), welche als Vorschreibung im Spruchpunkt IV.2.6.5 ihren Niederschlag gefunden hat.

Der Sachverständige für Ökologie hielt im Zuge der Verhandlung hinsichtlich der neuen Ausgleichsflächen im Bereich von Breitenlee fest, dass *dort in Zukunft zwar weiterhin die Ausübung der Jagd stattfinden kann, es sollte aber in diesen Ausgleichsflächen weder jagdliche Einrichtungen wie Hochstände, Wildfütterungen etc. angelegt werden und auch das Befahren mit Kraftfahrzeugen zur Ausübung der Jagd sollte nicht gestattet werden* (Seite 66 f. der Verhandlungsschrift). Der Sachverständige formulierte dies zwar als *empfohlene Maßnahme zur Auflage ÖK 06*, hielt jedoch im Weiteren fest, dass diese Ergänzung sicherstellen soll, *dass die ökologische Funktion dieser Ausgleichsfläche auch wirklich durchgehend und dauerhaft gegeben ist*. Aus Sicht der UVP-Behörde war dies somit als zwingende Maßnahme während der Betriebsphase anzusehen, weshalb die Vorschreibung im Spruchpunkt IV.4.4.4 erfolgte.

### **V.1.7.6 Zu den Nebenbestimmungen für den Fachbereich Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter (RP))**

Im Zusammenhang mit der „Wegüberführung Pottendorfer Straße – WBPS“ wurden in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen seitens des Sachverständigen für Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter die Maßnahmen 39. bis 41. (Seite 272) zwingend vorgeschlagen.

Insbesondere wurde dies *für die sichere Benutzung des Steges auch durch behinderte und ältere Personen der Einbau von Liftanlagen als zwingend erforderlich* angesehen. Auch aus Sicht des humanmedizinischen Sachverständigen *bietet eine Liftanlage bei bestimmten körperlichen Beeinträchtigungen (z. B. Sehbehinderung, Gehbehinderung mit Nutzung eines Gehbehelfs, Nutzung eines mechanischen Rollstuhls usw.) Vorteile und Erleichterungen und wurde daher aus humanmedizinischer Sicht empfohlen* (Seite 263).

In der Verhandlung sagte die Projektwerberin die Errichtung der Lifte zu (Seite 79 der Verhandlungsschrift) und erhob diese Maßnahme damit zum Projektinhalt. Aufgrund der unterschiedlichen Bezeichnungen im Verfahren („Pottendorfer Steg“, „Brücke“, „Übergang“, ...) hat die UVP-Behörde ungeachtet dessen zwecks Klarstellung um welches Objekt es sich handelt, die entsprechende Nebenbestimmung in den Spruch des Bescheides aufgenommen.

Zu den weiteren zwingenden Maßnahmenvorschlägen des Sachverständigen für Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter, wonach *zur Sicherstellung der technischen Möglichkeit einer nachträglichen Verlängerung der Brücke (Objekt WBPS) über die Pottendorfer Linie sowie die Donauländebahn die erforderlichen baulichen Anlagenteile herzustellen sind und die Sicherung der Absprache mit der Stadt Wien, um für die Verlängerung der Brücke durch gestalterische Maßnahmen nicht nur ein technisches Infrastrukturelement, sondern auch ein raumprägendes und identitätsstiftendes Merkmal mit einer wichtigen*

*Verbindungsfunktion im Stadtquartier errichten zu können, ist anzumerken, dass diese Maßnahmvorschläge nicht hinreichend bestimmt sind. Die Art der Ausgestaltung der Überbrückung hat keinen Einfluss auf die Umweltverträglichkeit und ist unter Berücksichtigung des Verhandlungsergebnisses Bestandteil der Detail- bzw. Ausführungsplanung.*

*Die Projektwerberin entgegnete zu den Vorschreibungen des Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen betreffend die Herstellung der baulichen Anlagenteile für eine Verlängerung der Brücke, Objekt WBPS, über die Pottendorfer Linie sowie die Donauländebahn, dass sich die Antragstellerin eine Herstellung der baulichen Anlagenteile für eine allfällige, künftige Verlängerung der Brücke in Richtung der - außerhalb des gegenständlichen Projektvorhabens liegenden - Donauländebahn grundsätzlich vorstellen kann, allerdings nur soweit, als dies zur Sicherstellung der technischen Möglichkeit einer nachträglichen Verlängerung erforderlich ist. Darüber hinaus gehende Schritte, wie etwa die bauliche Durchführung der Verlängerung selbst, fallen außerhalb des beantragten Projektumfangs und können im Übrigen mit Blick auf die erforderlichen behördlichen Genehmigungen von der Antragstellerin auch nicht wirksam zugesagt werden (Seite 73 ff. der Verhandlungsschrift).*

*In der Verhandlung bestätigte, der Sachverständige, dass aus seiner Sicht zwingend nur sicherzustellen sei, dass eine Verlängerung (zu einem nicht beurteilbaren Zeitpunkt), möglich ist (Seite 78 Verhandlungsschrift). Wichtig waren für ihn im Bereich der Wegüberführung: Der Lift, die Erweiterbarkeit der Brücke, ohne dass das jetzt der Fall sein muss und die Abstimmung mit der Stadt Wien, um wirklich eine optimale Lösung zur Brücke zu der Gestaltung dieses Übergangsbereiches herzustellen.*

*Zum Punkt „Sicherung der Absprache mit der Stadt Wien, um für die Verlängerung der Brücke durch gestalterische Maßnahmen nicht nur ein technisches Infrastrukturelement, sondern auch ein raumprägendes und identitätsstiftendes Merkmal mit einer wichtigen Verbindungsfunktion im Stadtquartier errichten zu können“ erklärte sich die Projektwerberin in der Verhandlung bereit, hinsichtlich der raumplanerischen Gestaltung im Zusammenhang mit einer allfälligen künftigen Verlängerung der Brücke mit der Stadt Wien in Gespräche zu treten beziehungsweise diesbezüglich bereits laufende Gespräche weiter aufrechtzuerhalten. Eine Zusicherung, dass eine Verlängerung in einer bestimmten Form bzw. überhaupt durchgeführt wird, ist seitens der Projektwerberin nicht möglich. Die Projektwerberin kann die für eine solche Realisierung erforderlichen Voraussetzungen nicht alleine schaffen. Insbesondere kann die Projektwerberin weder eine Finanzierung durch die Stadt Wien noch eine behördliche Bewilligung durch diese herbeiführen.*

*Zuletzt sagte die Projektwerberin zu, die weitere Abstimmung mit der Stadt Wien und die baulichen Vorkehrungen am Steg für eine eventuelle Verlängerung weiterzuverfolgen und die Gespräche mit der Stadt Wien fortzusetzen (Seite 79 der Verhandlungsschrift), womit die Forderung des Sachverständigen zum Projektinhalt erhoben wurde und nicht mehr gesondert vorzuschreiben war.*

### **V.1.7.7 Zusammenfassung**

Die von der UVP- Behörde vorgenommene Gesamtbewertung hat ergeben, dass kein Abweisungsgrund gemäß § 24f Abs. 4 UVP-G 2000 vorliegt. Das heißt, die Gesamtbewertung der Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung hat keine schwerwiegenden Umweltbelastungen, die einer Realisierung des geplanten Vorhabens entgegenstehen, ergeben.

Die Gesamtbewertung erfolgte unter Berücksichtigung insbesondere der Umweltverträglichkeitserklärung und der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 8. Februar 2021 einschließlich der darin enthaltenen und in der öffentlichen mündlichen Verhandlung vom 8. bis 9. März 2021 ergänzten fachlichen Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen und unter Berücksichtigung der von den UVP-Sachverständigen zusätzlich für erforderlich erachteten Maßnahmen, die in die Entscheidung Eingang gefunden haben.

Da das Ermittlungsverfahren ergeben hat, dass unter der Voraussetzung, dass die in der Umweltverträglichkeitserklärung dargestellten und die von den Sachverständigen geforderten Maßnahmen umgesetzt werden, die Umweltverträglichkeit des geplanten Vorhabens im Sinne einer umfassenden und integrativen Gesamtschau gegeben ist, konnte die gegenständliche Genehmigung erteilt werden.

Angemerkt wird, dass im Spruchpunkt IV. mit einigen begründeten Ausnahmen ausschließlich jene Maßnahmen der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen sowie jene im Rahmen der mündlichen Verhandlung geänderten Maßnahmen als Nebenbestimmungen aufgenommen worden sind, deren Umsetzung in die Zuständigkeit der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie als UVP-Behörde und teilkonzentrierte Genehmigungsbehörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 fällt.

## **V.2. Bestimmung des Trassenverlaufs nach dem HIG**

**V.2.1** Die maßgeblichen Bestimmungen des Hochleistungsstreckengesetzes 1971 (HIG), BGBl. Nr. 135/1989 idF BGBl. I Nr. 154/2004, lauten (auszugsweise):

### **„Trassengenehmigung**

*§ 3. (1) Für die Sicherstellung des Trassenverlaufes einer Hochleistungsstrecke, die nicht durch Ausbaumaßnahmen – wie etwa Herstellung entsprechender Bahnkörper, Fahrleitungen, Sicherungsanlagen und sonstiger für den Bau und den Betrieb von und den Betrieb auf Hochleistungsstrecken notwendiger Eisenbahnanlagen – auf bestehenden Eisenbahnen eingerichtet werden kann, bedarf es einer Trassengenehmigung, die der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie auf Antrag eines Eisenbahnunternehmens nach den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn sowie unter Bedachtnahme auf die sonstigen öffentlichen Interessen und die Ergebnisse der Anhörung (§ 4) mit Bescheid zu erteilen hat. Als Ausbaumaßnahmen sind dabei auch Trassenänderungen geringen Umfanges oder die Zulegung eines weiteren Gleises auf einer durchgehenden Länge von höchstens 10 km zu verstehen, wenn in diesen Fällen die Mitte des äußersten Gleises der geänderten Trasse von der Mitte des äußersten Gleises der bestehenden Trasse nicht mehr als 100 m entfernt ist.*

*(2) Sofern für den Bau oder die Änderung einer Hochleistungsstrecke oder für eine Begleitmaßnahme eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 durchzuführen ist, bedarf die Sicherstellung des Trassenverlaufes einer solchen Hochleistungsstrecke ebenfalls einer Trassengenehmigung, die durch Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie zu erteilen ist.*

*(3) Im Trassengenehmigungsbescheid ist der Trassenverlauf insoweit sicher zu stellen, als hierfür ein Geländestreifen festzulegen und in Planunterlagen darzustellen ist. Die Breite dieses Geländestreifens ist entsprechend den örtlichen Verhältnissen festzulegen und darf das Ausmaß nicht überschreiten, welches für die Eisenbahnanlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnah-*

*men, die für den Bau und den Betrieb von und den Betrieb auf einer Hochleistungsstrecke erforderlich sind, notwendig ist, wobei für den Bahnkörper die Breite des Geländestreifens 150 m nicht überschreiten darf.*

*(4) Der Trassengenehmigungsbescheid ist gemeinsam mit den Planunterlagen beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, bei dem Amt der Landesregierung des örtlich berührten Bundeslandes und bei den örtlich berührten Gemeinden zur Einsicht aufzulegen.*

#### **Anhörung im Trassengenehmigungsverfahren**

*§ 4. (1) Vor Erlassung eines Trassengenehmigungsbescheides sind die Länder, deren örtlicher Wirkungsbereich von dem geplanten Trassenverlauf berührt wird, sowie die in ihrem Wirkungsbereich berührten gesetzlichen Interessenvertretungen zu hören. Zum Zwecke der Anhörung hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie vom Eisenbahnunternehmen zu erstellende ausreichende Planunterlagen über den Trassenverlauf zu übermitteln. Bei der Übermittlung sind die Anzuhörenden zur Stellungnahme innerhalb vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie festzulegender angemessener Fristen zu ersuchen. Die Länder sind überdies zu ersuchen, zum geplanten Trassenverlauf auch unter den Gesichtspunkten der vom Land zu besorgenden Angelegenheiten Stellung zu nehmen.*

*(2) In den Planunterlagen über den Trassenverlauf ist auf die Umweltverträglichkeit des Trassenverlaufes Bedacht zu nehmen und insbesondere auch auszuführen, welche Vorkehrungen vorgesehen sind, damit aus dem Bau und Betrieb von und dem Betrieb auf der geplanten Hochleistungsstrecke zu erwartende und im Verhältnis zur Art der Nutzung des benachbarten Geländes wesentliche zusätzliche Umweltbeeinträchtigungen möglichst gering gehalten werden. Subjektive Rechte werden hiedurch nicht begründet.*

*(3) Es sind auch die Gemeinden, deren örtlicher Wirkungsbereich vom geplanten Trassenverlauf berührt wird, zu hören. Die Ausübung dieses Anhörungsrechtes durch die Gemeinde ist eine Aufgabe des eigenen Wirkungsbereiches. Zum Zweck der Anhörung sind den Gemeinden die Planunterlagen über den Trassenverlauf, soweit er den örtlichen Wirkungsbereich der jeweiligen Gemeinde berührt, zu übermitteln.*

#### **Rechtswirkungen einer Trassengenehmigung**

*§ 5. (1) Nach Erlassung des Trassengenehmigungsbescheides dürfen auf den vom künftigen Trassenverlauf betroffenen Grundstücksteilen (Hochleistungsstrecken-Baugebiet) Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen werden, keine Anlagen sonst errichtet oder geändert werden, keine Gewinnung mineralischer Rohstoffe aufgenommen werden sowie keine Deponien eingerichtet oder erweitert werden; ein Entschädigungsanspruch kann hieraus nicht abgeleitet werden. Bauführungen, Anlagenerrichtungen oder -erweiterungen, die Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe sowie die Einrichtung oder Erweiterung von Deponien, die in rechtlich zulässiger Weise vor Erlassung des Trassengenehmigungsbescheides begonnen wurden, werden hievon nicht berührt.*

*(2) Als betroffene Grundstücksteile im Sinne des Abs. 1 gelten all jene, die nach den Planunterlagen im Bereich des durch den Trassengenehmigungsbescheid festgelegten Geländestreifens liegen.*

*(3) Ausnahmen von der Rechtswirkung (Abs. 1) eines erlassenen Trassengenehmigungsbescheides sind zulässig, wenn sie den geplanten Trassenverlauf nicht erheblich erschweren oder wesentlich verteuern oder zum Schutz des Lebens und der Gesundheit von Personen notwendig sind. Abweichend davon sind Ausnahmen vom Verbot, die Gewinnung mineralischer Rohstoffe aufzunehmen, auch dann zulässig, wenn das öffentliche Interesse an der Aufnahme der*

*Gewinnung mineralischer Rohstoffe das öffentliche Interesse nach Vermeidung einer erheblichen Erschwerung oder wesentlichen Verteuerung des geplanten Trassenverlaufes überwiegt.*

*(4) Ausnahmen nach Abs. 3 hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie nach Anhörung des Eisenbahnunternehmens zuzulassen; die Zulassung von Ausnahmen durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ist jedoch nicht erforderlich, wenn es über die Vornahme der Neu-, Zu- und Umbauten, über die Errichtung oder Änderung von Anlagen, über die Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe oder über die Einrichtung oder Erweiterung von Deponien auf den von der künftigen Hochleistungsstrecken-Trasse betroffenen Grundstücks-teilen zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem jeweiligen Eigentümer dieser Grundstücksteile oder mit denjenigen, die zur Errichtung oder Änderung von Anlagen, zur Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe oder zur Einrichtung oder Erweiterung von Deponien berechtigt sind, zu einer zivilrechtlichen Einigung, die schriftlich festzuhalten ist, gekommen ist.*

*(5) Vor Erlassung eines Bescheides, mit dem eine Ausnahme vom Verbot der Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe nicht zugelassen wird, ist der Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit anzuhören. Der Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit ist berechtigt, gegen Bescheide, mit denen eine Ausnahme vom Verbot der Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe nicht zugelassen wird, Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof zu erheben.*

*(6) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat auf Antrag des Eisenbahnunternehmens die Beseitigung eines dem Abs. 1 widersprechenden Zustandes auf Kosten des Betroffenen anzuordnen.*

*(7) Nach Ablauf von fünf Jahren nach Erlassung des Trassengenehmigungsbescheides haben die betroffenen Liegenschaftseigentümer Anspruch auf Einlösung der bezüglichen Grundstücksteile durch das Eisenbahnunternehmen, sofern eine Ausnahmegewilligung (Abs. 4) verweigert wurde und sofern der Trassengenehmigungsbescheid für den Grundstücksteil noch gilt.*

*(8) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat auf Antrag des Eisenbahnunternehmens oder von Amts wegen die Rechtswirkungen (Abs. 1) eines Trassengenehmigungsbescheides für unwirksam zu erklären, wenn oder insoweit sie zur Sicherstellung des geplanten Trassenverlaufes nicht mehr notwendig sind.“*

**V.2.2** Die zitierten Bestimmungen des HIG sehen zusammengefasst vor, dass die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie über Antrag eines Eisenbahnunternehmens für eine Hochleistungsstrecke - die nicht durch Ausbaumaßnahmen - wie etwa Herstellung entsprechender Bahnkörper, Fahrleitungen, Sicherungsanlagen und sonstiger für den Bau und den Betrieb von und den Betrieb auf Hochleistungsstrecken notwendiger Eisenbahnanlagen - auf bestehenden Eisenbahnen eingerichtet werden kann für die Sicherung des Trassenverlaufes die Genehmigung (Trassengenehmigung) mit Bescheid zu erteilen hat. Der Trassenverlauf insoweit sicher zu stellen, als hierfür ein Geländestreifen festzulegen und in Planunterlagen darzustellen ist. Im Rahmen einer UVP für den Bau oder eine Änderung einer Hochleistungsstrecke ist jedenfalls ein Trassengenehmigungsverfahren durchzuführen.

Gemäß § 3 Abs. 1 HIG hat die Behörde bei ihrer Entscheidung nach den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn sowie unter Bedachtnahme auf die sonstigen öffentlichen Interessen die Ergebnisse der Anhörung (§ 4) zu entscheiden.

Seitens der Sachverständigen für Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen sowie Straßen und Eisenbahnbetrieb wird bestätigt, dass im Projekt die Erfordernisse einer leistungsfähigen und

wirtschaftlichen Eisenbahn dargestellt sind. Weiters wird bestätigt, dass auf die sonstigen öffentlichen Interessen Bedacht genommen wurde. Hervorzuheben ist an dieser Stelle, dass das gegenständliche Vorhaben laut Aussage des Sachverständigen für Eisenbahnbetrieb *im Sinne der Schaffung der erforderlichen Kapazitäten für die Verlagerung des Verkehrs auf klimafreundliche Verkehrsarten im öffentlichen Interesse liegt*.

Von den Sachverständigen wird auch bestätigt, dass der zu sichernde Geländestreifen des Trassenverlaufs nach § 3 HIG, welcher sich beim gegenständlichen Vorhaben an den Bestand orientiert, in den Planunterlagen unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse dargestellt ist und die Breite des Geländestreifens das Ausmaß nicht überschreitet, welches für Eisenbahnanlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen, die für den Bau und den Betrieb einer Hochleistungsstrecke erforderlich sind, notwendig ist.

Den gesetzlichen Interessensvertretungen, dem Land sowie der Standortgemeinde Wien wurde mit Schreiben vom 30. Juni 2020, GZ. 2020-0.406.876, die Möglichkeit zur Stellungnahme eingeräumt. Während der Auflagefrist wurde seitens der Stadt Wien, Magistratsdirektion – Bauten und Technik, Rathaus, 1082 Wien, eine Leermeldung vom 21. Juli 2020 erstattet. Weitere Stellungnahmen im Zuge dieser Anhörung sind nicht eingelangt.

Die UVP-Behörde kommt daher – auch unter Berücksichtigung, dass es im Anhörungsverfahren zu keinen Einwendungen gekommen ist – zu dem Schluss, dass das gegenständliche Hochleistungsstreckenbauvorhaben die Voraussetzungen des § 3 Abs. 1 HIG erfüllt.

#### **Rechtswirkungen der Trassengenehmigung:**

Nach Erlassung des Trassengenehmigungsbescheides dürfen auf den vom künftigen Trassenverlauf betroffenen Grundstücksteilen (Hochleistungsstrecken-Baugebiet) Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen werden, keine Anlagen sonst errichtet oder geändert werden, keine Gewinnung mineralischer Rohstoffe aufgenommen werden sowie keine Deponien eingerichtet oder erweitert werden; ein Entschädigungsanspruch kann hieraus nicht abgeleitet werden. Bauführungen, Anlagenerrichtungen oder -erweiterungen, die Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe sowie die Einrichtung oder Erweiterung von Deponien, die in rechtlich zulässiger Weise vor Erlassung des Trassengenehmigungsbescheides begonnen wurden, werden hievon nicht berührt.

Als betroffene Grundstücksteile gemäß § 5 Abs. 2 HIG gelten all jene, die nach den Planunterlagen im Bereich des durch den Trassengenehmigungsbescheid festgelegten Geländestreifens liegen.

Auf die in § 5 Abs. 3 HIG unter bestimmten Voraussetzungen vorgesehene Möglichkeit von Ausnahmen von diesen Rechtswirkungen wird hingewiesen.

### **V.3. Mitbewendung des EisbG 1957**

Die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung ist gemäß § 31f EisbG zu erteilen, wenn:

- 1. das Bauvorhaben dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Einbringung des verfahrenseinleitenden Antrages bei der Behörde unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn entspricht, wobei vom Stand der Technik beantragte Abweichungen in Ausnahmefällen zulässig sind, wenn mit Vorkehrungen die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn auf andere Weise gewährleistet werden kann.*

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

Die Vorgangsweise und Kriterien zur Prüfung der Einhaltung der Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes wird in der Arbeitnehmerschutzverordnung Verkehr 2017 – AVO Verkehr 2017, BGBl. II Nr. 17/2012, idgF festgelegt. Insbesondere in den §§ 11 und 12 der zitierten Norm ist die Prüfung der Einhaltung der Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes im Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren festgelegt.

### **1. Stand der Technik - Gutachten gemäß § 31a EisbG**

Gemäß § 9b EisbG stellt den „Stand der Technik“ im Sinne des Eisenbahngesetzes der auf den einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnissen beruhende Entwicklungsstand fortschrittlicher technologischer Verfahren, Einrichtungen, Bau- und Betriebsweisen, deren Funktionstüchtigkeit erwiesen und erprobt ist, dar. Bei der Bestimmung des Standes der Technik sind insbesondere vergleichbare Verfahren, Einrichtungen, Bau- oder Betriebsweisen heranzuziehen und ist die Verhältnismäßigkeit zwischen dem Aufwand für die nach der vorgesehenen Betriebsform erforderlichen technischen Maßnahmen und dem dadurch bewirkten Nutzen für die jeweils zu schützenden Interessen zu berücksichtigen.

Bei der Bewilligung von Einrichtungen, Arbeitsmitteln usw. nach dem Eisenbahngesetz 1957 sind nach § 94 Abs. 1 Z 4 ASchG die mit dem Genehmigungsgegenstand zusammenhängenden Belange des Arbeitnehmerschutzes zu berücksichtigen, sofern nicht § 93 anzuwenden ist. Gemäß § 93 Abs. 2 ASchG sind u. a. 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 Arbeitsinspektionsgesetz 1993, BGBl. Nr. 27/1993, idgF ist in Verwaltungsverfahren in Angelegenheiten, die den Arbeitnehmerschutz berühren, das zuständige Arbeitsinspektorat, somit das Verkehrs-Arbeitsinspektorat, Partei.

Wie schon unter Punkt III.3. der Begründung weiter oben ausgeführt, wurde seitens der Projektwerberin ein Gemeinschaftsgutachten gemäß § 31a EisbG vom 18. März 2020 vorgelegt. Da das betreffende Vorhaben eine Hauptbahn betrifft, enthält das Gutachten auch eine allgemein verständliche Zusammenfassung. Im Zusammenhang mit der „Revision 1“ der Einreichunterlagen wurde zudem eine Ergänzung des Gutachtens gemäß § 31a EisbG vom 26. November 2020 vorgelegt.

Die Eisenbahnbehörde bewertet das Gutachten gemäß § 31a EisbG der Arsenal Railway Certification GmbH vom 18. März 2020 samt ergänzender Äußerung der Gutachter gemäß § 31a EisbG vom 26. November 2020 als schlüssig, vollständig, nachvollziehbar und daher als inhaltlich richtig. Im Verfahren sind keine Umstände hervorgekommen, aufgrund deren das Gutachten gemäß § 31a EisbG in Zweifel zu ziehen gewesen wäre.

Der Vertreter des Verkehrs-Arbeitsinspektorates hat in seiner schriftlichen Stellungnahme vom 29. April 2020, GZ. 2020 0.265.789, unter Hinweis auf die Rechtsvorschriften zum Schutz der Arbeitnehmer festgehalten, dass die Überprüfung der Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes von der Genehmigungsbehörde durch Prüfung und Auswertung der Gutachten und Prüfbescheinigungen im Sinne der von ihm zitierten rechtlichen Rahmenbedingungen vorzunehmen ist.

Das Gutachten gemäß § 31a EisbG wurde somit auch hinsichtlich der Belange des Arbeitnehmerschutzes im Verfahren nicht angezweifelt.

Aus dem vorliegenden Gutachten gemäß § 31a EisbG in der Fassung vom 26. November 2020 und unter Berücksichtigung der vorliegenden Ermittlungsergebnisse ergibt sich somit, dass das gegenständliche Vorhaben unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebs der Eisenbahn, des Betriebs von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn unter Einhaltung der Bestimmungen des ArbeitnehmerInnenschutzes dem Stand der Technik entspricht und als zur Ausführung geeignet ist.

## **2. Berührte Interessen von Gebietskörperschaften**

Seitens der Stadt Wien als Standortgemeinde wurde im Zuge der Einwendungsfrist eine Stellungnahme vom 30. Juni 2020 mit diversen Forderungen und mit Schreiben vom 3. März 2021 eine Stellungnahme zur zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen abgegeben. Eine Verletzung der von den Gebietskörperschaften wahrzunehmenden Interessen durch das gegenständliche Bauvorhaben wurde hierdurch jedoch nicht vorgebracht.

Im Zuge des Verfahrens sind seitens der betroffenen Gebietskörperschaften keine weiteren Stellungnahmen eingegangen. Auf Grund des Verfahrensergebnisses ist daher davon auszugehen, dass das weiter unten dargestellte überwiegende öffentliche Interesse an der Errichtung des Vorhabens allfällig berührten Interesse der Gebietskörperschaften überwiegt.

In diesem Zusammenhang wird auf den Abspruch über die eingelangten Stellungnahmen und erhobenen Einwendungen unter Spruchpunkt V. des Bescheides verwiesen. Die inhaltliche Auseinandersetzung damit erfolgt unter Punkt VI. der Begründung weiter unten.

Ebenso wird hinsichtlich des Überwiegens des Öffentlichen Interesses auf die Ausführungen hierzu weiter unten verwiesen.

## **3. Eingewendete subjektiv öffentliche Rechte**

Stellungnahmen und Einwendungen von Parteien erfolgten im Zuge des gesamten UVP-Verfahrens. Auf die fachliche Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen mit den Einwendungen und Stellungnahmen im Zuge der öffentlichen Auflage des Antrags und der Projektunterlagen in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen wird hingewiesen.

Auf diese sowie auf die Parteien- und Beteiligtenvorbringen im weiteren Verfahren wird unter Punkt VI. der Begründung „Auseinandersetzung mit den eingebrachten Stellungnahmen und Einwendungen“ weiter unten im Einzelnen näher eingegangen.

Wie dem Spruchpunkt V. zu entnehmen ist, waren sämtliche Einwendungen, soweit es sich überhaupt um Einwendungen im Rechtssinne gehandelt hat, ab- bzw. zurückzuweisen.

Zum Überwiegen des Öffentlichen Interesses siehe Punkt V.2.1.8 „Öffentliches Interesse“ weiter oben.

#### **4. Einhaltung der Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes**

Genehmigungen gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 dürfen, wenn dabei eisenbahnrechtliche Verwaltungsvorschriften berührt sind, nur erteilt werden, wenn Arbeitnehmerschutzvorschriften der Genehmigung nicht entgegenstehen und zu erwarten ist, dass Gefährdungen für die Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer vermieden werden.

Gemäß § 11 Abs. 2 der Arbeitnehmerschutzverordnung Verkehr (AVO Verkehr 2017), BGBl. II Nr. 17/2012 idgF iVm § 5 Abs. 2 Z 1 bis Z 6 leg. cit., ist im Rahmen von Gutachten gemäß § 31a Abs. 1 EisbG jeweils auch die Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes zu überprüfen und nachzuweisen und haben die Gutachten hiezu insbesondere die in Abs. 2 der zitierten Bestimmung angeführten Prüfungen zu enthalten.

Seitens der Sachverständigen gemäß § 31a EisbG wurde festgehalten, dass Arbeitnehmerschutzbestimmungen gemäß der AVO-Verkehr unter Berücksichtigung der relevanten Punkte der Richtlinie R10 des Verkehrs-Arbeitsinspektorates (Schwerpunktkonzept aus Sicht des Arbeitnehmerschutzes) herausgegeben von der Versicherungsanstalt für Eisenbahnen und Bergbau eingehalten wurden.

Dem Gutachten gemäß § 31 a EisbG ist somit zu entnehmen, dass die Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entsprechend der AVO Verkehr 2017 unter Berücksichtigung des Schwerpunktkonzeptes aus Sicht des Arbeitnehmerschutzes R 10 für Eisenbahnanlagen begutachtet und die Erfüllung aller Erfordernisse festgestellt wurde.

Wie schon weiter oben zum „Stand der Technik - Gutachten gemäß § 31a EisbG“ festgehalten, hat das Ermittlungsverfahren keine Anhaltspunkte ergeben, dass durch das Vorhaben gegen zwingende Bestimmungen des Arbeitnehmerschutzes verstoßen würde. Unter Berücksichtigung des Bauentwurfs und des vorliegenden Gutachtens ergeben sich somit keine Zweifel, dass das Vorhaben den Bestimmungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht und die Genehmigungsvoraussetzungen des ArbeitnehmerInnenschutzgesetzes eingehalten werden.

#### **Bauausführungsfrist**

Gemäß § 31g EisbG ist in der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung eine angemessene Frist vorzuschreiben, innerhalb der der Bau abzuschließen und der Betrieb zu eröffnen ist.

Die Projektwerberin gibt in der Umweltverträglichkeitserklärung an, dass *die Baumaßnahmen werden in 6 Bauphasen durchgeführt werden und die Bauzeit insgesamt 19 Monate beträgt.*

Im Hinblick auf Art, Größe und Umfang des gegenständlichen Bauvorhabens war die Bauausführungsfrist unter Berücksichtigung der von der Projektwerberin nach derzeitigem Stand dargelegten Planungen für die Bauabwicklung mit 31. Dezember 2023 festzulegen.

Bemerkt wird, dass die Eisenbahnbehörde die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für erloschen zu erklären hat, wenn diese Frist ohne zwingende Gründe nicht eingehalten wird. In diesem Zusammenhang ist jedoch auch darauf hinzuweisen, dass diese Frist auf rechtzeitig gestellten Antrag verlängert werden kann.

Um Mitverbindung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung hat die Projektwerberin nicht angesucht.

Wegen des Umfangs und der Komplexität des gesamten Vorhabens konnte die Betriebsbewilligung nicht im Sinne des § 34a EisbG mit der Baugenehmigung mitverbunden werden.

Die Erteilung der Betriebsbewilligung zur Vollinbetriebnahme bleibt somit nach Antrag innerhalb der Bauausführungsfrist unter Vorlage der entsprechenden Prüfbescheinigungen gemäß § 34b EisbG durch das Eisenbahnunternehmen einem gesonderten Verfahren vorbehalten.

In diesem Zusammenhang ist ergänzend auch auf die Bestimmungen des § 104 ff. EisbG idF der Novelle BGBl. I Nr. 143/2020 im 4. Abschnitt betreffend Inbetriebnahme ortsfester technischer Einrichtungen des 2. Hauptstücks des EisbG betreffend Interoperabilität des Eisenbahnsystems hinzuweisen, die das grundsätzliche (zusätzliche) Erfordernis einer Genehmigung zur Inbetriebnahme für die Inbetriebnahme neuer Teilsysteme „streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“, „Energie“ und „Infrastruktur“, erneuerter oder aufgerüsteter bestehender Teilsysteme „streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“, „Energie“ und „Infrastruktur“ vorsieht.

### **Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems**

Die gegenständliche Hochleistungs- und Eisenbahn-Fernverkehrsstrecke ist Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes.

Dies bedeutet, dass auch die materiellrechtlichen Bestimmungen des 8. Teils, 2. Hauptstück des EisbG betreffend Interoperabilität des Eisenbahnsystems anzuwenden sind.

Zweck dieser Bestimmungen ist die Sicherstellung der Interoperabilität der vom Anwendungsbereich dieses Gesetzesteiles erfassten Eisenbahnen und Schienenfahrzeuge.

Als Grundlage für die Prüfung werden entsprechende Entscheidungen der Kommission über die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität herangezogen. Im vorliegenden Fall sind die Teilsysteme Infrastruktur (TSI INF), Energie (TSI ENE) sowie Zugsteuerung und Zugsicherung (TSI CCS) relevant.

Hinsichtlich der Interoperabilität wurden von der Projektwerberin folgende durch die Benannte Stelle Arsenal Railway Certification GmbH, Floridsdorfer Hauptstraße 30, 1210 Wien, Notified Body Nr. 2250, erstellte EG-Zwischenberichte vorgelegt:

- IOP-Inspektionsbericht Dokumentnummer P2018-962-02-V1.0 für das Teilsystem Infrastruktur, Modul SG, TSI INF (EU) Nr. 1299/2014, Phase „Einreichplanung“ vom 18. März 2020
- IOP-Inspektionsbericht Dokumentnummer P2018-962-03-V1.0 für das Teilsystem Energie, Modul SG, TSI ENE (EU) Nr. 1301/2014, Phase „Entwurfsprüfung/Einreichplanung“ vom 13. März 2020.

### **CSM – Risikobewertung**

„Gemeinsame Sicherheitsmethoden“ (CSM) sind die zu entwickelnden Methoden zur Beschreibung der Art und Weise, wie die Sicherheitsniveaus, die Erreichung der Sicherheitsziele und die Einhaltung der anderen Sicherheitsanforderungen beurteilt werden.

Mit der Verordnung Nr. 352/2009/EG der Europäischen Kommission vom 24.04.2009 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 Verordnung wurde durch die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 der Kommission vom 30. April 2013 über die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 352/2009 aufgehoben.

Zuletzt trat die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 2015/1136 der Kommission vom 13. Juli 2015 zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 über die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung in Kraft.

Die somit hier anzuwendende Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 in der Fassung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 2015/1136 beinhaltet 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 Art 7 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 unterbreitet die Bewertungsstelle den Sicherheitsbewertungsbericht dem Vorschlagenden. Der Sicherheitsbewertungsbericht wird von der nationalen Sicherheitsbehörde bei ihrer Entscheidung über die Genehmigung von Teilsystemen und Fahrzeugen berücksichtigt.

Die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 ist grundsätzlich auf Haupt- und vernetzten Nebenbahnen (direkt) anzuwenden.

Aus den dem gegenständlichen Bauvorhaben zugrunde liegenden Unterlagen ist zu entnehmen, dass im Rahmen des betrieblichen Risikomanagements der ÖBB für das gegenständliche Projekt *ein Risikobewertungsverfahren für Infrastrukturanlagen gemacht und ein Risikoanalyse-Bericht erstellt wurde. Als Bearbeitungsstand wurde der Stand „Planung (Einreichprojekt)“ herangezogen.*

*Im ersten Schritt wurde eine Signifikanzprüfung der geplanten Änderungen gem. Artikel 4 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 402/2013 vorgenommen. Diese hat ergeben, dass die ggst. Änderungen als „nicht signifikant“ eingestuft werden können.*

*Im nächsten Schritt wurde ein Risikobewertungsverfahren auf Basis der o.a. EU-Verordnung, des Handbuchs betriebliches Risikomanagement der ÖBB Infrastruktur AG und der Spezifikation des Projekts (ON 410.2, Plannummer BAT304-EB-PMEI SP-00-0012 F00 vom März 2020) vorgenommen.*

Der vollständige „Nachweis der Erfüllung der Sicherheitsanforderungen“ gemäß Anhang I Kapitel 3 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 wird erst im Zuge der Inbetriebnahme (Betriebsbewilligung) möglich sein.

Die bei der Betriebsbewilligung vorzulegende letztgültige „unabhängige Bewertung“ gemäß Artikel 6 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 wird daher insgesamt den Zeitraum vom Projektbeginn über die Baugenehmigung bis hin zur Betriebsbewilligung zu umfassen haben.

Es wird darauf hingewiesen, dass in Österreich gemäß Artikel 6 Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 die Bewertungsstellen durch die nationale Akkreditierungsstelle anhand der im Anhang II der Verordnung festgelegten Kriterien akkreditiert sein müssen.

### **Unterbrochene Verkehrsanlagen**

Verkehrsanlagen, die durch den Bau und Betrieb der Eisenbahn gestört oder unbenützt werden, werden gemäß § 20 EisbG vorhabensgemäß von der Projektwerberin wiederhergestellt.

Dies betrifft insbesondere die Herstellung der „Wegüberführung Pottendorfer Straße – WBPS“ nach Auflassung der Eisenbahnkreuzung in Bestands-km 1,140 der ÖBB-VzG-Strecke 10601.

### **Zusammenfassung**

Da das Vorhaben unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebs der Eisenbahn, des Betriebs von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn unter Einhaltung der Bestimmungen des Arbeitnehmerschutzes dem Stand der Technik entspricht, offensichtlich keine öffentlichen Interessen von Gebietskörperschaften verletzt werden und bei den eingewendete subjektiv-öffentliche Interessen von Parteien davon ausgegangen wird, dass der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Vorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist, als der Nachteil der den Parteien durch die Ausführung und Inbetriebnahme entsteht sind auch die Genehmigungsvoraussetzungen des § 31f EisbG erfüllt.

Verkehrsanlagen, die durch den Bau der Eisenbahn gestört werden oder unbenützlich werden vom Eisenbahnunternehmen nach dem Ergebnis dieses UVP-Verfahrens in geeigneter Weise gemäß § 20 EisbG wiederhergestellt.

## **VI. Auseinandersetzung mit den eingebrachten Stellungnahmen und Einwendungen**

### **VI.1. Allgemeines**

Nachstehend wird auf die Einwendungen und Stellungnahmen, die während der öffentlichen Auflage gemäß § 24 Abs. 8 iVm § 9 UVP-G 2000, § 3HIG der öffentlichen mündlichen Verhandlung und im ergänzenden Ermittlungsverfahren samt nachfolgendem Parteiengehör eingebracht wurden, eingegangen.

Zur Frage der Parteistellung im UVP-Verfahren ist allgemein auf die bereits unter II.2. der Begründung getätigten Aussagen betreffend die Bestimmung des § 44b Abs. 1 AVG zum Großverfahren zu verweisen, wonach Personen ihre Stellung als Partei verlieren, soweit sie nicht rechtzeitig bei der Behörde schriftlich Einwendungen erheben.

Aus § 24f Abs. 13 UVP-2000 ergibt sich zudem für das UVP-Verfahren ausdrücklich, dass Personen, die sich am UVP-Verfahren nicht oder nicht rechtzeitig (§§ 42, 44a iVm 44b AVG) beteiligt haben, keine Parteistellung zukommt. Anzumerken ist, dass laut dieser Bestimmung mit Ablauf von zwei Wochen nach Kundmachung von Genehmigungsbescheiden nach Abs. 6 leg. cit. der Bescheid auch gegenüber diesen Personen als zugestellt gilt.

Jede im Zuge der Verfahrenseinleitung sowie während der öffentlichen Auflage, nämlich vom 19. Mai 2020 bis einschließlich 3. Juli 2020 beim Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie als UVP-Behörde eingebrachte Stellungnahme und Einwendung wurde im Stellungnamenteil der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 8. Februar 2021 (Fragenbereich 4 ab Seite 221) von den Sachverständigen – mit Ausnahme der Rechtsfragen – ausführlich und individuell sowie bezogen auf die örtlichen Gegebenheiten der jeweiligen Einwenderin / des jeweiligen Einwenders beantwortet.

Die während der Auflage der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen bei der UVP-Behörde eingelangten Stellungnahmen und jene Vorbringen der Verfahrensbeteilig-

ten in der mündlichen Verhandlung sowie die Auseinandersetzung der Sachverständigen damit, wurden in der Niederschrift über die mündliche Verhandlung festgehalten und sind dieser zu entnehmen.

Die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen sowie die Niederschrift über die mündliche Verhandlung wurden unter Spruchpunkt III. zu einem integrierenden Bestandteil dieses Bescheids erklärt.

## **VI.2. Erwägungen zu den Rechtsfragen in den während der öffentlichen Auflage eingelangten Stellungnahmen und Einwendungen sowie zu den in der mündlichen Verhandlung erfolgten Vorbringen**

Im Folgenden erfolgt eine Auseinandersetzung mit den Rechtsfragen, die in den während der öffentlichen Auflage eingelangten Stellungnahmen und Einwendungen aufgeworfen wurden sowie zu den in der mündlichen Verhandlung und im ergänzenden Ermittlungsverfahren vorgebrachten Stellungnahmen und Einwendungen. Zum ergänzenden Ermittlungsverfahren ist anzumerken, dass Frau Susanne Obermayer als einziger Verfahrenspartei Gelegenheit zu geben war, gemäß § 3 Abs. 3 und 4 COVID-19-VwBG ihre Rechte auszuüben bzw. bei der Feststellung des Sachverhaltes mitzuwirken. Wie bereits unter Punkt I.11.3 ausgeführt konnte mangels weiterer Vorbringen von einem weitergehenden ergänzenden Ermittlungsverfahren abgesehen werden.

Wie bereits weiter oben ausgeführt, ist zusammenfassend zu sagen, dass sämtliche im Zuge des Ermittlungsverfahrens zum gegenständlichen Vorhaben eingelangten Stellungnahmen bzw. Einwendungen aufgrund der oben dargestellten, damit erfolgten fachlichen Auseinandersetzung durch die UVP-Sachverständigen nicht geeignet waren, die festgestellte Umweltverträglichkeit des Vorhabens in Zweifel zu ziehen.

### **VI.2.1 Allgemeines**

#### **VI.2.1.1 Einwendung**

Im Allgemeinen ist darauf hinzuweisen, dass durch die Erledigung des verfahrenseinleitenden Antrages Einwendungen gemäß § 59 Abs. 1 AVG als erledigt gelten. Diese Bestimmung trägt dem Umstand Rechnung, dass sich aus der Erteilung einer Bewilligung mittelbar die Abweisung der gegen diese Bewilligungserteilung gerichteten Einwendungen ergibt. Es ist daher rechtlich bedeutungslos, wenn im Spruch des Bewilligungsbescheides nicht förmlich über alle Einwendungen abgesprochen wird. Die im Zuge des Verfahrens vorgebrachten Einwendungen sind somit im Rahmen der gegenständlichen Genehmigung abschließend behandelt.

Dem Begriff Einwendung ist die Behauptung einer Rechtsverletzung mit Bezug auf ein bestimmtes Recht immanent. Eine Einwendung ist sohin, allgemein formuliert, ihrer begrifflichen Bestimmung nach ein Vorbringen einer Partei des Verfahrens, welches seinem Inhalt nach behauptet, das Vorhaben des Bauwerbers entspricht entweder zur Gänze oder hinsichtlich eines Teiles nicht den Bestimmungen der Rechtsordnung (zB VwGH v. 09.12.1986; Zl. 86/05/0126 oder VwGH 04.03.1999, Zl. 98/06/0235 mwN). Das verletzte Recht ist durch die Partei hinreichend zu konkretisieren, eine Begründung ist hingegen nicht erforderlich.

Eine Einwendung im Rechtssinne liegt nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes nur dann vor, wenn das Vorbringen der Behauptung der Verletzung eines subjektiven Rechtes

durch das den Gegenstand des Verfahrens bildende Vorhaben zum Inhalt hat. Ist eine Rechtsverletzung aus dem Vorbringen nicht erkennbar, liegt keine Einwendung im Rechtssinne vor (vgl. Hauer-Leukauf, Handbuch des österreichischen Verwaltungsverfahrens 4, 1990, S 277 f).

Nicht als die Parteistellung wahrende Einwendungen sind daher als Vorbringen anzusehen, mit denen gegen den Antrag unspezifisch „Einspruch“ erhoben wird oder mit denen lediglich erklärt wird, mit dem Vorhaben nicht oder nur unter bestimmten Bedingungen (z.B. Vorliegen einer rechtsgültigen Vereinbarung) einverstanden zu sein. Bloß allgemeines, nicht auf die konkreten Verhältnisse abgestelltes Vorbringen stellt ebenso wenig taugliche Einwendungen dar, wie eine allgemein gehaltene Aufzählung von Beeinträchtigungsmöglichkeiten, welche sich aus dem Bauvorhaben ergeben könnten. Auch die Aufforderung an die Behörde bestimmte bzw. alle notwendigen Maßnahmen festzusetzen oder die bloße Aufzählung von gesetzlichen Bestimmungen vermag die Präklusionswirkung nicht zu verhindern.

### **VI.2.1.2 Privatrechtliche Einwendungen**

Keine Einwendungen im Sinne des Verwaltungsverfahrensrechts sind grundsätzlich Einwendungen, mit denen bloß die Geltendmachung privatrechtlicher oder zivilrechtlicher Ansprüche erfolgt (Hengstschläger/Leeb, AVG § 42 Rz 32).

Beachtlich wäre für die Behörde im Genehmigungsverfahren insbesondere auch, wenn von Einwendern darauf hingewiesen wird, dass das beantragte Vorhaben auch auf andere Weise, vor allem ohne die vorgesehene oder mit weniger umfangreichen Eingriff in die Rechte der Einwender verwirklicht werden hätte können.

Hierbei wäre aber zu beachten, dass sich dieser Einwand auf eine Abweichung des eingereichten Projektes und nicht auf ein anderes Projekt beziehen müsste. Die Forderung, überhaupt die Trasse oder einen Standort von notwendigen Anlagen zu verlegen, betrifft in der Regel ein anderes Vorhaben und damit einen anderen Genehmigungsgegenstand.

Schadenersatzforderungen von Beteiligten für Schäden und Beeinträchtigungen, deren Eintritt vom Genehmigungsantrag nicht umfasst werden, die aber trotzdem nicht gänzlich ausgeschlossen werden können, sind im Rahmen des Genehmigungsverfahrens nicht zu behandeln. Sollte der befürchtete Schaden entgegen der Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens später doch eintreten, so wären zur Entscheidung über die Schadenersatzforderungen grundsätzlich die ordentlichen Gerichte berufen. Dies umfasst z.B. auch die Entscheidung über allfällige gerichtliche Verfahrenskosten.

### **VI.2.1.3 Grundeinlöse**

Generell ist zur Grundeinlöse folgendes festzuhalten:

Gemäß § 5 Abs. 1 HIG dürfen nach Erlassung des Trassengenehmigungsbescheides auf den vom künftigen Trassenverlauf betroffenen Grundstücksteilen (Hochleistungsstrecken-Baugebiet) Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen werden, keine Anlagen sonst errichtet oder geändert werden, keine Gewinnung mineralischer Rohstoffe aufgenommen werden sowie keine Deponien eingerichtet oder erweitert werden; ein Entschädigungsanspruch kann hieraus nicht abgeleitet werden.

Die Erteilung der Genehmigung durch die Behörde unter Mitwirkung der materiellrechtlichen Bestimmungen des Eisenbahngesetzes erfolgt unter der Voraussetzung des Erwerbes der erforderlichen Grundstücke und Rechte.

Im gegenständlichen Genehmigungsbescheid liegt jedenfalls gemäß § 24f Abs. 1a UVP-G 2000 iVm § 2 HIG auch die Feststellung, dass das öffentliche Interesse an der dem Bescheid entsprechenden Durchführung des Bauvorhabens die entgegenstehenden Interessen überwiegt. Darin eingeschlossen ist die Feststellung, dass die Inanspruchnahme der für die Realisierung des Bauvorhabens erforderlichen Grundstücke im überwiegenden öffentlichen Interesse liegt.

#### **VI.2.1.4 Enteignung**

Fragen der Grundeinlöse, der Einräumung von Servituten, etc. sind grundsätzlich nicht Gegenstand des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens nach dem UVP-G 2000 und hier somit nicht relevant.

Anzumerken ist noch, dass für die Verwirklichung des Bauvorhabens neben der noch erforderlichen Genehmigung im teilkonzentrierten Verfahren bei der Landesregierung gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 auch noch die Erlangung der Verfügungsberechtigung über die vom gegenständlichen Bauvorhaben betroffenen Grundstücke erforderlich ist.

Sofern keine einvernehmliche Lösung erzielt werden kann, hat die Konsenswerberin als Eisenbahnunternehmen die Möglichkeit, die Enteignung auf Grund der Bestimmungen des Eisenbahnteignungsentschädigungsgesetzes (EisbEG) zu beantragen.

#### **VI.2.1.5 Immissionen**

Emissionen von Schadstoffen sind gemäß § 24f Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 nach dem Stand der Technik zu begrenzen. Dies bedeutet, dass dort, wo die Projektwerberin keinen Einfluss auf den Fuhrpark der BenutzerInnen des jeweiligen Vorhabens hat, die baulichen Anlagen so gestaltet sein müssen, dass Emissionen aus der Anlage selbst und in der Bauphase (Staub, Abgase) nach dem Stand der Technik zu beschränken sind.

Die Immissionsbelastung zu schützender Güter ist möglichst gering zu halten (§ 24f Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000-Immissionsminimierungsgebot). Die Tatbestände des § 24f Abs. 1 Z 2 lit. a bis c legen einen absoluten Mindeststandard fest.

Zu Einwendungen die Wertminderung von Liegenschaften betreffend ist insbesondere festzuhalten, dass unter den Genehmigungsvoraussetzungen des § 24f Abs. 1 Z 2 lit. a UVP-G 2000 auch angeführt wird, dass Immissionen zu vermeiden sind, die das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden. § 75 Abs. 1 GewO, dem das UVP-G 2000 diesbezüglich nachgebildet ist, stellt klar, dass darunter nicht die Möglichkeit einer bloßen Minderung des Verkehrswertes des Eigentums zu verstehen ist. Das Eigentum eines Nachbarn wird vielmehr nur bei Bedrohung seiner Substanz geschützt oder wenn eine sinnvolle Nutzung der Sache wesentlich beeinträchtigt oder überhaupt unmöglich ist (vgl. VwGH 24.06.2009, 2007/05/0171, VwGH 27.01.2006, 2003/04/0130, VwGH 18.05.2005, 2004/04/0099 etc., Nachweise siehe Altenburger/Berger UVP-G2; § 17 Rz 45, ebenso Schmelz/Schwarzer UVP-G (2011) § 17 Rz 129)

#### **VI.2.1.6 Schienenlärm**

Bei Eisenbahnvorhaben ist gemäß § 24f Abs. 2 letzter Satz die Zumutbarkeit einer Belästigung nach den bestehenden, besonderen Immissionsschutzvorschriften zu beurteilen. Für die Begrenzung der Schallimmissionen auf Grund des Schienenverkehrs („Streckenlärm“) ist für den Neubau und den wesentlichen Umbau von Strecken(teilen) die Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr über Lärmschutzmaßnahmen bei Haupt-, Neben- und Straßenbahnen (Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung - SchIV) idF BGBl. II Nr. 362/2013 anzuwenden. Diese Verordnung enthält einen aus Sicht des Nachbarschutzes

tragfähigen Kompromiss zwischen dem Schutz der Nachbarn vor Belästigungen durch Bahnlärm und den Interessen der Öffentlichkeit an der Verwirklichung des Bahnvorhabens. Diese Verordnung wurde vom (damaligen) Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr auf Grund eingehender medizinischer und lärmtechnischer Studien erlassen. Deren Anwendung ist daher für den Bereich des Lärmschutzes vor dem Schienenlärm an Eisenbahnstrecken auch im Verfahren gemäß UVP-G 2000 geboten. Der Verwaltungsgerichtshof hat mit Erkenntnis vom 28.11.2013, 2012/03/0045 ausgesprochen, dass es sich bei den Grenzwerten der SchIV 1993 um Mindeststandards handelt, deren Unterschreitung im Einzelfall geboten sein kann (Hinweis Erkenntnis vom 22. Oktober 2010/03/0014 und Erkenntnis des VfGH vom 13. Dezember 2007, V 87/06 (Koralm)).

Weiters hat der Verwaltungsgerichtshof festgehalten, dass der Hinweis der Behörde, die Grenzwerte der SchIV 1993 würden eingehalten, eine Auseinandersetzung mit dem aufgeworfenen Thema des Einflusses von Schallpegelspitzen auf die menschliche Gesundheit und der Notwendigkeit ihrer Begrenzung nicht entbehrlich macht.

Seitens des humanmedizinischen Sachverständigen wurde hinsichtlich einer allfällig erforderlichen Unterschreitung der Grenzwerte der SchIV in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen (Seite 82 f.) Folgendes ausgeführt: *Die WHO empfiehlt in ihren Leitlinien zum Umgebungslärm zur Evaluierung der gesundheitlichen Auswirkungen des Schalls die Berechnung des  $L_{den}$  und des  $L_{night}$ . Letzterer ist durch Elimination des Anpassungswertes von 5 dB im Sinne der Anrainer ableitbar. Da es erst ab 55 dB (entspricht  $L_{r,Nacht} > 50$  dB) Hinweise auf mögliche Zusammenhänge mit „harten“ Gesundheitsgefährdungen gibt, wird dieser Wert daher von der WHO auch als „interim target“, also Zielwert für den  $L_{night,outside}$  in Fällen festgehalten, wo aus unterschiedlichen Gründen die Empfehlungen der Night Noise Guidelines nicht eingehalten werden können. Die WHO hält fest, dass bestimmte Umstände wie neue Infrastrukturprojekte oder Verbesserungsprogramme Risikoabwägungen aus mehreren Blickwinkeln notwendig machen.*

*Daher wurde von humanmedizinisch-gutachterlicher Seite gefordert, jene Wohngebäude auszuweisen, an welchen es zu schienenverkehrsbedingten Erhöhungen des Beurteilungspegels in der Prognose gegenüber der Nullvariante kommt und der Beurteilungspegel in der Prognose bei  $\geq 50,0$  dB liegt. Die Berechnung der Beurteilungspegel hatte auf 1/10 dB zu erfolgen, die Differenz war auf ganze dB zu runden. Für diese Wohngebäude waren die Beurteilungspegel für Bestand, Nullvariante und Prognose darzustellen. Vorhabensbedingte Immissionszunahmen ( $>0$  dB) bedingen ab diesem Schwellenwert aus humanmedizinischer Sicht jedenfalls weiterführende Maßnahmen.*

*Aus humanmedizinischer Sicht ist natürlich jegliche Reduktion der Lärmimmissionen gegenüber dem Bestand zu begrüßen, um so sinngemäß den Zielen der WHO-Kriterien zu entsprechen.*

*In der Bauphase sind Samstagsarbeiten, die organisatorisch im Sinne einer zügigen Bautätigkeit und einer Aussparung der Abend- und Nachtstunden begründet sind, auf lediglich drei Tage begrenzt. Da die Grenzwerte für eine Bautätigkeit gemittelt über einen Monat berechnet sind und somit die Immission wesentlich geringer ist, kann auch ein Pegel von 65 dB basierend auf dem Grenzwert für Gewerbebetriebe der ÖÄL 3 Blatt 1 als humanmedizinischer Sicht adäquat anwendbar betrachtet werden.*

*Unter Befolgung dieser Auflagen für den Wirkfaktor Schall entsprechen die vorgelegten Unterlagen dem aktuellen Stand der medizinischen Wissenschaften.*

*Hinsichtlich der übrigen für die humanmedizinische Beurteilung relevanten Wirkfaktoren entsprechen die vorgelegten Unterlagen dem Stand der Technik und der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften.*

Zur Problematik erforderlicher Bestandslärmmessungen hat der Verwaltungsgerichtshof zum Baulärm bei Hochleistungsstreckenbauvorhaben ausgeführt, dass für den Fall, dass eine Messung am entscheidenden Immissionspunkt möglich ist, es - von Ausnahmefällen abgesehen - unzulässig ist, die dort zu erwartenden Immissionen aus den Ergebnissen einer Messung an einem anderen Ort zu prognostizieren (VwGH vom 19.12.2013, Zl 2011/03/0160).

In einem weiteren Erkenntnis hat der Verwaltungsgerichtshof festgehalten, dass die bestehende Immissionsbelastung auch im Anwendungsbereich der SchIV grundsätzlich auf Basis von lärmtechnischen Messungen zu bestimmen ist, zumal in weiterer Folge aus der bestehenden Immissionsbelastung die in § 4 SchIV normierten Grenzwerte abgeleitet werden. (VwGH vom 09.09.2015, Zl. 2013/03/0120). In diesem Erkenntnis hat der Verwaltungsgerichtshof aber ergänzend ausgeführt, dass er nicht verkennt, dass bei einem sich über etliche Kilometer ziehenden lärmemittierenden Linienvorhaben die Durchführung von Messungen an einer Vielzahl von Immissionspunkten die Verwirklichung eines derartigen Vorhabens unangemessen erschweren würde. Derart ist es bei einem solchen Vorhaben nicht von vornherein erforderlich, an jedem möglichen Immissionspunkt eine entsprechende Messung durchzuführen. Dies setzt aber voraus, dass nach dem maßgeblichen Stand der Technik für die Lärmbeurteilung und den Immissionsschutz die relevanten repräsentativen Immissionspunkte identifiziert werden, dort gemessen und dann auf der Grundlage dieser Messungen mittels geeigneter Berechnungen die Lärmbeurteilung durchgeführt werden kann. Ergibt sich dann in diesem Zusammenhang bei einem Vorhaben für einen Immissionspunkt, dass der dabei durch bloße Berechnung erzielte Wert in unmittelbarer Nähe zu dem Wert liegt, der nach (medizinischer) sachverständiger Beurteilung nach Verwirklichung des Vorhabens zusätzliche Schallschutzmaßnahmen auf der Liegenschaft einer betroffenen Partei notwendig machen würde, kann auf Basis eines substantiierten Parteivorbringens auch dieser Punkt einen entscheidenden Immissionspunkt darstellen, an dem eine entsprechende Messung zu erfolgen hat.

Der Sachverständige für Schalltechnik hat in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen (Seite 84) diesbezüglich ausgeführt, dass *bei der Ermittlung von Lärmindizes und Beurteilungspegel für die Beurteilung von Gesundheitsgefährdung und Belästigung der aktuelle Stand der Technik berücksichtigt wurde. Für die Beurteilung kommen zusätzlich zur SchIV humanmedizinische Kriterien für Betriebs- und Baulärm zur Anwendung, um den aktuellen Stand zu berücksichtigen.*

Zuletzt hat der Verwaltungsgerichtshof mit Erkenntnis vom 20.12.2016, Zl. Ro 2014/03/0035 (Linz Hbf. Westseite) wiederholt ausgesprochen, dass die Grenzwerte der SchIV nur Mindeststandards darstellen, deren Unterschreitung im Einzelfall geboten sein kann. Daher hat sich der humanmedizinische Sachverständige mit der Frage, ob eine Unterschreitung der Grenzwerte im Einzelfall vorliegt auseinander zu setzen.

Im zitierten Erkenntnis verweist der Verwaltungsgerichtshof weiters darauf, dass gemäß § 2 Z 5 der SchIV, Freiflächen, wie insbesondere Erholungs-, Park- oder Gartenanlagen vor Lärm zu schützen sind. Weiters sei im und im Nahebereich von Objekten mit besonderem Schutzbedürfnis wie Kindergärten Schulen, Kinderspielplätzen, Krankenhäuser und Altersheime zu prüfen, ob ein erhöhtes Schutzbedürfnis bestehe.

Dem Technischen Bericht Schalltechnik (ON 303.1\_Rev.01, Plannummer BAT304-UV-PODOMEI LT-00-1010 F01 vom März 2020) ist zu entnehmen, dass *sich die Parkanlage samt Kinderspielplatz Miep-Gies-Park, Am Kabelwerk am Rande des schalltechnisch abgegrenzten Untersuchungsraumes, überwiegend im Einflussbereich der U-Bahn-Linie U6 befindet. Ansonsten befinden sich im Bereich des gegenständlichen Vorhabens keine öffentlichen Freiflächen wie Erholungs-, Park- und Gartenanlagen oder öffentliche Kinderspielplätze.* Als besonders schutzwürdige Objekte wurden zwei Schulen, drei Alters- und Pflegeheime und vier Kinderbetreuungsstätten angeführt. Dies konnte im Rahmen des durchgeführten Lokalaugenscheins verifiziert werden. Anzumerken ist, dass Objektschutz gemäß SchIV für die drei Alters- und Pflegeheime vorgesehen ist. Weiters befindet sich im Anhang zum Technischen Bericht Schalltechnik (ON 303.7\_Rev.01, Plannummer BAT304-UV-PODOMEI LT-00-1016 F01 vom November 2020) eine Auflistung sämtlicher Objektadressen der betroffenen Objekte aus der Bauphase – Überschreitung der Grenzwerte gemäß BStLärmIV - und/oder der Betriebsphase - Überschreitung der Grenzwerte gemäß SchIV.

Der Verwaltungsgerichtshof hat auch bemängelt, dass die Behörde nicht ermittelt hat, ob es sich bei einem Messpunkt um einen maßgeblichen Immissionspunkt nach SchIV handelt.

§ 2 Abs. 5 SchIV legt fest, dass sich der maßgebende Immissionspunkt bei Gebäuden 0,50 m außerhalb und in der Mitte des betrachteten Fensters befindet. Bei Freiflächen (Erholungs-, Park- und Gartenanlagen), die vor Lärm zu schützen sind, ist der Immissionspunkt 1,50 m über Boden an der maßgebenden Stelle anzunehmen.

Hier ist auf die Aussage des Sachverständigen für Schalltechnik in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen zu verweisen, wonach *die Lärmbelastung durch die repräsentativen und die Fassadenpunkte für die Betriebsphase ausreichend erfasst ist und es für die Beurteilung keiner weiteren Immissionspunkte bedarf. ... Die schalltechnischen Unterlagen liefern Lärmindizes und Beurteilungspegel für die Bewertung von Belästigung und möglicher Gesundheitsgefährdung. Die Werte wurden nach den Angaben zum Betrieb und Baukonzept mit Verfahren auf dem Stand der Technik plausibel und nachvollziehbar ermittelt. Soweit die ermittelten Werte für die Beurteilung herangezogen werden (in Abstimmung mit dem SV Humanmedizin) ergeben sich keine maßgeblichen Abweichungen, da sie für die Kriterien der besonderen Immissionsschutzvorschrift, als auch die zusätzlichen Kriterien des SV Humanmedizin zuverlässig verwendet werden können.*

Hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang insbesondere die Aussage des Sachverständigen in der Verhandlung (Seite 98 ff. der Verhandlungsschrift) auf eine Frage zu den Maßnahmen beim Wohnobjekt, Gertrude-Wondrack-Platz: *Grundsätzlich war das Bestreben die vorhabensbedingten Immissionserhöhungen vorrangig bahnseitig einzugrenzen. Das wurde zweimal nämlich, einmal mit der Revision 01 verbessert und ein zweites Mal mit den zusätzlich aufgelegten ergänzenden Auskünften aus Jänner 2021, die zu einer entsprechenden Verbesserung der bahnseitigen Lärmschutzmaßnahmen geführt haben.* Konkret für das Wohnobjekt, Gertrude-Wondrack-Platz verwies der, *das ja in den Tabellen als entsprechendes Objekthaus 691 ersichtlich ist, verweise ich auch auf meine Stellungnahme, dass nämlich die konkreten vorhabensbedingten Immissionserhöhungen zwischen – 1 dB und 0 dB liegen und eine einzige + 1 dB Erhöhung bei einem  $L_{R\text{ Nacht}}$  von 44 dB auftritt. Jene Fassaden, die höhere Immissionspegel aufweisen, erfahren keine vorhabensbedingte Erhöhung und das ist das Wesentliche, dass wir hier in diesem speziellen Fall drei Schienenverkehrsträger haben. Wir haben neben den ÖBB auch jene der Wiener Linien und jene der Wiener Lokalbahnen. Hier im konkreten Fall war zu beurteilen, wie sich das Vorhaben konkret auswirkt und es war mein Bestreben auf jeden Fall zu*

*vermeiden, dass es zu Erhöhungen kommt. In Ihrem konkreten Fall kommt es teilweise zu entsprechenden Minderungen. Die von mir vorgeschlagene Prüfung der Erhöhung der Lärmschutzwand im Bestand betrifft vor allem die Objekte entlang der Tscherttegasse. Warum die Planung konkret so aussieht, wie sie ist, möchte ich die Projektwerberin bitten, was dazu sagen. Für mich war wesentlich, dass die dargestellten Immissionen schlüssig, plausibel und nachvollziehbar sind und sie den Sachverständigen für Humanmedizin entsprechend zur Verfügung stehen. Und nochmal für Ihr konkretes Objekt liegen keine vorhabensbedingten Immissionserhöhungen bei einem gleichzeitigen Vorliegen eines  $L_{r,Nacht}$  größer 50 dB vor. Damit war sowohl die SchIV, als auch die noch darüberhinausgehenden strengeren Grenzwerte des Sachverständigen für Humanmedizin entsprechend eingehalten.*

In weiterer Folge bekräftigte der humanmedizinische Sachverständige, dass wir im Vorfeld, die bereits angesprochene vor Ort-Situation berücksichtigen. Dort sind unterschiedliche Verkehrsträger und dass wir über die gesetzlichen Anforderungen hinaus, also über die SchIV hinaus, strenger sind, die Empfehlungen der WHO, der Weltgesundheitsorganisation, berücksichtigen, dass man da wirklich schaut, möglichst zusätzliche Lärmimmissionen vorhabensbedingt zu vermeiden. Die Bestandssituation ist so wie sie ist. Und da haben wir dem Projektwerber noch strengere Schutzmaßnahmen vorgeschrieben, wenn erforderlich und auf die konkrete Situation an Ihrem Objekt ist ja schon hingewiesen worden. Es kommt eben zu keiner vorhabensbedingten Zunahme, die diese Zusatzkriterien überschreiten würde.

Durch die Aufnahme der zwingenden Auflagenvorschläge des humanmedizinischen Sachverständigen sowie des Sachverständigen für Schalltechnik in den Spruch dieses Bescheides ist bei deren Einhaltung aus Sicht der Behörde jedenfalls davon auszugehen, dass es durch den vorhabensbedingten Schienenlärm zu keiner Gesundheitsgefährdung und keiner unzumutbaren Belästigung der Anrainer kommt.

Zum gemäß § 31b Abs. 1 Z. 2 EISbG vorzulegenden und mit den Projektunterlagen vorgelegten Betriebsprogramm (Umweltverträglichkeitserklärung ON 201\_Rev.01, Plannummer BAT304-UV-PMEI AL-00-1007 F01 vom November 2020) ist anzumerken, dass dieses den Betrieb als „Programm“ bzw. „Prognose“ insoweit beschreibt, als dies insbesondere für die Verkehrseinschätzung erforderlich ist. So erfolgt die Dimensionierung der erforderlichen Maßnahmen zur Einhaltung der Immissionsschutzkriterien für Lärm, Erschütterungen und Sekundärschall auf Basis der dem Projekt zugrundeliegenden Ausgangsdaten zum Verkehrsaufkommen.

Das vorgelegte Bau- und Betriebsprogramm und die darin enthaltenen Zugzahlen selbst sind somit kein Bestandteil der Genehmigung, wogegen die im Projekt festgelegten (bzw. allenfalls im Bescheid vorgeschriebenen) konkreten Immissionsschutzgrenzwerte einen Bestandteil der Genehmigung gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 darstellen.

Somit hat die Projektwerberin unbeschadet des tatsächlichen gefahrenen Betriebsprogramms die im Projekt und im Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren festgelegten Immissionsschutzgrenzwerte jedenfalls einzuhalten. Mögliche künftige Kapazitätsausweitungen nach Inbetriebnahme des gegenständlichen Vorhabens, mit denen die der gegenständlichen Genehmigung zugrundeliegenden Emissions- und Immissionsgrenzwerte überschritten werden, lösen im künftigen Betrieb gemäß § 19 EISbG eine rechtliche Verpflichtung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens aus, entsprechende zusätzliche Maßnahmen zu ergreifen.

#### **VI.2.1.7 Sonstiger Lärm**

Die im konkreten Zusammenhang zu beurteilende, aus den Bauarbeiten zur Verwirklichung des Vorhabens resultierenden Lärmimmissionen unterliegen nicht dem Anwendungsbereich

der SchIV 1993, weil, wie sich aus § 1 Abs. 1 SchIV 1993 idGF ergibt, dass die Verordnung nur hinsichtlich der Schallimmissionen aufgrund des Schienenverkehrs (Zugverkehrs) gilt (VwGH vom 19. Dezember 2013, 2011/03/0160). Die Zumutbarkeit der aus dem Baulärm resultierenden Immissionen ist vielmehr anhand des Maßstabs des § 77 Abs. 2 iVm § 74 Abs. 2 Z 2 GewO 1994 zu beurteilen. (VwGH vom 18.01.2017, Zl. 2014/03/0035).

Hinsichtlich des Baulärms erfolgte nach Aussage des Sachverständigen für Schalltechnik *die frequenzbezogene Schallausbreitungsberechnung nach ISO 9613-2 bzw. für Bauverkehr nach RVS 04.02.11 (aus 2006 inkl. Abänderung aus 2009). Die Angaben der Beurteilungspegel erfolgt den Baulärmregelungen der Bundesstraßen Lärmimmissionsschutz Verordnung BStLärmIV. Sie stellt einen gegenwärtigen Stand der Technik der Baulärmbeurteilung für Infrastrukturvorhaben in Österreich dar.* Die Beurteilung der Schallimmissionen in Betriebs- und Bau-phase wurden gemäß SchIV und ÖAL Richtlinie 3 Blatt 1 durchgeführt.

Zusammenfassend wird seitens des humanmedizinischen Sachverständigen festgehalten, dass *unter Anwendung der in M5 [Maßnahmenkatalog ab Seite 93 der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen] formulierten Maßnahmen Immissionen vermieden werden, die das Leben oder die Gesundheit von Menschen gefährden.*

### **VI.2.1.8 Öffentliches Interesse**

Dieses findet seine Begründung insbesondere darin, dass die Strecke „Wien Matzleinsdorf (Meidling) – (einschließlich Terminal Inzersdorf) – Pottendorf – Wiener Neustadt“ - wie schon unter Punkt II.1. der Begründung weiter oben angeführt - mit der 1. Hochleistungsstreckenverordnung gemäß § 1 Abs. 1 HIG zur Hochleistungsstrecke erklärt wurde, womit davon auszugehen ist, dass der Einrichtung dieser Eisenbahnstrecke gemäß § 1 Abs. 1 HIG eine besondere Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr mit internationalen Verbindungen oder für den Nahverkehr zukommt.

Die gegenständliche Eisenbahnstrecke ist zudem Teil des Baltisch-Adriatischen Korridors „Danzig-Warschau-Brünn-Wien-GrazKlagenfurt-Villach-Udine-Vendig-Bologna/Ravenna“ des europäischen TEN-V-Kernnetzes und des internationalen Güterverkehrskorridors RFC 5 (Baltic-Adriatic) und somit Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN).

Gegenstand des vorliegenden Projektes ist die Schaffung einer 2. leistungsfähigen Bahnstrecke im Süden von Wien, die als Ausweich- und Ergänzungstrecke für die Südbahn herangezogen werden kann. Dadurch wird die stark frequentierte Südbahn entlastet. Zudem dient der Ausbau der Verbesserung des Nahverkehrsangebots, um in weiterer Folge den Anteil des öffentlichen Verkehrs am Modal-Split in der dicht besiedelten und verkehrlich überbelasteten Südre-gion Wiens zu erhöhen. Das im Zielnetz (2025+) festgelegte Ziel einer Kantenzzeit von 30 Minuten zwischen den Taktknoten Wien und Wiener Neustadt über die Pottendorfer Linie wird durch den zweigleisigen Ausbau der Pottendorfer Linie ebenso erreicht.

Der Streckenabschnitt des gegenständlichen Projekts von Wien Meidling bis zur Abzweigung Altmannsdorf ist derzeit noch eingleisig. Dieser Streckenabschnitt ist somit der letzte eingleisige Abschnitt der Pottendorfer Linie. Daher ist dieser Lückenschluss für die durchgehende Zweigleisigkeit der Pottendorfer Linie zur reibungslosen Funktion und zum Abschluss des gesamten Projekts zweigleisiger Ausbau der Pottendorfer Linie absolut notwendig.

Mit Steigen der Zugzahlen wäre im Fall des Unterbleibens des Vorhabens eine Steigerung der Luftschadstoff-Emissionen durch den möglichen Einsatz von dieselbetriebenen Lokomotiven zu erwarten. In Bezug auf die Kohlenstoffdioxidproduktion wird das Unterbleiben des Vorhabens nachteilig bewertet, da die Transportkapazität und die Verlagerung des Straßenverkehrs

auf die Bahn eingeschränkt werden. Umgekehrt ergibt sich bei Realisierung des Projektes das Potential zur Einsparung von 6,3 kg CO<sub>2</sub> pro Tonne LKW-Transport. Die Gesamt-CO<sub>2</sub>-Einsparung beim Umstieg von PKW oder LKW auf den Zug beträgt im Bereich des Zweigleisigen Ausbaus der Pottendorfer Linie – Abschnitt Meidling – Abzweigung Altmannsdorf mit 1.562 Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr. Unberücksichtigt dabei ist das wesentlich größere Einzugsgebiet das durch diesen Ausbau beeinflusst wird. Mit einer mittleren Strecke von Wien nach Wiener Neustadt von 30 km ist sogar ein Einsparungspotential von 34.960 Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr möglich. Festzuhalten ist, dass gemäß Angaben der ÖBB-Infrastruktur AG 100 % des Bahnstromes aus erneuerbarer Energie stammt.

Das öffentliche Interesse am Lückenschluss des zweigleisigen Ausbaus der Pottendorfer Linie liegt daher nicht nur in der überregionalen Wichtigkeit der Trasse, sondern auch an der Entlastungswirkung der vielfrequentierten Südstrecke und einer Steigerung des öffentlichen Verkehrs am Modal-Split in der stark wachsenden Südregion Wiens.

Es wird auch auf § 19 Abs. 1 EISbG verwiesen, wonach das Eisenbahninfrastrukturunternehmen verpflichtet ist die Eisenbahn unter Berücksichtigung der Sicherheit, der Ordnung und der Erfordernisse des Betriebs der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn zu bauen, erhalten und zu ergänzen.

Das öffentliche Interesse an der Schaffung einer zukunftsorientierten und leistungsfähigen Eisenbahn durch die Errichtung des gegenständlichen Vorhabens ist gegenüber allfälligen öffentlichen Interessen der Gebietskörperschaften somit als überwiegend anzusehen. Auch ist der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer als der Nachteil, der den Parteien durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht. Im Baugenehmigungsbescheid liegt somit die Feststellung, dass das öffentliche Interesse an der dem Bescheid entsprechenden Durchführung des Bauvorhabens die entgegenstehenden Interessen überwiegt. Darin eingeschlossen ist die Feststellung, dass die Inanspruchnahme der für die Realisierung des gegenständlichen Bauprojektes erforderlichen Liegenschaften im überwiegenden öffentlichen Interesse liegt.

Hierzu ist noch anzumerken, dass neben der Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung für eine Verwirklichung des Bauvorhabens auch noch die Erlangung der Verfügungsbechtigung über die von dem gegenständlichen Bauvorhaben betroffenen Grundstücke erforderlich ist, wie dies auch im Spruch des Bescheides entsprechend zum Ausdruck kommt.

## **VI.2.2 Zu den Stellungnahmen und Einwendungen im Einzelnen**

### **Zum Bundesministerium für Arbeit, Familie und Jugend, Arbeitsrecht und Zentral-Arbeitsinspektorat, Verkehrs-Arbeitsinspektorat (Schienenbahnen), Stubenring 1, 1010 Wien:**

Gemäß § 12 Abs. 4 Arbeitsinspektionsgesetz 1993 – ArbIG, BGBl. Nr. 27/1993 idGF, ist in Verwaltungsverfahren in Angelegenheiten, die den Schutz der Arbeitnehmer berühren das zuständige Arbeitsinspektorat, hier somit das Verkehrs-Arbeitsinspektorat als Partei beizuziehen. Die Parteistellung des Verkehrs-Arbeitsinspektorates liegt somit vor.

Gemäß § 101 Abs. 4 ArbeitnehmerInnenschutzgesetzes – ASchG, BGBl. Nr. 450/1994 idGF, kann der Bundesminister für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz sofern gesetzliche Bestimmungen vorsehen, dass im Genehmigungsverfahren Gutachten oder öffentliche Urkunden beizugeben sind, durch Verordnung festlegen, in welcher Weise die Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes in den Gutachten oder öffentlichen Urkunden zu berücksichtigen sind und

deren Einhaltung nachzuweisen ist. Darüber hinaus kann der Bundesminister für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Konsumentenschutz durch Verordnung auch festlegen, in welcher Weise die Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes in Verwaltungsverfahren zu berücksichtigen sind und deren Einhaltung nachzuweisen ist.

Die Vorgangsweise und Kriterien zur Prüfung der Einhaltung der Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes wird in der Arbeitnehmerschutzverordnung Verkehr 2017 – AVO Verkehr 2017, BGBl. II Nr. 17/2012 idGF des Bundesministers für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz festgelegt. Insbesondere in den §§ 11 und 12 der zitierten Norm ist die Prüfung der Einhaltung der Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes im Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren festgelegt.

Gemäß § 1 Abs. 3 AVO Verkehr 2017 gelten die Bestimmungen der §§ 11 und 12 der zitierten Verordnung für Genehmigungsverfahren nach dem Bundesgesetz über die Prüfung der Umweltverträglichkeit (Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 – UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993 idGF, soweit ua Genehmigungen nach dem Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (Eisenbahngesetz 1957 – EisbG), BGBl. Nr. 60/1957, berührt sind.

Seitens des Verkehrs-Arbeitsinspektorates wurde in der Stellungnahme vom 29. April 2020 auf die Rechtsvorschriften zum Schutz der Arbeitnehmer hingewiesen, die von der Genehmigungsbehörde im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zu berücksichtigen sind.

Einwendungen wurden somit vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat nicht erhoben und wird inhaltlich auf die fachlichen Aussagen in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen (auf Seite 134 f.) zum Schutz der Arbeitnehmer verwiesen, *wonach das vorgelegte Gutachten gemäß § 31 a EisbG belegt, dass die vorgelegten Unterlagen dem Stand der Technik entsprechen und ist aus Sicht der bahnbetrieblichen Beurteilung schlüssig. Aus Sicht der Gutachter besteht gegen die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß § 31 EisbG kein Einwand.* Aus rechtlicher Sicht auf die Erwägungen zum Eisenbahngesetz einschließlich der Arbeitnehmerschutzbestimmungen unter Punkt V.3 der Begründung verwiesen.

Zum Maßnahmenvorschlag 15. *Erschütterungen (ER): "Zum Schutz der ArbeitnehmerInnen vor gesundheitsgefährdenden Erschütterungen sind die Bestimmungen der VOLV einzuhalten."* ist festzuhalten, dass sich die Anwendung der Verordnung über den Schutz der Arbeitnehmer/innen vor der Gefährdung durch Lärm und Vibrationen (Verordnung Lärm und Vibrationen – VOLV), BGBl. II Nr. 22/2006, idGF aus den Bestimmungen des Bundesgesetzes über Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit (ArbeitnehmerInnenschutzgesetz – ASchG), BGBl. Nr. 450/1994, idGF ergibt und *gilt in Arbeitsstätten, auf Baustellen und an auswärtigen Arbeitsstellen im Sinne des ASchG für Tätigkeiten, bei denen die Arbeitnehmer/innen während ihrer Arbeit einer Gefährdung durch Lärm oder durch Vibrationen ausgesetzt sind oder ausgesetzt sein können.*

Da Gesetze ohne gesonderte Vorschreibung einzuhalten sind, wurde dieser Maßnahmenvorschlag nicht in den Spruch des Bescheides aufgenommen.

#### **Zu B001; Stadt Wien, Magistratsdirektion – Gruppe Koordination, Rathaus, 1082 Wien:**

Die Stadt Wien hat als Standortgemeinde gemäß § 19 Abs. 3 UVP-G 2000 jedenfalls Parteistellung im gegenständlichen UVP-Genehmigungsverfahren. Weiters kommt ihr ein Anhörungsrecht gemäß § 4 Abs. 3 HIG zu.

Mit Schreiben vom 30. Juni 2020 wurde neben diverser für erforderlich erachteten Anpassungen der Einreichunterlagen, die Herstellung des Einvernehmens mit dem Straßenerhalter (Magistratsabteilung 28) gefordert und für die „Bauphase Straße“ um rechtzeitige Einreichung bei der Behörde (MA 46), ersucht.

Hinsichtlich der Stellungnahmen der Gebietskörperschaften wird in fachlicher Hinsicht auf die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen vom 8. Februar 2021 insbesondere auf die fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen in Fragenbereich 4 (Seiten 226 f.) sowie auf die Verhandlungsschrift vom 29. April 2021 verwiesen.

In der Stellungnahme vom 3 März 2021 zur zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen nahm die Stadt Wien *die Ausführungen des Gutachters Eisenbahnbau inklusive Eisenbahnkreuzungen sowie Straßen zur Kenntnis und befürwortete die Empfehlung des Sachverständigen für Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter zum Einbau von Liften an beiden Enden der Geh- und Radwegbrücke.*

Inhaltlich wird hierzu auf die Stellungnahme der Projektwerberin in der Verhandlung verwiesen (Seite 44 f.), wonach das geforderte *Einvernehmen zum Baustellenverkehr rechtzeitig vor Baubeginn hergestellt werden soll. Des Weiteren erfolgt mit der MA46 eine laufende Abstimmung hinsichtlich Planung des Straßenbereichs sowie zur größtmöglichen Entflechtung von Fuß, Rad und Autoverkehr und wird von der Projektwerberin eine solche auch der bauausführenden Firma vorgeschrieben werden. Auch hinsichtlich der Detailplanung der Doppelwendelrampe steht die Projektwerberin in laufenden Abstimmungen mit der MA29 (Wiener Brückenbau und Grundbau).*

Hinsichtlich des *Einbaus von Liften an beiden Enden der Geh- und Radwegbrücke* wird auf die Ausführungen unter Punkt V.1.7.6 der Begründung zu den Nebenbestimmungen für den Fachbereich Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter verwiesen.

Aus Sicht der UVP-Behörde wurde eine zwar eine Berührung, jedoch keine Verletzung der von den Gebietskörperschaften wahrzunehmenden Interessen durch das gegenständliche Vorhaben in den eingelangten Stellungnahmen vorgebracht.

Auf Grund des Verfahrensergebnisses ist jedenfalls davon auszugehen, dass das unter Punkt VI.2.1.8 der Begründung dargestellte öffentliche Interesse an der Errichtung des Vorhabens die berührten Interessen der Gebietskörperschaften, insbesondere der Gemeinde, überwiegen.

**Zu A001; Stadt Wien, Magistratsabteilung 22 als mitwirkende Naturschutzbehörde, Dresdner Straße 45, 1200 Wien:**

Festzuhalten ist, dass insbesondere das naturschutzrechtliche Verfahren nicht Gegenstand des Umweltverträglichkeitsprüfungs- und des teilkonzentrierten Verfahren bei der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie ist, sondern dieses gemäß § 24 Abs. 3 von den nach den anzuwendenden Materiegesetzen des Landes Wien zuständigen Behörden durchzuführen ist. Die Zuständigkeit fällt hier an den Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 22. Diese ist daher mitwirkende Behörde gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000.

Mit Stellungnahme vom 26. Mai 2020 stellte die MA 22 als mitwirkende Naturschutzbehörde Frage hinsichtlich der Beurteilungsgrundlagen für das Verfahren nach dem Wiener Natur-

schutzgesetz und forderte, das öffentliche Interesse am gegenständlichen Vorhaben so ausführlich wie möglich darzustellen. Zu Letzterem wird auf das unter Punkt VI.2.1.8 der Begründung dargestellte öffentliche Interesse sowie auf Kapitel 6 des Fachbeitrages „artenschutzrechtliche Prüfung“ (ON 311.2\_01, Plannummer BAT304-UV-PMEI AL-02-1111 F01 vom November 2020) verwiesen. Dort wird Folgendes festgehalten: *Die Inanspruchnahme von Habitaten geschützter Tierarten im städtischen Gebiet ist vergleichsweise gering. Abschnittsweise können nach dem Streckenausbau Bahnböschungen auch weiterhin Habitat für diverse Tierarten (hier vor allem Heuschrecken und Tagfalter) bleiben, so dass das öffentliche Interesse an den positiven Aspekten des Klimaschutzes, der Förderung des öffentlichen Verkehrs und der Umlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene im ggst. Falle aus der Sicht der Projektwerberin höher einzuschätzen ist, als der Erhalt kleinflächiger Habitats weniger geschützter aber z.T. auch häufiger Arten. Es kann davon ausgegangen werden, dass alle jene Arten, die durch das Vorhaben Flächenverluste hinnehmen müssen, trotzdem im Untersuchungsraum verbleiben, wenn die Kleingartenanlagen sowie das derzeit noch extensiv genutzte Umland im Süden erhalten werden.*

Hinsichtlich der im Schreiben der mitwirkenden Behörde vom 26. Mai 2020 aufgeworfenen Fragestellungen wird auf die entsprechenden Aussagen der UVP-Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen (Seite 222 ff. bis Seite 520) verwiesen. Um schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume zu verhindern oder zu verringern oder günstige Auswirkungen zu vergrößern wurden von den UVP-Sachverständigen – insbesondere des Sachverständigen für Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt und Baumschutz) - zusätzlichen Maßnahmen (zwingend / empfohlen) bzw. Maßnahmen zur Beweissicherung und zur begleitenden Kontrolle vorgeschlagen. Diese wurden in den Spruchpunkt IV. des Bescheides übernommen.

Allgemein ist darauf hinzuweisen, dass im gegenständlichen teilkonzentrierten Verfahren gemäß § 24f Abs. 3 UVP-G 2000 die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung zu berücksichtigen sind und durch geeignete Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen, Ausgleichsmaßnahmen oder sonstige Vorschriften (insbesondere auch für Überwachungs-, Mess- und Berichtspflichten und Maßnahmen zur Sicherstellung der Nachsorge) zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beizutragen ist. Dies ist aber bei ökologischen Fragestellungen nur unvorgreiflich der noch zu behandelnden Materie des Naturschutzes im teilkonzentrierten Verfahren der Wiener Landesregierung möglich, wo die in diesem Bescheid aufgenommenen Nebenbestimmungen ergänzt bzw. um weitere Nebenbestimmungen ergänzt werden können.

Zu den von der MA 22 mit weiterem Schreiben vom 24. Februar 2021 zur zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen gestellten weiterführenden Forderungen wurde im Zuge der Verhandlung von der Projektwerberin sowie replizierend darauf seitens des Sachverständigen für Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt und Baumschutz) eine Stellungnahme abgegeben (Seite 59 ff. der Verhandlungsschrift). In diesem Zusammenhang formulierte der Sachverständige auch noch eine weitere zwingende erforderliche Maßnahme, welche ihren Niederschlag im Spruchpunkt IV.4.4.4 gefunden hat.

Mit Schreiben vom 29. April 2021, GZ. 2021-0.295.539, wurde der MA 22 die Kundmachung der Auflage der Verhandlungsschrift mitgeteilt. Stellungnahme hierzu ist bei der UVP-Behörde keine eingelangt.

Unter Berücksichtigung der vorliegenden Ermittlungsergebnisse ergibt sich somit aus Sicht der UVP-Behörde, dass das Vorhaben, insbesondere auch aufgrund seiner Umweltverträglichkeit, als genehmigungsfähig qualifiziert werden kann und die Unterlagen zur Beurteilung in dem bei der Wiener Landesregierung künftig durchzuführenden teilkonzentrierten Verfahren vorerst hinreichend sind.

**Zu D001; Mag. Erich Stadler, M.E.S., Wilhelmstraße 49/9, 1120 Wien:**

Der Einschreiter ist Eigentümer der Parzelle Franz -Siller-Weg 101, welche entlang der Pottendorfer Linie gelegen ist und könnte somit als Nachbar durch die Errichtung, den Betrieb oder den Bestand des Vorhabens gefährdet oder belästigt werden, weshalb ihm Parteistellung gemäß § 19 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 zukommt.

In seinen fristgerecht eingebrachten Einwendungen vom 29. Juni 2020 stellte er den Antrag, *die Errichtung von objektbezogenen Lärmschutzmaßnahmen für das Objekt Franz-Siller-Weg 101 als Bescheidaufgabe aufzunehmen.*

Da die Parzelle nicht ganzjährig bewohnt wird und kein Wohnhaus im Sinne des Wiener Kleingartengesetzes vorhanden ist, war das Objekt mit der Hausnummer 66a in den ursprünglich eingereichten Unterlagen nicht enthalten.

Im Zuge der Überarbeitung der Einreichunterlagen zur „Revision 1“ wurde auch das Objekt mit der Hausnummer 66a in die Liste der betroffenen Objekte aufgenommen (Siehe Anhang zum Technischen Bericht Schalltechnik (ON 303.7\_Rev.01, Plannummer BAT304-UV-PODOMEI LT-00-1016 F01 vom November 2020).

Hervorzuheben ist die Feststellung des humanmedizinischen Gutachters in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen, *dass zusätzlich zu den Kriterien der SchIV auch die von humanmedizinischer Seite eingeforderten an den WHO-Leitlinien orientierten Bedingungen (keine vorhabensbedingte Erhöhung des Beurteilungspegels gegenüber dem Bestand von >0 dB auf über 50,0 dB) am gegenständlichen Objekt erfüllt wurden. Aus humanmedizinischer Sicht sind unter Berücksichtigung der Stellungnahmen der SV Eisenbahnbetrieb und Schalltechnik daher keine zusätzlichen Maßnahmen zum Schutz von Gesundheit und Leben von Menschen erforderlich. Er schließt sich aber dem Auflagenvorschlag an, objektseitigen Schutz aufgrund der Baulärmbelastung für dieses Objekt zu prüfen.*

Des Weiteren hervorzuheben ist die Stellungnahme des Sachverständigen für Schalltechnik in der Verhandlung, wonach das *Haus 66a in der Unterlage 303.08.\_Rev.01* aufgenommen wurde und somit *für dieses Objekt als Projektbestandteil objektseitiger Schutz geprüft werden wird.*

Inhaltlich wird auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Äußerungen der Sachverständigen für die Fachbereiche Humanmedizin und Schalltechnik in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen (Seiten 228 f.) sowie die ergänzenden Stellungnahmen der Projektwerberin und der Sachverständigen (Seiten 37 f., 90 f. und 101 ff. der Verhandlungsschrift) in der Verhandlung verwiesen.

Aufgrund des Verhandlungsergebnisses, dass die Prüfung der Notwendigkeit einer Erhöhung der Bestandslärmschutzwand zum Projektbestandteil erhoben wurde, war eine Vorschreibung entbehrlich.

Unter Berücksichtigung der im Projekt vorgesehen sowie der zusätzlich zwingend vorgeschriebenen Maßnahmen ist somit aus Sicht der Sachverständigen im Bereich der Parzelle Franz - Siller-Weg 101 mit keiner Gesundheitsgefährdung und keiner unzumutbaren Belästigung zu rechnen. Es ist daher von einer Einhaltung der sich aus der durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung ergebenden Vorgaben auszugehen.

Die Überprüfung der Einhaltung der sich daraus ergebenden Vorgaben ist darüber hinaus durch umfangreiche, gegebenenfalls von den betroffenen UVP-Sachverständigen ergänzte bzw. erweiterte Beweissicherungs- bzw. Kontrollmaßnahmen sichergestellt.

Durch die vorgebrachten Einwendungen werden die dem Einschreiter nach dem UVP-G 2000 oder den mitanzuwendenden Materiengesetzen zustehenden subjektiv-öffentlichen Rechte nicht verletzt.

Sämtliche Einwendungen, denen nicht durch die Aufnahme von entsprechenden Nebenbestimmungen oder durch bereits im Bauentwurf oder der Umweltverträglichkeitserklärung selbst vorgesehenen Maßnahmen bzw. denen nicht schon in der Verhandlung entsprochen wurde, waren daher als unbegründet abzuweisen.

#### **Zu D002; Dr. Hans Wenzl, Gertrude-Wondrack-Platz 2/5.06, 1120 Wien:**

Der Einschreiter ist Eigentümer der Wohnung Gertrude-Wondrack-Platz 2/5.06, 1120 Wien, welche im Projektsgebiet gelegen ist und könnte somit durch die Errichtung, den Betrieb oder den Bestand des Vorhabens gefährdet oder belästigt werden, weshalb ihm Parteistellung gemäß § 19 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 zukommt.

Während der Auflage- und Einwendungsfrist wendete der Einschreiter mit Schreiben vom 29. Juni 2020 im Wesentlichen ein, die *Bewertung der Lärmimmissionen als lediglich „geringfügig nachteilig für die Menschen“* sowie die *Berechnung der zusätzlichen Lärmimmission ließen sich nicht nachvollziehen*. Weiters wurde die *Berechnung des wirtschaftlich vertretbaren technischen Aufwands* hinterfragt. Die *aus der künftig höheren Fahrgeschwindigkeit für Züge voraussichtlich resultierende zusätzliche Lärmbelastungen sei in der UVE nicht ausgewiesen*. Eine *Beschränkung der Fahrgeschwindigkeit auch nach dem Ausbau beziehungsweise zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen wären unter diesem Gesichtspunkt zu prüfen*.

Im Zuge der Auflage der „Revision 1“ kritisierte Herr Dr. Wenzl mit Schreiben vom 19. Jänner 2021 den aus seiner Sicht aufrechten Mangel der Nachvollziehbarkeit und brachte ergänzend vor, dass die *Schallbelastungen für Gebäude der Adressen Gertrude-Wondrack-Platz 1 und 2 (Kabelwerk) nicht berücksichtigt* worden sei. Die *Auswirkungen des Vorhabens sollten auch für diese Adressen in die UVE einbezogen und in der UVP (und den baulichen Maßnahmen) berücksichtigt werden*. Unklar sei für ihn, *wie sich Lärmemissionen im Betrieb nach dem Bauvorhaben auf höher gelegene Bauteile der betroffenen Wohngebäude auswirken*.

Zuletzt langte mit E-Mail vom 5. März 2021 eine – wie im Edikt vom 8. Februar 2021 geforderte - Liste mit folgenden Fragen, die während der als Videokonferenz abgehaltenen Verhandlung abgehandelt wurden, ein: *Bahnbetrieb: Güterverkehr nach Kledering - warum via Meidling?; Nutzung des Lainzer Tunnels statt Verbindungsbahn; Lärmschutz: Ausgestaltung von Maßnahmen über das vorgeschriebene Mindestmaß hinaus; Höhe der Lärmschutzwände; zusätzliche Lärmschutzeinrichtungen über den Projektplan hinaus; Fahrgeschwindigkeiten/Geschwindigkeitsbeschränkungen; Fußgängerquerung: Einbau einer Liftanlage*.

Inhaltlich wird auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Äußerungen der Sachverständigen für die Fachbereiche Eisenbahnbetrieb, Humanmedizin und Schalltechnik in der zusammenfas-

senden Bewertung der Umweltauswirkungen (Seiten 229 ff.) sowie die ergänzenden Stellungnahmen der Projektwerberin und der Sachverständigen (Seiten 90 f. und 101 ff. der Verhandlungsschrift) in der Verhandlung sowie auf die Ausführungen zum Schienenlärm unter Punkt VI.2.1.6 der Begründung weiter oben verwiesen.

Zur Frage, der Bewertung ist die Aussage des Sachverständigen für Humanmedizin in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen (Seite 229 f.) hervorzuheben, wonach *das Lärmschutzgutachten bestätigt, dass die durchgeführten Berechnungen und Beurteilungen dem Stand der Technik entsprechend durchgeführt wurden. Zusätzlich zu den Kriterien der SchIV wurden auch die von humanmedizinischer Seite eingeforderten an den WHO-Leitlinien orientierten Bedingungen (keine vorhabensbedingte Erhöhung des Beurteilungspegels gegenüber dem Bestand von >0 dB auf über 50,0 dB) am gegenständlichen Objekt erfüllt. Aus humanmedizinischer Sicht sind unter Berücksichtigung der Stellungnahmen der SV Eisenbahnbetrieb und Schalltechnik daher keine zusätzlichen Maßnahmen zum Schutz von Gesundheit und Leben von Menschen erforderlich.*

Der Sachverständige für Schalltechnik führt zur *Berechnung des wirtschaftlich vertretbaren Aufwands* auf Seite 234 aus, dass die Bestimmungen zur *Herstellung von bahnseitigen Lärmschutzmaßnahmen in §5 Abs. 3 SchIV geregelt sind. Eine diesbezügliche Wirtschaftlichkeitsbetrachtung war nicht in den ursprünglichen Einreichunterlagen enthalten und wurde mit der Unterlage „Ergänzende Auskünfte im Verfahren Jänner 2021“ nachgereicht und der bahnseitige Lärmschutz weiter verbessert. ... Konkret lagen die vorhabensbedingten Immissionsänderungen für das Objekt Gertrude-Wondrack-Platz, ersichtlich als Gebäude Nr. 690 in Einlage 303.8\_Rev.01 bei -1 dB bis 0 dB. Eine einzige +1 dB Erhöhung tritt bei einem Lr,Nacht von 44 dB auf. Weder für den Grenzwert nach SchIV noch nach den zusätzlichen humanmedizinischen Kriterien ergibt sich für dieses Wohnobjekt der Bedarf von weitergehenden Maßnahmen.*

Zu den Fragen in der Verhandlung betreffend die Barrierefreiheit und die Liftanlagen der Brücke (Verhandlungsschrift, Seite 29) wird auf die entsprechenden Ausführungen unter Punkt V.1.7.6 der Begründung zum Fachbereich Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter verwiesen.

Zu dem in der Verhandlung angesprochenen Thema *Zugzahlen, vor allem der Güterzüge* auf der gegenständlichen Strecke ist insbesondere auf die Aussage des Sachverständigen für Eisenbahnbetrieb (Verhandlungsschrift, Seite 35 ff.) zu verweisen, wonach der herangezogene Prognosewert *nicht die reale Verkehrsbelastung widerspiegelt, sondern die Bemessungsgrundlage für den Lärm- und Erschütterungsschutz ist. Auf diese Zugzahlen wird auf der oberirdischen Strecke der Lärm- und Erschütterungsschutz ausgelegt, im Planfall verkehren wesentlich weniger Güterzüge dort. Das heißt, Lärm- und Erschütterungsschutz wird in einem höheren Ausmaß dimensioniert als im Regelfall der Zugsverkehr betragen wird.*

Zur Frage der *Lärmreduktion durch Vorschreibung einer geringeren Fahrgeschwindigkeit für Güterzüge* ist die Aussage des Vertreters der Projektwerberin hervorzuheben, *dass die Pottendorfer Linie eine so genannte quieter route ist. Das heißt, ab 2024 aus heutiger Sicht dürfen dort nur mehr leise Güterzüge verkehren* (Verhandlungsschrift, Seite 38).

In diesem Zusammenhang ist auch auf die Beantwortung des Sachverständigen für Eisenbahnbetrieb hinzuweisen, wonach auf der *Donauländebahn die konsensmäßige Geschwindigkeit derzeit 90 km/h beträgt und dieses Verknüpfungsbauwerk, also die Ausfädelung Donauländebahn und Pottendorfer Linie künftig nur mehr 80 km/h zulassen wird. Also auf der Donauländebahn haben Sie eine geringfügige Geschwindigkeitsreduzierung. Auf der Pottendorfer Linie*

*ist dieser Einfahrtsbereich oder Ausfahrtsbereich aus Meidling mit 80 km/h trassiert, im Bahnhof Meidling selbst ist die Geschwindigkeit dann 60 km/h. Das heißt, die Reisezüge, die in Meidling alle halten, werden in diesem Bereich bereits bremsen beziehungsweise beschleunigen, werden also in der Realität eine geringere Geschwindigkeit haben als letztendlich vom Verzeichnis der zulässigen Geschwindigkeit erlaubt ist. Auch die Güterzüge, die also in Richtung Meidling - Kledering, Wien Hauptbahnhof - Kledering, verkehren, müssen auch abbremesen. Die Idealgeschwindigkeit im Wohnbereich wird geringer sein als die zulässige, das heißt, Sie haben hier mit den Lärmschutzmaßnahmen ein kleines Plus sogar (Verhandlungsschrift, Seite 39).*

Zuletzt wurde in der Verhandlung noch seitens des humanmedizinischen Sachverständigen bestätigt, dass im Hinblick auf das *Belästigungsniveau keine entsprechenden Risiken zu erwarten sind.*

Es ist daher von einer Einhaltung der sich aus der durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung ergebenden Vorgaben auszugehen.

Die Überprüfung der Einhaltung der sich daraus ergebenden Vorgaben ist darüber hinaus durch umfangreiche, gegebenenfalls von den betroffenen UVP-Sachverständigen ergänzte bzw. erweiterte Beweissicherungs- bzw. Kontrollmaßnahmen sichergestellt.

Sämtliche Einwendungen, denen nicht durch die Aufnahme von entsprechenden Nebenbestimmungen oder durch bereits im Bauentwurf oder der Umweltverträglichkeitserklärung selbst vorgesehenen Maßnahmen bzw. denen nicht schon in der Verhandlung entsprochen wurde, waren daher als unbegründet abzuweisen.

**Zu D003; Jacqueline und Christian Kuba, Franz-Siller-Weg 65, 1120 Wien als Nachbarn und als Sprecher der Bürgerinitiative „Nein zum Pottendorfer Steg, Nein zu einer 8m hohen Brücke, Nein zur Lärmbelästigung durch eine Stahlbaukonstruktion, Recht auf Privatsphäre“:**

Die Einschreiter sind Eigentümer der Parzelle am Franz-Siller-Weg 65, welche entlang der Pottendorfer Linie gelegen ist und könnten somit als Nachbarn durch die Errichtung, den Betrieb oder den Bestand des Vorhabens gefährdet oder belästigt werden, weshalb ihnen Parteistellung gemäß § 19 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 zukommt.

In ihren Einwendungen vom 1. Juli 2020 brachten sie als Nachbarn *einen Eingriff in die Privatsphäre wegen des Ersatzes der beschränkten Eisenbahnkreuzung durch eine barrierefreie Rad- und Gehwegüberführung* vor. Insbesondere wurden negative Auswirkungen wegen *Beschattung* und aufgrund der *Stahlkonstruktion, zusätzliche Lärmbelästigung beim Begehen bzw. Befahren der Brücke* befürchtet. Zuletzt wurde wegen der *Beleuchtung mit einer erheblichen Einschränkung der Lebensqualität auch nachts* gerechnet. Zudem sei *mehr Lärm und noch mehr Züge aufgrund der Zulegung eines weiteren Gleises* zu erwarten.

Im Zuge der Auflage der „Revision 1“ legten die Einschreiter mit Schreiben vom 20. Jänner 2021 eine Unterschriftenliste vor und nahmen lediglich Bezug auf ihre Stellungnahme vom 1. Juli 2020.

Hierzu ist Folgendes festzuhalten: Wie bereits unter Punkt I.7.2 und 1.7.3 der Begründung weiter oben ausgeführt, hat eine Unterschriftenliste gemeinsam mit der - während der Einwendungsfrist fristgerecht abgegebenen – Stellungnahme, die sie unterstützen soll, vorgelegt zu werden. Die am 20. Jänner 2021 vorgelegte Unterschriftenliste bezieht sich auf die Stellungnahme der Familie Kuba als Nachbarn vom 1. Juli 2021. Aus Sicht der UVP-Behörde ist daher nicht von der Konstituierung einer Bürgerinitiative auszugehen. Weiters fehlen Indizien

auf die Erteilung einer Vertretungsvollmacht im Sinne von § 10 AVG. Ungeachtet dessen wurden sämtliche Vorbringen sowohl in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen (Seite 266) als auch in der Verhandlung fachlich behandelt.

Zuletzt langte mit E-Mail vom 4. März 2021 eine – wie im Edikt vom 8. Februar 2021 geforderte - Liste mit Fragen, die während der als Videokonferenz abgehaltenen Verhandlung abgehandelt wurden, ein. Anzumerken ist hierzu, dass es sich einerseits um Fragen von Herrn Christian Kuba als Vertreter der Bürgerinitiative und andererseits von Frau Jacqueline Kuba als Nachbarin handelte. Angesprochen wurde in beiden Schriftstücken diverse Fragen zur „Wegüberführung Pottendorfer Straße – WBPS“.

Inhaltlich wird auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Äußerungen der Sachverständigen für die Fachbereiche Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen sowie Straße, Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter, Eisenbahnbetrieb, Humanmedizin, Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Licht/Blendung/Beschattung und Schalltechnik in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen (Seiten 237 ff.) sowie die ergänzenden Stellungnahmen der Projektwerberin und der Sachverständigen in der Verhandlung (Seiten 25 bis 42 45 ff. und 74 ff. der Verhandlungsschrift) sowie auf die Ausführungen zum Fachbereich Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter unter Punkt V.1.7.6 und zum Schienenlärm unter Punkt VI.2.1.6 der Begründung weiter oben verwiesen.

Zu den Vorbringen im Zusammenhang mit Beschattung und nächtlicher Beleuchtung ist insbesondere die Beantwortung des Sachverständigen für Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Licht/Blendung/Beschattung in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen hervorzuheben, wonach *unzulässig nachteilige Auswirkung auf die Qualität der Besonnung, durch projektkausale Beschattung durch Baumaßnahmen des Projektes nicht gegeben ist* (Seite 240) und des Weiteren die Stellungnahme der Projektwerberin in der Verhandlung (Verhandlungsschrift, Seite 47), wonach *die Beleuchtung so eingerichtet wird, dass es zu keiner unzumutbaren Ausleuchtung von Schlafzimmern von Anrainern kommt. Die Beleuchtung des Steges wird von der ÖBB mit der MA33, „Wien Leuchtet“, abgestimmt. Die seitens der Stadt Wien eingebauten Leuchten können durch angepasste Einbauten so ausgerichtet werden, dass es zu einer nur geringen Ausleuchtung der Umgebung kommt.*

Zu dem geforderten Sichtschutz auf der Brücke gab die Projektwerberin ihre Zustimmung (Seite 27) und ist dieser nunmehr Projektsbestandteil. Die konkrete Ausgestaltung stellt jedoch einen Teil der Detailplanung dar, weshalb von einer entsprechenden Vorschreibung abgesehen wurde.

Die Frage der *Umkehrmöglichkeit in der Sackgasse* (Seite 30) beantwortete der Vertreter der Projektwerberin dahingehend, dass *der jetzige Wendebereich der Pottendorfer Straße bleibt unverändert. In der Detailplanung ist das noch nicht ganz fix, aber dort, wo zum Beispiel jetzt diese A-Masten der Oberleitung stehen, wird statt den Pollern eine Lärmschutzwand errichtet und durch das Heranrücken dieser an die Gleise wird der Platz sogar vergrößert.*

Unter Berücksichtigung der im Projekt vorgesehen sowie der zusätzlich zwingend vorgeschriebenen Maßnahmen ist aus Sicht der Sachverständigen - insbesondere des humanmedizinischen Sachverständigen - im Bereich der Parzelle am Franz-Siller-Weg 65 mit keiner Gesundheitsgefährdung und keiner unzumutbaren Belästigung zu rechnen.

Es ist daher von einer Einhaltung der sich aus der durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung ergebenden Vorgaben auszugehen.

Die Überprüfung der Einhaltung der sich daraus ergebenden Vorgaben ist darüber hinaus durch umfangreiche, gegebenenfalls von den betroffenen UVP-Sachverständigen ergänzte bzw. erweiterte Beweissicherungs- bzw. Kontrollmaßnahmen sichergestellt.

Durch diese Vorbringen werden die den Einschreitern nach dem UVP-G 2000 oder den mitanzuwendenden Materiengesetzen zustehenden subjektiv-öffentlichen Rechte nicht verletzt.

Sämtliche Einwendungen, denen nicht durch die Aufnahme von entsprechenden Nebenbestimmungen oder durch bereits im Bauentwurf oder der Umweltverträglichkeitserklärung selbst vorgesehenen Maßnahmen bzw. denen nicht schon in der Verhandlung entsprochen wurde, waren daher als unbegründet abzuweisen.

**Zu D004; Dr. Georg und Martina Votava, Franz-Siller-Weg 73, 1120 Wien:**

Die Einschreiter sind Eigentümer der Parzelle am Franz-Siller-Weg 73, welche entlang der Potendorfer Linie gelegen ist und könnten somit als Nachbarn durch die Errichtung, den Betrieb oder den Bestand des Vorhabens gefährdet oder belästigt werden, weshalb ihnen Parteistellung gemäß § 19 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 zukommt.

In ihren Einwendungen vom 2. Juli 2020 brachten sie im Wesentlichen *erhebliche Wertminderung ihres Grundstückes* sowie *massive Beeinträchtigung der Lebensqualität durch Lärmbelästigung* vor und erhoben *Einspruch gegen die geplante Überbrückung der Bahnlinie*.

Inhaltlich wird auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Äußerungen des Sachverständigen für Schalltechnik in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen (Seite 241) sowie die ergänzenden Stellungnahmen der Projektwerberin in der Verhandlung (Seiten 46 f. und 93 der Verhandlungsschrift) sowie auf die Ausführungen zum Fachbereich Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter unter Punkt V.1.7.6, zu Immissionen unter Punkt VI.2.1.5 und zum Schienenlärm unter Punkt VI.2.1.6 der Begründung weiter oben verwiesen.

Hinzuweisen ist darauf, dass die Stellungnahme der Projektwerberin auf „D003-5“ einerseits auf Seite 46 f. der Verhandlungsschrift und andererseits auf Seite 17 f. der Beilage 2 zur Verhandlungsschrift nachzulesen ist.

Unter Berücksichtigung der im Projekt vorgesehen sowie der zusätzlich zwingend vorgeschriebenen Maßnahmen ist aus Sicht der Sachverständigen - insbesondere des humanmedizinischen Sachverständigen - im Bereich der Parzelle am Franz-Siller-Weg 65 mit keiner Gesundheitsgefährdung und keiner unzumutbaren Belästigung zu rechnen.

Es ist daher von einer Einhaltung der sich aus der durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung ergebenden Vorgaben auszugehen.

Die Überprüfung der Einhaltung der sich daraus ergebenden Vorgaben ist darüber hinaus durch umfangreiche, gegebenenfalls von den betroffenen UVP-Sachverständigen ergänzte bzw. erweiterte Beweissicherungs- bzw. Kontrollmaßnahmen sichergestellt.

Durch die vorgebrachten Einwendungen werden die den Einschreitern nach dem UVP-G 2000 oder den mitanzuwendenden Materiengesetzen zustehenden subjektiv-öffentlichen Rechte nicht verletzt.

Sämtliche Einwendungen, denen nicht durch die Aufnahme von entsprechenden Nebenbestimmungen oder durch bereits im Bauentwurf oder der Umweltverträglichkeitserklärung selbst vorgesehenen Maßnahmen bzw. denen nicht schon in der Verhandlung entsprochen wurde, waren daher als unbegründet abzuweisen.

Ergänzend ist auszuführen, dass es sich bei Fragen der Grundeinlöse selbst nicht um die Frage der Umweltverträglichkeit, sondern um die Frage der Entschädigung allfälliger (mit der Grundeinlöse verbundener) Nachteile handelt. Diese Frage ist zivilrechtlicher Natur und war diese daher auf den Zivilrechtsweg zu verweisen.

**Zu D005; Robert Schachner, Pottendorferweg 33, 1120 Wien:**

Der Einschreiter wohnt etwa 100 m von der aufzulassenden Eisenbahnkreuzung mit der Pottendorfer Straße entfernt und könnte somit durch die Errichtung, den Betrieb oder den Bestand des Vorhabens gefährdet oder belästigt werden, weshalb ihm Parteistellung gemäß § 19 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 zukommt.

Während der Auflage- und Einwendungsfrist wendete der Einschreiter mit Schreiben vom 3. Juli 2020 im Wesentlichen ein, dass *eine Stahlkonstruktion weit höhere Abrollgeräusche als bei einer Ausführung in Beton erzeuge, um die Privatsphäre der Anwohner zu wahren ein Sichtschutz (2 Meter Höhe) im gesamten Verlauf anzubringen sei und um den Schallpegel der Anwohner (KGV Esparsette) niedrig zu halten, der Schallschutz entlang der Geleisanlagen auf zumindest 4 Meter zu machen sei und nicht wie angegeben 3 Meter.*

Inhaltlich wird auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Äußerungen der Sachverständigen für die Fachbereiche Eisenbahnbetrieb, Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen sowie Straßen, Erschütterungen, Schalltechnik, Humanmedizin und Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen (Seiten 242 f.) sowie die ergänzenden Stellungnahmen der Projektwerberin in der Verhandlung (Seiten 48 und 93 der Verhandlungsschrift) sowie auf die Ausführungen zum Fachbereich Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter unter Punkt V.1.7.6 und zum Schienenlärm unter Punkt VI.2.1.6 der Begründung weiter oben verwiesen.

Hinzuweisen ist darauf, dass die Stellungnahme der Projektwerberin auf „D003-5“ einerseits auf Seite 46 f. der Verhandlungsschrift und andererseits auf Seite 17 f. der Beilage 2 zur Verhandlungsschrift nachzulesen ist.

Unter Berücksichtigung der im Projekt vorgesehen sowie der zusätzlich zwingend vorgeschriebenen Maßnahmen ist aus Sicht der Sachverständigen - insbesondere des humanmedizinischen Sachverständigen - im Bereich der Adresse Pottendorferweg 33 mit keiner Gesundheitsgefährdung und keiner unzumutbaren Belästigung zu rechnen.

Es ist daher von einer Einhaltung der sich aus der durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung ergebenden Vorgaben auszugehen.

Die Überprüfung der Einhaltung der sich daraus ergebenden Vorgaben ist darüber hinaus durch umfangreiche, gegebenenfalls von den betroffenen UVP-Sachverständigen ergänzte bzw. erweiterte Beweissicherungs- bzw. Kontrollmaßnahmen sichergestellt.

Durch die vorgebrachten Einwendungen werden die dem Einschreiter nach dem UVP-G 2000 oder den mitanzuwendenden Materiengesetzen zustehenden subjektiv-öffentlichen Rechte nicht verletzt.

Sämtliche Einwendungen, denen nicht durch die Aufnahme von entsprechenden Nebenbestimmungen oder durch bereits im Bauentwurf oder der Umweltverträglichkeitserklärung selbst vorgesehenen Maßnahmen bzw. denen nicht schon in der Verhandlung entsprochen wurde, waren daher als unbegründet abzuweisen.

**Zu D006; Dipl.-Ing. Roland Giersig Gertrude-Wondrack-Platz 2/2.08, 1120 Wien:**

Der Einschreiter ist Eigentümer der Wohnung Gertrude-Wondrack-Platz 2/2.08, 1120 Wien, welche im Projektsgebiet gelegen ist und könnte somit durch die Errichtung, den Betrieb oder den Bestand des Vorhabens gefährdet oder belästigt werden, weshalb ihm Parteistellung gemäß § 19 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 zukommt.

Während der Auflage- und Einwendungsfrist erhob der Einschreiter mit Schreiben vom 3. Juli 2020 Einwendungen zu den Themenbereichen, *Baustellenverkehr, Lärmschutz Pflegeheim Meidling, Lärmschutz, Zunahme des Nachtverkehrs laut Prognose, Notwendigkeit der Zweigleisigkeit, Barrierefreie Ausführung der Überführung Pottendorfer Straße, Beschattungssituationen, Inkonsistenzen betreffend fehlendes Betriebsprogramm, Flächenbeanspruchung und Berechnungen zum Lärmschutz.*

Inhaltlich wird auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Äußerungen der Sachverständigen für die Fachbereiche Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen sowie Straßen, Erschütterungen, Humanmedizin, Schalltechnik, Eisenbahnbetrieb, Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Licht/Blendung/Beschattung, Luft und Klima und Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen (Seiten 244 bis 253) sowie die ergänzenden Stellungnahmen der Sachverständigen und der Projektwerberin in der Verhandlung (Seiten 30 f., 48 ff., 65, 82, 86, 93 ff. und 105 der Verhandlungsschrift) sowie auf die Ausführungen zum Fachbereich Erschütterungen unter Punkt V.1.7.3, zum Fachbereich Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter unter Punkt V.1.7.6 und zum Schienenlärm unter Punkt VI.2.1.6 der Begründung weiter oben verwiesen.

Zur Frage der Notwendigkeit der Zweigleisigkeit der Pottendorfer Linie führte die Projektwerberin in der Verhandlung nachvollziehbar aus, dass *das Weglassen des zweiten Gleises einerseits zu zahlreichen Zwangspunkten im Fahrplan führen würde und somit zwangsläufig zu einer unbefriedigenden Betriebsqualität, die sich bei Verspätungen weiter aufschaukelt* (Seite 49 der Verhandlungsschrift). Ebenfalls zu betonen ist, dass die Projektwerberin in der Verhandlung die Errichtung der Lifte zusagte (Seite 79 der Verhandlungsschrift) und diese Maßnahme damit zum Projektinhalt erhob. Aufgrund der unterschiedlichen Bezeichnungen im Verfahren („Pottendorfer Steg“, „Brücke“, „Übergang“, ...) hat die UVP-Behörde ungeachtet dessen zwecks Klarstellung um welches Objekt es sich handelt, die entsprechende Nebenbestimmung in den Spruch des Bescheides aufgenommen.

Zu den Vorbringen im Zusammenhang mit Beschattung ist insbesondere die Beantwortung des Sachverständigen für Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Licht/Blendung/Beschattung in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen hervorzuheben, wonach *unzulässig nachteilige Auswirkung auf die Qualität der Besonnung, durch projektkausale Beschattung durch Baumaßnahmen des Projektes nicht gegeben ist* (Seite 250).

*Hinzuweisen ist auch noch auf die Forderung des Sachverständigen für Schalltechnik, wonach bei Wohnobjekten, bei welchen mit einer Überschreitung der Grenzwerte während des Bau-Betriebes an Werktagen zwischen 06:00 und 19:00 Uhr zu rechnen ist, passive Maßnahmen (Schallschutzfenster) anzubieten sind.* Diese Forderung hat als Nebenbestimmung in Spruchpunkt IV.2.2.4 ihren Niederschlag gefunden.

Unter Berücksichtigung der im Projekt vorgesehen sowie der zusätzlich zwingend vorgeschriebenen Maßnahmen ist aus Sicht der Sachverständigen im Bereich der Wohnung Gertrude-Wondrack-Platz 2/2.08 mit keiner Gesundheitsgefährdung und keiner unzumutbaren Belästigung zu rechnen.

Es ist daher von einer Einhaltung der sich aus der durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung ergebenden Vorgaben auszugehen.

Die Überprüfung der Einhaltung der sich daraus ergebenden Vorgaben ist darüber hinaus durch umfangreiche, gegebenenfalls von den betroffenen UVP-Sachverständigen ergänzte bzw. erweiterte Beweissicherungs- bzw. Kontrollmaßnahmen sichergestellt.

Durch die vorgebrachten Einwendungen werden die dem Einschreiter nach dem UVP-G 2000 oder den mitanzuwendenden Materiengesetzen zustehenden subjektiv-öffentlichen Rechte nicht verletzt.

Sämtliche Einwendungen, denen nicht durch die Aufnahme von entsprechenden Nebenbestimmungen oder durch bereits im Bauentwurf oder der Umweltverträglichkeitserklärung selbst vorgesehenen Maßnahmen bzw. denen nicht schon in der Verhandlung entsprochen wurde, waren daher als unbegründet abzuweisen.

**Zu D007; Hermine Edlinger, Franz-Siller-Weg 72, 1120 Wien:**

Die Einschreiterin Hermine Edlinger ist Eigentümerin der Liegenschaft Franz-Siller-Weg 72, 1120 Wien, welche entlang der Pottendorfer Linie gelegen ist und könnte somit durch die Errichtung, den Betrieb oder den Bestand des Vorhabens gefährdet oder belästigt werden, weshalb ihr Parteistellung gemäß § 19 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 zukommt.

Während der Auflage- und Einwendungsfrist wendete die Einschreiterin mit Schreiben vom 3. Juli 2020 im Wesentlichen ein, durch das Vorhaben käme es zu einer *nahezu unerträglichen Lärmbelästigung durch Anhebung der maximalen Geschwindigkeit auf 80 km/h, die geplante Fußgängerbrücke wäre nicht behindertengerecht* und behauptete aufgrund der *baulichen Höhe dieses Übergangs in ihren Individualrechten beeinträchtigt* zu sein. Zudem sei *kein Projektteil zum Thema Lärmschutzmauer* vorhanden.

Inhaltlich wird auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Äußerungen der Sachverständigen für die Fachbereiche Humanmedizin, Schalltechnik, Eisenbahnbetrieb, Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen sowie Straßen und Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen (Seiten 254 bis 256) sowie die ergänzenden Stellungnahmen der Projektwerberin in der Verhandlung (Seiten 50, 83 und 95 f. der Verhandlungsschrift) sowie auf die Ausführungen zum Fachbereich Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter unter Punkt V.1.7.6 und zum Schienenlärm unter Punkt VI.2.1.6 der Begründung weiter oben verwiesen. Anzumerken ist, dass die Unterlagen zum Thema „Lärm“ in den Einreichunterlagen zum Fachbeitrag Schalltechnik (ON 303.1 bis 303.8) zu finden sind.

Hervorzuheben ist die Aussage des Sachverständigen für Schalltechnik in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen, wonach *das Objekt mit der Adresse Franz-Siller-Weg 72 als Gebäude Haus 95 in den Tabellen der schalltechnischen Unterlage 303.8\_Rev.01 konkret berücksichtigt worden ist. Die Fahrgeschwindigkeit bzw. deren Veränderung geht in die Berechnung der Schallimmissionen nach ONR 305011 ein. Dazu wurden mit der Revision auch Korrekturen an der Geschwindigkeit vorgenommen. Für das Objekt werden vorhabensbedingte Immissionsminderungen von 0 bis 4 dB prognostiziert, was sich aufgrund von Lärmschutzwänden an der Bahntrasse ergibt. Die Immissionen bleiben mit Lr,Nacht von maximal 58 dB hoch. Daher ist für das Objekt zusätzlicher Objektschutz aufgrund der Regelungen nach der Schienenlärm-Immissionsschutz Verordnung (SchIV) vorgesehen. Zusätzlich ergibt sich die-*

*ser Schutzbedarf auch aufgrund der Baulärmimmissionen und der dafür vorgesehenen Richtwerte im Projekt. Auch der humanmedizinische Sachverständige forderte objektseitige Maßnahmen.*

Hinzuweisen ist dazu auch auf die Aussage der Projektwerberin in der Verhandlung (Seite 96 der Verhandlungsschrift), wonach *neben den geplanten bahnseitigen Lärmschutzmaßnahmen zur Einhaltung der abgeleiteten Grenzwerte am Objekt Franz-Siller-Weg 72 passive Schallschutzmaßnahmen an den im Ergebnis- und Maßnahmenplan ausgewiesenen Fassaden vorgesehen sind.*

Unter Berücksichtigung der im Projekt vorgesehen sowie der zusätzlich zwingend vorgeschriebenen Maßnahmen ist aus Sicht der Sachverständigen im Bereich des Objektes Franz-Siller-Weg 72 mit keiner Gesundheitsgefährdung und keiner unzumutbaren Belästigung zu rechnen.

Es ist daher von einer Einhaltung der sich aus der durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung ergebenden Vorgaben auszugehen.

Die Überprüfung der Einhaltung der sich daraus ergebenden Vorgaben ist darüber hinaus durch umfangreiche, gegebenenfalls von den betroffenen UVP-Sachverständigen ergänzte bzw. erweiterte Beweissicherungs- bzw. Kontrollmaßnahmen sichergestellt.

Durch die vorgebrachten Einwendungen werden die der Einschreiterin nach dem UVP-G 2000 oder den mitanzuwendenden Materiengesetzen zustehenden subjektiv-öffentlichen Rechte nicht verletzt.

Sämtliche Einwendungen, denen nicht durch die Aufnahme von entsprechenden Nebenbestimmungen oder durch bereits im Bauentwurf oder der Umweltverträglichkeitserklärung selbst vorgesehenen Maßnahmen bzw. denen nicht schon in der Verhandlung entsprochen wurde, waren daher als unbegründet abzuweisen.

#### **Zu D008; Gerhard Daume, Kolonieweg 58, 1120 Wien:**

Der Einschreiter Gerhard Daume ist Eigentümer der Liegenschaft Kolonieweg 58, 1120 Wien, welche im Projektsgebiet gelegen ist und könnte somit durch die Errichtung, den Betrieb oder den Bestand des Vorhabens gefährdet oder belästigt werden, weshalb ihm Parteistellung gemäß § 19 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 zukommt.

Während der Auflage- und Einwendungsfrist wendete der Einschreiter mit Schreiben vom 3. Juli 2020 wortgleich mit Frau Hermine Edlinger (D007) im Wesentlichen ein, durch das Vorhaben käme es zu einer *nahezu unerträglichen Lärmbelästigung durch Anhebung der maximalen Geschwindigkeit auf 80 km/h, die geplante Fußgängerbrücke wäre nicht behindertengerecht* und behauptete aufgrund *der baulichen Höhe dieses Übergangs in ihren Individualrechten beeinträchtigt* zu sein. Zudem sei *kein Projektteil zum Thema Lärmschutzmauer* vorhanden.

Inhaltlich wird auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Äußerungen der Sachverständigen für die Fachbereiche Eisenbahnbetrieb, Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen, Humanmedizin, Schalltechnik, sowie Straßen und Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen (Seiten 257 bis 259) sowie die ergänzenden Stellungnahmen der Projektwerberin in der Verhandlung (Seiten 50 f., 83 und 95 f. der Verhandlungsschrift) sowie auf die Ausführungen zum Fachbereich Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter unter Punkt V.1.7.6 und zum Schienenlärm unter Punkt VI.2.1.6 der Begründung weiter oben verwiesen.

Hervorzuheben ist insbesondere die Aussage des Sachverständigen für Schalltechnik in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen, wonach *die Thematik Schallschutz sich in den Unterlagen 303.1\_Rev.01 bis 303.8\_Rev.01 sowie 303.9 und 303.10 befindet. Bereits in den Einreichunterlagen finden sich darin umfangreiche bahnsseitige Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden an den verschiedenen Streckenabschnitten. Sowohl im Ergebnis und Maßnahmenplan 303.02\_Rev.01 als auch in den Tabellen des schalltechnischen Berichts sind diese Wände ausführlich dargestellt. Mit der Einlage 303.06\_Rev.01 findet sich auch eine planliche Darstellung der Wirkung dieser Wände als Rasterlärmmkarte. Damit ergab sich aufgrund der dadurch erreichten Beurteilungspegel an diesem Objekt keine Notwendigkeit zusätzlicher Schutzmaßnahmen.* Laut der gutachterlichen Aussage des Sachverständigen für Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen sowie Straßen *ist die Möglichkeit des Einblickes in das ca. 100 m vom Steg entfernte Grundstück Kolonieweg 58 nicht erwartbar. Auch aus humanmedizinischer Sicht sind unter Berücksichtigung der Stellungnahmen der SV Eisenbahnbetrieb und Schalltechnik daher keine zusätzlichen Maßnahmen zum Schutz von Gesundheit und Leben von Menschen erforderlich.*

Unter Berücksichtigung der im Projekt vorgesehen sowie der zusätzlich zwingend vorgeschriebenen Maßnahmen ist aus Sicht der Sachverständigen im Bereich des Objektes Kolonieweg 58 mit keiner Gesundheitsgefährdung und keiner unzumutbaren Belästigung zu rechnen.

Es ist daher von einer Einhaltung der sich aus der durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung ergebenden Vorgaben auszugehen.

Die Überprüfung der Einhaltung der sich daraus ergebenden Vorgaben ist darüber hinaus durch umfangreiche, gegebenenfalls von den betroffenen UVP-Sachverständigen ergänzte bzw. erweiterte Beweissicherungs- bzw. Kontrollmaßnahmen sichergestellt.

Durch die vorgebrachten Einwendungen werden die dem Einschreiter nach dem UVP-G 2000 oder den mitanzuwendenden Materiengesetzen zustehenden subjektiv-öffentlichen Rechte nicht verletzt.

Sämtliche Einwendungen, denen nicht durch die Aufnahme von entsprechenden Nebenbestimmungen oder durch bereits im Bauentwurf oder der Umweltverträglichkeitserklärung selbst vorgesehenen Maßnahmen bzw. denen nicht schon in der Verhandlung entsprochen wurde, waren daher als unbegründet abzuweisen.

#### **Zu D009; Susanne Obermayer, Kolonieweg 59, 1120 Wien:**

Die Einschreiterin ist Eigentümerin der Liegenschaft Kolonieweg 59, 1120 Wien, welche im Projektsgebiet gelegen ist und könnte somit durch die Errichtung, den Betrieb oder den Bestand des Vorhabens gefährdet oder belästigt werden, weshalb ihr Parteistellung gemäß § 19 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 zukommt.

Während der Auflage- und Einwendungsfrist wendete die Einschreiterin mit Schreiben vom 3. Juli 2020 wortgleich mit Frau Hermine Edlinger (D007) im Wesentlichen ein, durch das Vorhaben käme es zu einer *nahezu unerträglichen Lärmbelästigung durch Anhebung der maximalen Geschwindigkeit auf 80 km/h, die geplante Fußgängerbrücke wäre nicht behindertengerecht* und behauptete aufgrund der *baulichen Höhe dieses Übergangs in ihren Individualrechten beeinträchtigt* zu sein. Zudem sei *kein Projektteil zum Thema Lärmschutzmauer* vorhanden.

Wie bereits unter Punkt I.10.4 und I.11.3 der Begründung weiter oben ausgeführt, wurde von Frau Susanne Obermayer im Zuge der Anberaumung der Verhandlung als Videokonferenz mit weiterem Schreiben vom 2. März 2021 iSd § 3 Abs. 3 COVID-19-VwBG bekannt gegeben, über

keine technischen Einrichtungen zur Wort- und Bildübertragung zu verfügen. Ihr wurde daher gemäß Edikt vom 8. Februar 2021 in sonst geeigneter Weise Gelegenheit gegeben, ihre Rechte auszuüben bzw. bei der Feststellung des Sachverhalts mitzuwirken.

Basierend auf die Einwendungen vom 3. Juli 2020 stellte sie im Schreiben vom 2. März 2021 folgende Anträge:

- 1) *Die geplante Lärmschutzmauer ist auf die max. mögliche Höhe zu errichten.*
- 2) *Der geplante Fußgängerübergang soll einen vollen Sichtschutz (Höhe 2 Meter) und nicht nur einen Spritz- und Berührungsschutz erhalten.*
- 3) *Der geplante Fußgängerübergang soll so baulich gestaltet werden, dass durch die Benutzung nicht erhöhte Lärmemission entstehen kann.*
- 4) *Es möge der geplante Aufzug sofort eingebaut werden.*

Diese übermittelten Fragestellungen wurden bereits im Vorfeld an die zuständigen Sachverständigen weitergeleitet und im Zuge der jeweiligen Fachbereiche in der Verhandlung von der Verhandlungsleiterin verlesen und anschließend fachlich von den Sachverständigen sowie von der Projektwerberin beantwortet.

Mit E-Mail vom 28. Mai 2021 teilte Frau Obermayer zuletzt mit, dass sie *Akteneinsicht in die Niederschrift (29.4.2021) über die mündliche Verhandlung genommen habe, aber leider keine befriedigenden Antworten auf ihre Anträge finden konnte*. In diesem Zusammenhang wurde *um Information ersucht, sollten sich diesbezüglich doch noch Veränderungen ergeben*.

Inhaltlich wird auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Äußerungen der Sachverständigen für die Fachbereiche Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen, Eisenbahnbetrieb, Erschütterungen, Humanmedizin, Schalltechnik, sowie Straßen und Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen (Seiten 259 bis 261) sowie die ergänzenden Stellungnahmen der Projektwerberin in der Verhandlung (Seiten 50 f., 83 und 95 f. der Verhandlungsschrift) sowie auf die Ausführungen zum Fachbereich Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter unter Punkt V.1.7.6 und zum Schienenlärm unter Punkt VI.2.1.6 der Begründung weiter oben verwiesen.

Hervorzuheben ist insbesondere die Aussage des Sachverständigen für Schalltechnik in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen, wonach *das Objekt mit der Adresse Kolonieweg 59 als Gebäude Haus 116 in den Tabellen der schalltechnischen Unterlage 303.8\_Rev.01 konkret berücksichtigt worden ist. Die Fahrgeschwindigkeit bzw. deren Veränderung geht in die Berechnung der Schallimmissionen nach ONR 305011 ein. Dazu wurden mit der Revision auch Korrekturen an der Geschwindigkeit vorgenommen (siehe Tabellen 11 bis 13 der Unterlage 303.1\_Rev.01)*. Für das Objekt werden *vorhabensbedingte Immissionsminderungen von 0 bis 3 dB prognostiziert, was sich aufgrund von Lärmschutzwänden an der Bahntrasse ergibt. Nur eine Fassade im Erdgeschoß Richtung Osten mit einer vorhabensbedingten Erhöhung von 1 dB weist einen  $L_r$ , Nacht von 42 dB auf*. Die Thematik Schallschutz befindet sich in den Unterlagen 303.1\_Rev.01 bis 303.8\_Rev.01 sowie 303.9 und 303.10. Bereits in den Einreichunterlagen finden sich *darin umfangreiche bahnseitige Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden an den verschiedenen Streckenabschnitten. Sowohl im Ergebnis und Maßnahmenplan 303.02\_Rev.01 als auch in den Tabellen des schalltechnischen Berichts sind diese Wände ausführlich dargestellt. Mit der Einlage 303.06\_Rev.01 findet sich auch eine planliche Darstellung der Wirkung dieser Wände als Rasterlärmkarte*. Daher ergab sich aufgrund der da-

*mit erreichten Beurteilungspegel an diesem Objekt keine Notwendigkeit zusätzlicher Schutzmaßnahmen. Auch aus humanmedizinischer Sicht sind unter Berücksichtigung der Stellungnahmen der SV Eisenbahnbetrieb und Schalltechnik daher keine zusätzlichen Maßnahmen zum Schutz von Gesundheit und Leben von Menschen erforderlich. Gemäß dem Sachverständigen für Erschütterungen treten bei der Errichtung und beim Betrieb der Fußgängerbrücke keine unzumutbaren Erschütterungen auf.*

In der Verhandlung sagte die Projektwerberin die Errichtung der Lifte zu (Seite 79 der Verhandlungsschrift) und erhob diese Maßnahme damit zum Projektinhalt. Aufgrund der unterschiedlichen Bezeichnungen im Verfahren („Pottendorfer Steg“, „Brücke“, „Übergang“, ...) hat die UVP-Behörde ungeachtet dessen zwecks Klarstellung um welches Objekt es sich handelt, die entsprechende Nebenbestimmung in den Spruch des Bescheides aufgenommen.

Unter Berücksichtigung der im Projekt vorgesehen sowie der zusätzlich zwingend vorgeschriebenen Maßnahmen ist aus Sicht der Sachverständigen im Bereich des Objektes Kolonieweg 59 mit keiner Gesundheitsgefährdung und keiner unzumutbaren Belästigung zu rechnen.

Insbesondere unter Berücksichtigung des Ergebnisses der Verhandlung ist daher von einer Einhaltung der sich aus der durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung ergebenden Vorgaben auszugehen.

Die Überprüfung der Einhaltung der sich daraus ergebenden Vorgaben ist darüber hinaus durch umfangreiche, gegebenenfalls von den betroffenen UVP-Sachverständigen ergänzte bzw. erweiterte Beweissicherungs- bzw. Kontrollmaßnahmen sichergestellt.

Durch die vorgebrachten Einwendungen werden die der Einschreiterin nach dem UVP-G 2000 oder den mitanzuwendenden Materiengesetzen zustehenden subjektiv-öffentlichen Rechte nicht verletzt.

Sämtliche Einwendungen und Anträge, denen nicht durch die Aufnahme von entsprechenden Nebenbestimmungen oder durch bereits im Bauentwurf oder der Umweltverträglichkeitserklärung selbst vorgesehenen Maßnahmen bzw. denen nicht schon in der Verhandlung entsprochen wurde, waren daher als unbegründet abzuweisen.

#### **Zu D010; Martha Herzig, Eibesbrunnerweg 116, 1120 Wien:**

Frau Martha Herzig wohnt etwa 650 m Fußweg vom Projektgebiet entfernt. Am 24. Juni 2020 nahm sie während der Auflage- und Einwendungsfrist Einsicht in die Unterlagen, erhob aber keine schriftlichen Einwendungen bei der Behörde. Mit E-Mail vom 13. Jänner 2021 langte im Zuge der Auflage der „Revision 1“ bei der UVP-Behörde im Wege des Büros der Ministerin ein weitergeleiteter undatierter Schriftverkehr von Frau Herzig mit dem Bezirksvorsteher des 12. Wiener Gemeindebezirkes, Herr Ing. Wilfried Zankl, ein (Siehe Punkt I.7.1 der Begründung weiter oben). Kritisiert wurde darin von Frau Herzig im Wesentlichen, dass für *die Brückenquerung keine Lifтанlage vorgesehen* und diese somit nicht behindertengerecht sei. Des Weiteren wurde darin kritisiert, dass *eine Verlängerung über diese Gleise zum Zugang U6 Station Tscherttegasse ist nicht geplant* sei.

Aus rechtlicher Sicht ist dazu auszuführen, dass gemäß § 44b Abs. 1 AVG Personen ihre Stellung als Partei verlieren, soweit sie nicht rechtzeitig bei der Behörde schriftlich Einwendungen erheben. Darauf wurde bereits im - unter Punkt I.4 der Begründung erläuterten - Edikt vom 7. Mai 2020, GZ. 2020-0.260.187, hingewiesen.

Auch § 24f Abs. 13 UVP-2000 in der aktuellen Fassung normiert ausdrücklich, dass Personen, die sich am UVP-Verfahren nicht oder nicht rechtzeitig (§§ 42, 44a iVm 44b AVG) beteiligt haben, keine Parteistellung zukommt.

Die hier angeführte Einschreiterin hat, sofern ihr überhaupt Parteistellung zugekommen ist, ihre Parteistellung verloren und waren die Einwendungen als verspätet zurückzuweisen.

Ungeachtet dessen wurden die Vorbringen in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen fachlich behandelt. Auf Seite 263 f. stellen die Sachverständigen fest, dass *die neue Geh- und Radwegüberführung entsprechend ÖNORM B1600 barrierefrei ausgeführt wird und damit auch die Kriterien für die Benutzung durch in der Mobilität eingeschränkter Personen erfüllt*. Aus humanmedizinischer Sicht wird *der Einbau einer Lifthanlage empfohlen*, aber nicht zwingend vorgeschrieben.

Letztendlich ist festzuhalten, dass die Projektwerberin in der Verhandlung die Errichtung der Lifte zusagte (Seite 79 der Verhandlungsschrift) und diese Maßnahme damit zum Projektinhalt erhob. Aufgrund der unterschiedlichen Bezeichnungen im Verfahren („Pottendorfer Steg“, „Brücke“, „Übergang“, ...) hat die UVP-Behörde ungeachtet dessen zwecks Klarstellung um welches Objekt es sich handelt, die entsprechende Nebenbestimmung in den Spruch des Bescheides aufgenommen.

**Zu D011; Thomas Schobesberger, Darnautgasse 13, 1120 Wien:**

Der Einschreiter wohnt Darnautgasse 13/13, 1120 Wien, welches als nördlichstes Wohnobjekt im schalltechnischen Untersuchungsraum enthalten ist und könnte durch die Errichtung, den Betrieb oder den Bestand des Vorhabens gefährdet oder belastigt werden, weshalb ihm grundsätzlich Parteistellung gemäß § 19 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 zukommt.

Wie bereits unter den Punkten I.7.1 der Begründung weiter oben angeführt, legte Herr Thomas Schobesberger jedoch erst im Zuge der Auflage „der Revision 1“ erstmals am 22. Jänner 2021 eine schriftliche Stellungnahme vor. Die „Revision 1“ beinhaltet im Wesentlichen die Berücksichtigung des Rückbaus der Verschwenkung aus dem Projekt „LT – Teilbereich 2, Anbindung Donauländebahn“ als Basis für die Nullvariante. Herr Schobesberger ist daher durch die „Revision 1“ nicht anders betroffen als er es durch die ursprünglich eingereichte Version gewesen wäre.

Aus rechtlicher Sicht ist dazu auszuführen, dass gemäß § 44b Abs. 1 AVG Personen ihre Stellung als Partei verlieren, soweit sie nicht rechtzeitig bei der Behörde schriftlich Einwendungen erheben. Darauf wurde bereits im - unter Punkt I.4 der Begründung erläuterten - Edikt vom 7. Mai 2020, GZ. 2020-0.260.187, hingewiesen.

Auch § 24f Abs. 13 UVP-2000 in der aktuellen Fassung normiert ausdrücklich, dass Personen, die sich am UVP-Verfahren nicht oder nicht rechtzeitig (§§ 42, 44a iVm 44b AVG) beteiligt haben, keine Parteistellung zukommt.

Der hier angeführte Einschreiter hat seine Parteistellung verloren und waren die Einwendungen als verspätet zurückzuweisen.

Ungeachtet dessen wurden die Vorbringen in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen fachlich behandelt. Auf Seite 265 stellt der Sachverständige für Humanmedizin fest, dass *die Abgrenzung des schalltechnischen Untersuchungsraumes anhand der vorhabensbedingten Immissionsbelastung von  $L_{night} > 50$  dB erfolgte und entspricht einem  $L_r, Nacht > 45$  dB. Das am Ende des Untersuchungsraumes gelegene Objekt Darnautgasse 13 liegt als Objekt Haus 897 genau an der Grenze. Dieses Objekt ist dennoch, bereits im Sinne der Anraimer, noch in die Untersuchung aufgenommen worden (siehe Unterlage 303.08\_Rev.01). Die vorhabensbedingten Immissionsänderungen betragen 0 dB. Damit ist bereits gezeigt, dass kein relevanter Einfluss des Vorhabens auf diesen Bereich mehr zutrifft. Dennoch sind für dieses Wohnobjekt objektseitige Lärmschutzmaßnahmen aufgrund der SchIV vorgesehen, selbst*

wenn dies vorhabensbedingt aus fachlicher Sicht nicht mehr zwingend notwendig wäre (siehe Abschnitt 5 in Unterlage 303.07\_Rev.01). Die derzeitigen Beurteilungspegel für den Betriebslärm basieren auf der ungünstigen Annahme von Güterzügen mit Grauguss-Bremsklotzsohlen. Durch europäische Richtlinien ergeben sich derzeit europaweit Umrüstungen dieser veralteten Generation durch leisere Güterwagen (K oder LL Bremssohlen). Es ist davon auszugehen, dass die Immissionen zukünftig jedenfalls niedriger liegen, als für die Dimensionierung der Lärm-schutzmaßnahmen auf der sicheren Seite derzeit angenommen wurde.

Außerdem hat Projektwerberin in ihrer Stellungnahme im Zuge der Verhandlung (Seite 96 f. der Verhandlungsschrift) festgehalten, dass die Pottendorfer Linie Teil der sogenannten „*quieter routes*“ (Leise Strecken) ist, weshalb eine Halbierung der Lärmemission eines Güterwagens möglich wird.

## VII. Würdigung der vorliegenden Beweise und Stellungnahmen

Die Entscheidung gründet sich auf das durchgeführte Ermittlungsverfahren, insbesondere auf die Einreichunterlagen einschließlich der Umweltverträglichkeitserklärung, das Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 18. März 2020 in der Fassung vom 26. November 2020, die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen vom 8. Februar 2021 sowie das Ergebnis der mündlichen Verhandlung vom 8. und 9. März 2021 und des ergänzenden Ermittlungsverfahrens.

Die erkennende Behörde hält die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen samt den Ergänzungen in der mündlichen Verhandlung als tragende Beweismittel hinsichtlich der Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Hochleistungsstreckenvorhabens sowie die fachlichen Aussagen der Sachverständigen für Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen sowie Straßen und Eisenbahnbetrieb im Hinblick auf die Beurteilung der Erfüllung der Kriterien gemäß § 3HIG für vollständig, schlüssig und nachvollziehbar. Es wurden insbesondere die Umweltauswirkungen ausreichend dargestellt und es konnte schließlich festgestellt werden, dass durch das Vorhaben bei Vorschreibung der in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vorgesehenen unbedingt erforderlichen Maßnahmen sowie des Verhandlungsergebnisses keinerlei Gefährdungen, erhebliche Belastungen bzw. unzumutbare Belästigungen von den bzw. für die im UVP-G 2000 genannten Schutzgütern ausgelöst werden.

Zu allen beurteilungsrelevanten Themen wurden gutachterliche Stellungnahmen eingeholt, welche die Grundlage für das Umweltverträglichkeitsgutachten bilden. Die 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 (nunmehrigen) Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie - als Gutachter beigezogen wurden.

Die von der Behörde eingeholte zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen ist methodisch einwandfrei und entspricht - sowohl formal als auch inhaltlich - den allgemeinen Standards für derartige Gutachten. Die beigezogenen Sachverständigen gehen in ihren Stellungnahmen und Beiträgen auf die ihnen gestellten Fragestellungen im erforderlichen Ausmaß ein. In der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen wurden die Prüfmetho-den und das Prüfergebnis 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 von der Behörde beigezogenen Sachverständigen die rechtlichen Anforderungen, die an Gutachten gestellt werden.

Die Art und Weise, wie die Beweise (insbesondere die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen und gutachterlichen Stellungnahmen) von der UVP-Behörde erhoben wurden, entspricht damit den Bestimmungen des Ermittlungsverfahrens des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes.

Auch inhaltlich ist die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen schlüssig und nachvollziehbar. Ein Widerspruch zu den Erfahrungen des Lebens und den Denkgesetzen kann nicht erkannt werden. Sie sind daher der Entscheidung zu Grunde zu legen. Nach ständiger Rechtsprechung des VwGH kann ein von einem tauglichen Sachverständigen erstelltes, mit den Erfahrungen des Lebens und den Denkgesetzen nicht im Widerspruch stehendes Gutachten nur auf gleicher fachlicher Ebene durch ein gleichwertiges Gutachten oder durch fachlich fundierte Argumente tauglich bekämpft werden (VwGH 25.4.2003, 2001/12/0195 u.a.). Nur Widersprüche zu den Erfahrungen des Lebens und den Denkgesetzen können auch ohne sachverständige Untermauerung aufgezeigt werden (VwGH 20.10.2005, 2005/07/0108; 02.06.2005, 2004/07/0039; 16.12.2004, 2003/07/0175). Im Zuge des Verfahrens wurden von Einschreitern keine Gegengutachten bzw. gutachterlichen Stellungnahmen vorgelegt.

Die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen wurde von der behördlich bestellten UVP-Koordinatorin erstellt und es erfolgte bei dessen Erstellung eine fachliche Überprüfung der Fachbeiträge durch die UVP-Koordinatorin und somit durch eine Gutachterin.

Wie bereits eingangs festgehalten, hält die erkennende Behörde die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen für schlüssig und nachvollziehbar, wobei dessen Glaubwürdigkeit auch nicht durch die von Verfahrensparteien vorgebrachten Stellungnahmen in Zweifel gezogen werden konnte. Die Sachverständigen haben sich mit den im Auflageverfahren sowie in der mündlichen Verhandlung erstatteten Einwendungen und Stellungnahmen in schlüssiger und nachvollziehbarer Weise auseinandergesetzt. Auf die darin enthaltenen Aussagen darf im Hinblick auf die Beweiswürdigung in diesem Zusammenhang verwiesen werden. Die Sachverständigen haben die erstatteten Vorbringen entkräftet bzw., soweit einzelne Bedenken gerechtfertigt waren, entsprechende Maßnahmenvorschläge erstattet. Die Sachverständigen konnten darlegen, dass die Einwendungen und Stellungnahmen insgesamt nicht geeignet waren, die Umweltverträglichkeit des Projektes in Zweifel zu ziehen.

Das von der Projektwerberin vorgelegte Gutachten gemäß § 31a EisbG hat die Behörde zusammen mit allen anderen Ermittlungsergebnissen als Beweismittel betrachtet bzw. geprüft um festzustellen, ob alle Genehmigungsvoraussetzungen nach § 31f Z 1 bis 3 EisbG vorliegen. Seitens der Behörde erscheint das Gutachten gemäß § 31a EisbG ebenfalls schlüssig, vollständig und nachvollziehbar. Die UVP-Gutachter haben sich im Umweltverträglichkeitsgutachten auch mit den jeweils für ihre Fachgebiete wesentlichen Teilen des Gutachtens gemäß § 31a auseinandergesetzt. Da sämtliche Einwendungen zum Vorhaben zumindest indirekt auch die Richtigkeit des Gutachtens gemäß § 31a in Frage stellen, wurden zur fachlichen Bewertung von Einwendungen grundsätzlich die von der Behörde als nichtamtliche Sachverständige herangezogenen UVP-Gutachter beauftragt. Die fachliche Auseinandersetzung mit den einzelnen Einwendungen ist dem Fragenbereich 4 der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen und der Verhandlungsschrift zu entnehmen. Seitens der UVP-Gutachter wurden im

Zuge des Verfahrens keine Widersprüche zu den Aussagen im Gutachten gemäß § 31a festgestellt.

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 kann.

### **VIII. Zusammenfassung**

Aus dem oben Angeführten folgt nun, dass sowohl die materienrechtlichen Genehmigungsvoraussetzungen des HIG (Trassengenehmigung), des EisbG (eisenbahnrechtliche Baugenehmigung) als auch die im UVP-G 2000 enthaltenen zusätzlichen Genehmigungsvoraussetzungen erfüllt sind. Zusammenfassend ist daher festzuhalten, dass das Vorhaben, insbesondere auch aufgrund seiner Umweltverträglichkeit, als genehmigungsfähig qualifiziert werden muss, weshalb die Genehmigung zu erteilen war. Dies bewirkt auch, dass gleichzeitig die inhaltlichen Einwendungen gegen das Vorhaben als abgewiesen gelten (§ 59 Abs. 1 2. Satz AVG).

Es war daher spruchgemäß zu entscheiden.

### **IX. Kosten**

Die Vorschreibung der Kommissionsgebühren, welche durch die Teilnahme der einzelnen dem Verfahren hinzugezogenen Amtsorganen an der Ortsverhandlung angefallen sind, stützt sich auf die im Spruch zitierten gesetzlichen Bestimmungen.

Auf Grund der abgabenrechtlichen Begünstigung des § 50 Bundesbahngesetz, BGBl. I 825/1992 idgF, sind von der ÖBB-Infrastruktur AG weder Bundesverwaltungsabgaben noch Gebühren nach dem Gebührengesetz zu entrichten, soweit sich diese Abgaben aus der Erfüllung ihrer Aufgaben gemäß dem Bundesbahngesetz ergeben.

### **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 Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, 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.

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 (<https://www.bmk.gv.at/impressum/policy.html>) bekanntgemacht.

**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.

**Weiterer Hinweis:**

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

Wird das gleiche Schriftstück mehrmals gültig zugestellt, so ist gemäß § 6 des Zustellgesetzes die erste Zustellung maßgebend.

Für die Bundesministerin:

Mag. Gabriele Fiedler