

ÖBB-Infrastruktur AG, PNA, PL WISU, Praterstern 3, 1020 Wien

PERSÖNLICH ÜBERGEBEN

**Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität, Innovation und Technologie**
Sektion IV / Abteilung E2 – Oberste Eisenbahnbehörde
Genehmigung Infrastruktur und Fahrzeuge
zH Herrn Mag. Daniel Nestler
Radetzkystraße 2
1030 Wien

ÖBB-Infrastruktur AG
Geschäftsbereich Projekte Neu-/Ausbau
Projektleitung Wien Süd

Dipl.-Ing. Thomas Schöfmann
1020 Wien, Praterstern 3
E-Mail: thomas.schoefmann@oebb.at

vorab per E-Mail: e2@bmk.gv.at;
daniel.nestler@bmk.gv.at;

Datum
16.02.2023

Antragstellerin: **ÖBB-Infrastruktur AG**
1020 Wien, Praterstern 3

vertreten durch: Dipl. Ing. Thomas Schöfmann
Projektleiter

Mag. Michaela Haas
Fachreferentin Behördenverfahren

wegen: **Vorhaben „Wiener Neustadt Hbf Nordkopf – Errichtung 4-gleisige Einfahrt“**
ÖBB-Strecken:
10501 Wien Hbf – Graz – Spielfeld-Strass km 46,131 - km 48.453
10601 Wien Meidling (in Wbf)=Wiener Neustadt Hbf (in Nb) (Pottendorfer Linie) km 48,485 - km
49,438 (Streckenende)

A N T R A G

**auf Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung und
Genehmigung des Vorhabens
„Wiener Neustadt Hbf Nordkopf – Errichtung 4-gleisige Einfahrt“**

1-fach (elektronisch 1-fach per Stick)
Gesamteinlagenverzeichnis und Unterschriftenliste 1-fach (elektronisch 1-fach per Stick)
§ 31a-Gutachten 1-fach (elektronisch 1-fach per Stick)
Einreichoperat 1-fach (elektronisch 1-fach per Stick)

Klassifizierungsstufe: ÖBB-Infrastruktur AG/Organisationseinheit (Vertraulichkeitsklasse)

ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft, FN 71396 w, HG Wien, UID ATU 16210507,
Firmensitz: A-1020 Wien, Praterstern 3
UniCredit Bank Austria AG, IBAN: AT44 1100 0002 6281 8800, BIC: BKAUATWW

1. Allgemeines und bisheriger Verfahrensgang (Vorverfahren)

Im verkehrsstrategisch wichtigen Knoten Wiener Neustadt ist eine betrieblich hochqualitative Koordination von mehreren Strecken sicherzustellen. Durch die prognostizierten Zuwächse im Personennah- und -fernverkehr sowie im Güterverkehr, sowohl auf der Pottendorfer Linie als auch auf der Südstrecke, werden in diesem Querschnitt künftig etwa 700 Züge / 24 h aller Gattungen in unterschiedlicher Taktung und Geschwindigkeit verkehren.

Derzeit besteht durch die dreigleisige Einfahrt in den Hbf Wiener Neustadt – bestehend aus der zweigleisigen Südbahn (Strecke 10501) und der eingleisigen Pottendorfer Linie (Strecke 10601) – im Bereich Bahn-km 46,5 bis zum Beginn der Weichenstraße des Hauptbahnhofs ein kapazitärer Engpass.

Die Fertigstellung des Ausbaus der Pottendorfer Linie bringt eine Verlegung von Systemtrassen des Personenfernverkehrs von der Südstrecke auf die Pottendorfer Linie, wodurch sich geänderte Anforderungen an Gleis- und Weichenkonfigurationen ergeben. Mit diesen geänderten verkehrlichen und Kapazitätsanforderungen an den Knotenpunkt Wiener Neustadt ist die Gleisbelegung bereits stark optimiert, im integrierten Taktfahrplan sind fast alle Gleise halbstündlich belegt, teilweise in Doppelnutzung.

Durch die Errichtung einer viergleisigen Einfahrt in den Nordkopf des Hbf Wiener Neustadt mit doppelten Weichenverbindungen können einerseits Zuggattungen (Regionalzüge, Güterzüge, Fernzüge) den Bahnsteigen richtig zugeführt und optimale Umsteigebeziehungen für Fern-, Regional- und S-Bahn-Verkehre im Hbf Wiener Neustadt ermöglicht werden. Andererseits können durch die entstehenden Parallelfahrmöglichkeiten bei Ein- und Ausfahrten betriebliche Einschränkungen im Abweichungsfall (zB Instandhaltung, Unfall, Betriebsstörung) vermieden und die Pünktlichkeit verbessert werden.

Damit erfolgt mit Umsetzung des Vorhabens eine Begrenzung von Zugverspätungen insbesondere bei Störungen. Die Redundanz der möglichen Fahrstraßen bei Einzelstörungen (zB Weichenstörung) dient der Vermeidung größerer Betriebseinschränkungen.

Durch Anhebung der zulässigen Geschwindigkeit im Einfahrtsbogen der Pottendorfer Linie zwischen ca km 48,5 und km 49,2 werden überdies Fahrzeitreserven geschaffen.

Mit Umsetzung des Vorhabens kann weiters eine effiziente Anlagendimensionierung des Knoten-Bahnhofs Wiener Neustadt erreicht werden, welche wesentlicher Bestandteil eines qualitativ hochwertigen Integrierten Taktfahrplans (ITF) für die Gesamtverkehrsstrategie ist.

Klassifizierungsstufe: ÖBB-Infrastruktur AG/Organisationseinheit (Vertraulichkeitsklasse)

ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft, FN 71396 w, HG Wien, UID ATU 16210507,

Firmensitz: A-1020 Wien, Praterstern 3

UniCredit Bank Austria AG, IBAN: AT44 1100 0002 6281 8800, BIC: BKAUATWW

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat mit Schreiben vom 31.05.2021 die Durchführung des Vorverfahrens gem § 24 Abs 7 iVm § 4 UVP-G bei der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) als UVP-Behörde beantragt. Mit Stellungnahme der BMK gem §§ 24 Abs 7 iVm § 4 Abs 2 UVP-G vom 27.07.2021 wurde das Vorverfahren abgeschlossen.

2. Zum Vorhaben

Das Vorhaben beinhaltet im Wesentlichen folgende Maßnahmen:

- Auf der **Pottendorfer Linie** erfolgt ab km 48,485 eine Linienverbesserung des Linksbogens auf dem bestehenden Planum. Zusätzlich wird – zur Ermöglichung einer Fahrgeschwindigkeit von 120 km/h – die Überhöhung von derzeit 105 mm auf 155 mm vergrößert.
- Die bestehende **Eisenbahnkreuzung Badener Straße** wird vorab im Juni 2023 außer Betrieb genommen und im August 2023 aufgelassen und ist damit *nicht* Einreichgegenstand.
- Die **Brücke über die B 17 Wiener Straße** in km 48,495 sowie die **Brücke über die Gemeindestraße Pernerstorferstraße** in km 48,959 verbleiben im Bestand.
- Auf der **Südstrecke** beginnt der Umbau bei km 46,131 mit einer Lagekorrektur der beiden Hauptgleise auf bestehendem Planum bis ca km 46,400. Ab hier beginnt der viergleisige Bereich mit einer kompletten Erneuerung des Ober- und Unterbaus.
- Die **Zulegung eines vierten Gleises** bedingt eine Verbreiterung des bestehenden Bahnkörpers in Dammlage links der Bahn ab ca km 49,470 (Pottendorfer Linie).
- Die Strecke 10601 endet bei km 49,438. Ab hier werden die beiden ankommenden Gleise 1 und 2 der Strecke 10601 als Gleis 1 und 2 der Strecke 10501 weitergeführt. Der abgehende Kilometer beider Gleise ist hier mit km 46,621 festgelegt.
- Die im Folgenden angegebenen Kilometrierungen beziehen sich somit auf die Strecke 10501 (Südstrecke).

Klassifizierungsstufe: ÖBB-Infrastruktur AG/Organisationseinheit (Vertraulichkeitsklasse)

ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft, FN 71396 w, HG Wien, UID ATU 16210507,
Firmensitz: A-1020 Wien, Praterstern 3
UniCredit Bank Austria AG, IBAN: AT44 1100 0002 6281 8800, BIC: BKAUATWW

- Die ab km 46,804 benötigten **Stützmauern** werden bis zur Unterführung der Kollonitschgasse in km 47,985 parallel zur Bahn geführt.
- Die **Brücke über die Fischauer Gasse** (km 46,972) sowie die **Brücke über die Warme Fischa** (km 47,256) werden komplett erneuert.
- Die **Straßenunterführung Pöckgasse** in km 47,720 wird neu errichtet und die Pöckgasse abgesenkt.
- Die Brücken im Bereich der **Straßenunterführung Kollonitschgasse** werden links und rechts der Bahn verbreitert. Der bestehende Fußgängersteg links der Bahn wird abgetragen und in neuer Lage wiedererrichtet, ebenso die Geh- und Radwegbrücke rechts der Bahn.
- Die **Lärmschutzwände** rechts der Bahn vom Projektanfang bis ca km 47,720 (Pöckgasse) verbleiben im Bestand. Zudem ist in bestimmten Abschnitten links und rechts der Bahn die Errichtung von neuen Lärmschutzwänden vorgesehen.
- Im gesamten Bereich mit Unterbauerneuerung wird ein **Entwässerungssystem** errichtet.
- Aufgrund der neuen Gleiskonfiguration müssen die **Bahnsteigenden** im Hbf Wiener Neustadt in ihrer Lage und in ihrer Länge leicht angepasst werden.
- Das Vorhaben sieht zudem die Errichtung von vier **Weichenheizstationen** vor, wobei die bestehende Weichenheizstation auf der Strecke 10601 in km 49,393 abgetragen wird.

Die Details des Vorhabens sind der beiliegenden Umweltverträglichkeitserklärung und den sonstigen Einreichunterlagen zu entnehmen.

Klassifizierungsstufe: ÖBB-Infrastruktur AG/Organisationseinheit (Vertraulichkeitsklasse)

ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft, FN 71396 w, HG Wien, UID ATU 16210507,
Firmensitz: A-1020 Wien, Praterstern 3

UniCredit Bank Austria AG, IBAN: AT44 1100 0002 6281 8800, BIC: BKAUATWW

3. Kontextprojekt ETCS Level 2

Auf den vom gegenständlichen Vorhaben betroffenen Teilen des Streckennetzes der ÖBB ist die sicherungstechnische Ausrüstung aktuell mit PZB gegeben. Die während der Baudurchführung notwendigen Betriebe werden mit dem vorhandenen System gesichert.

Im Rahmen der in Abstimmung mit dem BMK entwickelten Strategie zur Umstellung des ÖBB-Streckennetzes sollen unter anderem die Südstrecke und auch die Pottendorfer Linie mit ETCS Level 2 ausgerüstet werden.

Damit ist auch für das hier gegenständliche Vorhaben eine Ausrüstung mit ETCS zu erwarten, muss aber eingebettet in die Gesamtstrategie zur Aufrüstung der Strecken zwischen Wiener Neustadt und Mürzzuschlag erfolgen.

Diese Maßnahmen werden im Rahmen eines gesonderten Vorhabens, welches die Neuerrichtung eines RBC und alle durch dieses bedienten Strecken umfassen wird, behandelt (Kontextprojekt).

Die Antragstellerin geht aufgrund der aktuellen Zeitpläne davon aus, dass die hier gegenständlichen Streckenabschnitte zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme bereits mit ETCS Level 2 ausgerüstet sein werden. Die Ausrüstung mit ETCS ist aber nicht Voraussetzung für die den Gegenstand dieser UVP bildenden baulichen Maßnahmen und auch nicht Vorhabens- oder Antragsgegenstand sondern einer gesonderten, mit dem BMK abgestimmten Einreichung vorbehalten.

4. Begründung der UVP-Pflicht und Verfahrensübersicht

Das Vorhaben betrifft sowohl einen Abschnitt der Südstrecke „Raum Wien – Baden – Gloggnitz“, die mit der 2. Hochleistungsstrecken-Verordnung, BGBl 1989/675 idgF, zur Hochleistungsstrecke iSd HIG erklärt wurde, als auch einen Abschnitt der Pottendorfer Linie „Wien (einschließlich Terminal Inzersdorf) – Pottendorf – Wiener Neustadt“, die mit der 1. Hochleistungsstrecken-Verordnung, BGBl 1989/370 idF BGBl II 1998/397, zur Hochleistungsstrecke erklärt wurde.

Die Pottendorfer Linie und die Südstrecke sind ein wichtiges Teilstück der transeuropäischen Verkehrsverbindung zwischen der Ostsee und der Adria, dem Baltisch-Adriatischen Korridor. Es

Klassifizierungsstufe: ÖBB-Infrastruktur AG/Organisationseinheit (Vertraulichkeitsklasse)

ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft, FN 71396 w, HG Wien, UID ATU 16210507,
Firmensitz: A-1020 Wien, Praterstern 3

UniCredit Bank Austria AG, IBAN: AT44 1100 0002 6281 8800, BIC: BKAUATWW

handelt sich dabei um eine magistrale Eisenbahnstrecke mit bedeutendem Anteil an überregionalem Güter- und Personenverkehr und somit um eine Eisenbahn-Fernverkehrsstrecke iSd § 23b Abs 1 Z 1 UVP-G.

Das Vorhaben betrifft vorwiegend Abschnitte von Hochleistungsstrecken bzw einen Knoten im HL-Streckennetz der ÖBB und sieht eine Änderung einer Eisenbahn-Fernverkehrsstrecke durch Zulegung eines Gleises auf einer Länge von weniger als 10 km vor, weshalb nach den Bestimmungen des 3. Abschnittes des UVP-G für das Vorhaben die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung im vereinfachten Verfahren besteht.

Gem § 24 Abs 1 UVP-G hat die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie die Umweltverträglichkeitsprüfung und ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen. In diesem Genehmigungsverfahren sind alle vom Bund zu vollziehenden, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen anzuwenden, wobei in diesem Zusammenhang insbesondere auch auf den im Einreichoperat enthaltenen materienrechtlichen Wegweiser (siehe Einlagezahl 102) verwiesen wird.

Darüber hinaus hat die niederösterreichische Landesregierung gem § 24 Abs 3 UVP-G ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen, in dem sie alle vom Land zu vollziehenden, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen Genehmigungstatbestände anzuwenden hat.

5. Gutachten gemäß § 31a EisbG

Mit der Erstellung eines Gutachtens gemäß § 31a EisbG wurde von der Antragstellerin die benannte Stelle Arsenal Railway Certification GmbH beauftragt. Dieses Gutachten liegt dem Antrag bei.

6. Maßnahmen zur Erfüllung unionsrechtlicher Vorgaben

Die betroffenen Streckenabschnitte sind Bestandteile des transeuropäischen Eisenbahnsystems.

Klassifizierungsstufe: ÖBB-Infrastruktur AG/Organisationseinheit (Vertraulichkeitsklasse)

ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft, FN 71396 w, HG Wien, UID ATU 16210507,
Firmensitz: A-1020 Wien, Praterstern 3

UniCredit Bank Austria AG, IBAN: AT44 1100 0002 6281 8800, BIC: BKAUATWW

Mit diesem Vorhaben werden die Teilsysteme Infrastruktur und Energie in einem Umfang berührt, dass nach Ansicht der Projektwerberin eine Aufrüstung gem § 91 EISbG an diesen Teilsystemen vorliegt. Die gemäß den Vorgaben der ETCS-Ausrüstungsstrategie erforderliche Aufrüstung der Sicherungstechnik ist jedoch – wie eingangs ausgeführt – Gegenstand einer eigenen Einreichung.

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat die benannte Stelle Arsenal Railway Certification GmbH auch mit der EG-Prüfung dieser zwei Teilsysteme beauftragt. Das Vorhaben erfüllt für diese Phase alle Anforderungen der anzuwendenden TSI und wird unter Begleitung durch die benannte Stelle bis zur Inbetriebnahme geplant und umgesetzt.

Planung, Ausführung und Inbetriebnahme des gegenständlichen Vorhabens erfolgen unter Einhaltung der Bestimmungen des § 6 Abs 4 EISbVO sowie der Bestimmungen der RL 2016/798 idgF über die Eisenbahnsicherheit – im Besonderen der Durchführungsverordnung (EU) Nr 402/2013 idgF über die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken (CSM-Verordnung) – und des SMS der ÖBB-Infrastruktur AG.

Die im Rahmen dieser Prozesse zu erstellenden und kontinuierlich fortzuschreibenden Unterlagen werden der Behörde oder den von ihr bestellten Sachverständigen auf Verlangen jederzeit, spätestens aber in der zur Inbetriebnahme erforderlichen Endfassung vorgelegt.

7. Bürgerbeteiligung, Informationsveranstaltungen im Vorfeld

Die Öffentlichkeit wurde in mehreren Publikumsveranstaltungen über das Vorhaben informiert:

- 06.04.2022: Präsentation Stadtpolitik;
- 07.04.2022: Versand der ersten Presseinformation und gleichzeitig Positionierung auf den Social Media-Kanälen der ÖBB;
- 07.04.2022: Einladung zur Planausstellung (als Postwurf im Projektgebiet);
- 11.04.2022: Versand eines Projektblattes (als Postwurf im Projektgebiet);
- 21.04.2022: Planausstellung in der HTBLuVA Wr. Neustadt;
- 22.04.2022: Planausstellung in der HTBLuVA Wr. Neustadt.

Klassifizierungsstufe: ÖBB-Infrastruktur AG/Organisationseinheit (Vertraulichkeitsklasse)

ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft, FN 71396 w, HG Wien, UID ATU 16210507,

Firmensitz: A-1020 Wien, Praterstern 3

UniCredit Bank Austria AG, IBAN: AT44 1100 0002 6281 8800, BIC: BKAUATWW

8. Einreichunterlagen

Integrierender Bestandteil des gegenständlichen Antrages sind:

- **Übersichten:** Einlagenverzeichnis, materienrechtlicher Wegweiser, allgemeinverständliche UVE-Zusammenfassung, Parteienverzeichnis gem UVP-G (Teil 1, Ordner 1, Einlagen 101 - 104);
- **Umweltverträglichkeitserklärung (UVE)** (Teil 2, Ordner 1, Einlage 201 - 202.2);
- **Umwelt-Fachbeiträge** (Teil 3, Ordner 2 - 10, Einlagen 301 - 318.2);
- **Materienrechtliche Einreichunterlagen:** HIG, EisbG, WRG, LFG (Teil 4, Ordner 11 - 19, Einlagen 400.1 - 450.2).

Die Grundzüge des Vorhabens sind

- **im Bericht gem EBEV (Einlagezahl 411),**
- **im Technischen Bericht Streckenplanung (Einlagezahl 412),**
- **in der Übersichtskarte (Einlagezahl 413.1) und**
- **im Übersichtslageplan (Einlagezahl 413.2)**

dargestellt.

9. Ansprechpersonen

Als Ansprechpersonen stehen bei der ÖBB-Infrastruktur AG für das gegenständliche Vorhaben für technische Fragen und das Projektmanagement Dipl.-Ing. Thomas Schöfmann (Projektleiter, thomas.schoefmann@oebb.at), Ing. Marko Frömel (marko.froemel@oebb.at) und Dipl.-Ing. Julian Reichstein (julian.reichstein@oebb.at) sowie für rechtliche Themenstellungen Mag. Michaela Haas (michaela.haas@oebb.at) zur Verfügung.

Klassifizierungsstufe: ÖBB-Infrastruktur AG/Organisationseinheit (Vertraulichkeitsklasse)

ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft, FN 71396 w, HG Wien, UID ATU 16210507,

Firmensitz: A-1020 Wien, Praterstern 3

UniCredit Bank Austria AG, IBAN: AT44 1100 0002 6281 8800, BIC: BKAUATWW

10. Antrag

Die ÖBB-Infrastruktur AG stellt sohin den

A N T R A G ,

die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie möge auf Basis der angeschlossenen Einreichunterlagen für das Vorhaben die Genehmigung gemäß §§ 23b, 24 und 24f UVP-G sowie alle für die Ausführung des Vorhabens sonst erforderlichen und in ihre Zuständigkeit fallenden bundesrechtlichen Genehmigungen, insbesondere die Trassengenehmigung nach § 3 Abs 2 HIG, erteilen.

ÖBB-Infrastruktur AG

Klassifizierungsstufe: ÖBB-Infrastruktur AG/Organisationseinheit (Vertraulichkeitsklasse)

ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft, FN 71396 w, HG Wien, UID ATU 16210507,

Firmensitz: A-1020 Wien, Praterstern 3

UniCredit Bank Austria AG, IBAN: AT44 1100 0002 6281 8800, BIC: BKAUATWW