

**ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft**  
Geschäftsbereich Neu- und Ausbau,  
Projektleitung Wien Zentral  
Praterstern 3  
1020 Wien

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

**Mag. Michael Andresek**  
Sachbearbeiter/in

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

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

Geschäftszahl: 2021-0.705.485

Wien, 12. November 2021

## **ÖBB-Strecke 117 Wien Stadlau – Staatsgrenze bei Marchegg km 0,740- km 37,920**

### **Ausbau und Elektrifizierung**

## **2. Änderungsgenehmigung gemäß § 24g UVP-G 2000 für Projektänderungen und Projektergänzungen,“**

Genehmigung von Projektänderungen durch die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 unter Mitwirkung des Hochleistungsstreckengesetzes 1989, des Eisenbahngesetzes 1957, des Wasserrechtsgesetzes 1959 sowie des Forstgesetzes 1975

## Inhaltsverzeichnis

SPRUCH.....	3
I. Genehmigungen nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 unter Mitwirkung des Eisenbahngesetzes 1957, des Wasserrechtsgesetzes 1959 sowie des Forstgesetzes 1975	3
I.1. Genehmigung nach dem UVP-G 2000 .....	3
I.2. Mitwirkung des Eisenbahngesetzes 1957 .....	4
I.3. Mitwirkung des Wasserrechtsgesetzes 1959 .....	5
I.4. Mitwirkung des Forstgesetzes 1975 .....	7
II. Projektbestandteile .....	7
III. Erklärung weiterer Unterlagen zum Bescheidbestandteil .....	7
IV. Nebenbestimmungen.....	8
V. Abspruch über die erhobenen Einwendungen .....	11
VI. Rechtsgrundlagen .....	11
BEGRÜNDUNG.....	12
I. Verfahrensgang.....	12
II. Rechtliche Erwägungen zum Verfahrensgang.....	15
III. Erhobene Beweise.....	18
IV. Der festgestellte Sachverhalt .....	18
V. Auseinandersetzung mit den eingebrachten Stellungnahmen.....	18
VI. Erwägungen zu den Genehmigungsvoraussetzungen .....	29
VI.1. Genehmigung nach § 24g UVP-G 2000 .....	29
VI.2. Mitwirkung des EisbG .....	31
VI.3. Mitwirkung des WRG 1959 .....	36
VI.4. Mitwirkung des Forstgesetzes 1975 .....	38
VII. Würdigung der vorliegenden Beweise und Stellungnahmen .....	43
VIII. Zusammenfassung .....	44
Rechtsmittelbelehrung.....	44

**ÖBB-Strecke 117 Stadlau – Staatsgrenze nächst Marchegg; km 0,740 – km37,920;  
Ausbau und Elektrifizierung;  
Umweltverträglichkeitsprüfung und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren  
gemäß §§ 23b Abs 2 Z 1, 24 und 24f UVP-G 2000;  
Projektänderungen und Projektergänzungen,  
Genehmigung gemäß § 24g UVP--G 2000**

## **Bescheid**

---

Die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie entscheidet als Behörde gemäß § 24 Abs. 1 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000) über den Antrag der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft vom 19. August 2020, betreffend die 2. Änderung des rechtskräftigen UVP-Genehmigungsbescheides vom 22. August 2014, GZ. BMVIT-820.341/0011-IV/SCH2/2014, in der Fassung des rechtskräftigen Änderungsgenehmigungsbescheides vom 22. Dezember 2015, BMVIT-820.341/0014 IV/IVVS4/2015 wie folgt:

## **SPRUCH**

### **I. Genehmigungen nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 unter Mitwirkung des Eisenbahngesetzes 1957, des Wasserrechtsgesetzes 1959 sowie des Forstgesetzes 1975**

#### **I.1. Genehmigung nach dem UVP-G 2000**

**I.1.1.** Der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft wird die Genehmigung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 für folgende mit Antrag vom 19. August 2020 eingereichten Änderungen des Hochleistungsstreckenbauvorhabens „ÖBB-Strecke 117 Stadlau – Staatsgrenze nächst Marchegg; Ausbau und Elektrifizierung;“ unter den in Spruchpunkt **IV.** angeführten mit angewendeten materiellen Genehmigungsbestimmungen (Rechtsgrundlagen) erteilt.

**I.1.2.** Die 2. Änderungseinreichung sieht im Wesentlichen die Umsetzung von bautechnischen Maßnahmen zur Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit von  $V_{\max}$  160 km/h auf  $V_{\max}$  200 km/h vor. Die Genehmigung umfasst daher insbesondere:

- Trassierung, Schutzweichen, Weichen mit beweglichen Herzen, Zuglaufcheckpoint, Unterbau, Adaptierung der Kabelwege
- Anpassung des Streckenquerschnitts an das aktuelle ÖBB-Regelwerk - Lage der Oberleitungsmastgassen in Bahnhöfen und der Kabelwege
- Errichtung eines Ausziehgleises in Siebenbrunn-Leopoldsdorf
- Anschlussbahn Eco Plus Marchegg: Optimierung der Lage des Bestand-Streckengleises
- Auflassung von Eisenbahnkreuzungen (km 5,734; km 8,114; km 29,029)
- Änderung der Lage von Unter- und Überführungsbauwerken (L6 bei km 16,309; Geh- und Radwegunterführung bei km 19,380) sowie konstruktive Adaptierungen bei Über- und Unterführungen (zB Errichtung Steinsatz als Anprallschutz bei Überführungen)

- Änderung von Geometrie, Größe und Lage von Versitzbecken
- Errichtung von Park&Ride-Anlagen in Raasdorf-Nord, Siebenbrunn-Leopoldsdorf, Untersiebenbrunn, Schönfeld-Lassee und Breitensee
- Optimierung von Bahnsteigdächern
- Adaptierung von Aufzugsanlagen
- Änderung der Lage von Schalthäusern und Technikgebäuden

**I.1.3.** Die Genehmigung erfolgt nach Maßgabe der im Spruchpunkt **II.** angeführten Projektunterlagen.

**I.1.4.** Das abgeänderte Vorhaben ist bis zum 22. August 2029 auszuführen und der Betrieb zu eröffnen.

**I.1.5.** Die mit Bescheiden des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 22. August 2014, GZ. BMVIT-820.341/0011-IV/SCH2/2014 und vom 22. Dezember 2015, BMVIT-820.341/0014 IV/IVVS4/2015 vorgeschriebenen Nebenbestimmungen bleiben, sofern sie nicht durch die gegenständliche Genehmigung abgeändert werden, in Geltung.

## **I.2. Mitbewendung des Eisenbahngesetzes 1957**

**I.2.1.** Die Genehmigung umfasst die Errichtung oder Abänderung der im Inhaltsverzeichnis (Einzugszahl B010101-2.Ä) und im Bericht (Ordnungsnummer B010201-2.Ä) dargestellten und im Spruchpunkt I zusammengefasst angeführten geänderten, abweichenden oder ergänzten Ausführungen der Eisenbahnanlagen.

**I.2.2.** Das Erfordernis des Erwerbes der betroffenen Grundstücke und Rechte bleibt unberührt.

**I.2.3.** Das Erfordernis der gesonderten Genehmigung der Inbetriebnahme wird nicht berührt.

**I.2.4.** Es wird festgestellt, dass das Eisenbahnunternehmen verpflichtet ist, auf seine Kosten bestehende Wege- und Straßenverbindungen sowie Verlegungen von Wasserläufen und berührten bestehenden Drainagen, wie im Projekt dargestellt, auszuführen.

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

**1.2.6.** Gemäß § 5 Abs 1 Z 4 lit b NÖ Grundverkehrsgesetz 2007 wird bestätigt, dass sämtliche in den vorgelegten Grundeinlöseplänen und -verzeichnissen dargestellten und angeführten Liegenschaften, Liegenschaftsteile oder Rechte für die Herstellung und/oder den Betrieb der Eisenbahn notwendig sind und somit für die Errichtung öffentlicher Verkehrsanlagen (Eisenbahnen) benötigt werden.

- B130801-2.Ä Grundeinlöseplan KG Großhofen
- B130802-2.Ä Grundeinlöseverzeichnis KG Großhofen
- B130901-2.Ä Grundeinlöseplan KG Glinzendorf
- B130902-2.Ä Grundeinlöseverzeichnis KG Glinzendorf
- B131001-2.Ä Grundeinlöseplan KG Leopoldsdorf
- B131002-2.Ä Grundeinlöseverzeichnis KG Leopoldsdorf
- B131101-2.Ä Grundeinlöseplan KG Obersiebenbrunn
- B131102-2.Ä Grundeinlöseverzeichnis KG Obersiebenbrunn
- B131201-2.Ä Grundeinlöseplan KG Untersiebenbrunn.pdf
- B131202-2.Ä Grundeinlöseplan KG Untersiebenbrunn.pdf
- B131402-2.Ä Grundeinlöseverzeichnis KG Lassee.pdf
- B131401-2.Ä Grundeinlöseplan KG Lassee.pdf

### I.3. Mitbewendung des Wasserrechtsgesetzes 1959

**I.3.1.** Die Genehmigung umfasst die Errichtung, Abänderung oder Entfall der im Inhaltsverzeichnis (Einlagezahl B010101-2.Ä) und im Bericht (Ordnungsnummer B010201-2.Ä) dargestellten geänderten, abweichenden oder ergänzten Ausführungen der Eisenbahn- und Straßenanlagen bzw. der damit verbundenen Entwässerungsanlagen.

Insbesondere sind von der Genehmigung umfasst:

02. Entwässerung				
Nr.	Anlagenteil	Änderung	Stationierung	
			von km	bis km
02.01	Versickerungsbecken	Anpassung an das RW ÖBB 09.04 (Böschungeneigung 2:3), keine Änderung des Volumens; betrifft W7 und W8	7,060	8,086
02.02	Versickerungsbecken N1 & N2	Zusammenfassen der beiden Becken und Neusituierung l.d.B. mit Rohrdurchlass	9,730	9,900
02.03	Versickerungsbecken N18	Neusituierung r.d.B.	18,230	18,260
02.04	Versickerungsbecken N19	Neusituierung des Beckens l.d.B., neuer Aufbau als Vererdungsbecken	18,950	18,955
02.05	Versickerungsbecken N20	Neusituierung des Beckens r.d.B.	19,351	19,420
02.06	Grabenmauer Glinzendorf	Errichtungsbecken	14,537	14,606
02.07	Grabenmauer	Errichtung Grabenm. r.d.B	21,488	21,545
02.08	Grabenmauer	Errichtung Grabenm. l.d.B.	21,509	21,569
02.09	Versickerungsbecken N26 & N27	Zusammenfassen der beiden Becken und Neusituierung l.d.B. mit Rohrdurchlass	23,425 bzw. 22,400	22,630

<b>02.10</b>	Grabenmauer	Errichtung Grabenm. l.d.B.	23,683	23,824
<b>02.11</b>	Grabenmauer	Errichtung Grabenm r.d.B	23,640	23,840
<b>02.12</b>	Grabenmauer	Errichtung Grabenm. r.d.B.	34,300	34,630
<b>02.13</b>	Versickerungsbecken N24 & N25	Zusammenfassen der beiden Becken und Neusituierung als Becken N25 r.d.B. mit Rohrdurchlass	21,160	21,200
<b>02.14</b>	Versickerungsbecken N22 & N23	Neusituierung der Becken N22 l.d.B und N23 r.d.B	20,560	20,606
<b>02.15</b>	Versickerungsbecken N28	Geringfügige Verschiebung Richtung Osten	22,840	22,850
<b>02.16</b>	Versickerungsbecken N29 & N30	Zusammenfassen der beiden Becken und Neusituierung l.d.B. mit Rohrdurchlass	23,425	23,500
<b>02.17</b>	Versickerungsbecken N31	Anpassung Geometrie	26,215	26,225
<b>02.18</b>	Versickerungsbecken N34	Geringfügige Lageänderung	27,990	27,990
<b>02.19</b>	Versickerungsmulden - Entwässerungsabschnitt 38	Mulden durchgezogen, statt unterbrochen	29,070	29,070
<b>02.20</b>	Versickerungsbecken N3	Anpassung an das RW ÖBB 09.04 (Böschungneigung 2:3), keine Änderung des Volumens???	10,353	10,353

<b>03. Straßenbau</b>				
Nr.	Anlagenteil	Änderung	Stationierung	
			von km	bis km
<b>03.01</b>	P&R Anlage	Errichtung der P&R-Anlage Nord im Bahnhof Raasdorf	10,300	10,300
03.02	entfällt		-	-

03.03	P&R Anlage	Erweiterung einer P&R-Anlage im Bahnhof Siebenbrunn-Leopoldsdorf Nord und Süd	19,500	19,500
03.04	P&R Anlage	Errichtung einer P&R-Anlage in der Haltestelle Untersiebenbrunn	22,800	22,800
03.05	P&R Anlage	Errichtung einer P&R-Anlage im Bahnhof Schönfeld-Lassee	27,100	27,100

08. Konstruktiver Ingenieurbau				
Nr.	Anlagenteil	Änderung	Stationierung	
			von km	bis km
08.06	Obj. SM16 – Überführung L6 (Leopoldsdorf)	Neue Lage und Anordnung Tragwerk, Anprallschutz, Begleitwege	16,396	16,309

#### I.4. Mitbewendung des Forstgesetzes 1975

**I.4.1.** Die Genehmigung umfasst, zusätzlich zu den rechtskräftigen Rodungsbewilligungen der Genehmigung vom 22. August 2014, GZ. BMVIT-820.341/0011-IV/SCH2/2014, geändert mit Änderungsgenehmigung vom 22. Dezember 2015, GZ. BMVIT-820.341/0014-IV/IVVS4/2015, den ergänzenden forstrechtlichen Konsens der Rodung der in den Projektunterlagen „Rodungsverzeichnis“ (Anlage 1 des Technischen Berichtes Rodungen, Einlagezahl C020102-2.Ä vom Dezember 2019) angeführten Waldflächen in den in der Katastralgemeinden Essling, Großenzersdorf, Raasdorf, Pysdorf, Großhofen, Glinzendorf, Leopoldsdorf, Obersiebenbrunn, Untersiebenbrunn, Schönfeld, Lassee, Breitensee und Marchegg in nunmehr einem Gesamtausmaß von **302.421 m<sup>2</sup>** unbefristet und **72.125 m<sup>2</sup>** befristet, insgesamt somit **374.546 m<sup>2</sup>** (die zusätzlichen Rodungen betragen somit unbefristet rd 48.300 m<sup>2</sup> und befristet rd 53.600 m<sup>2</sup>, insgesamt somit rd 101.900 m<sup>2</sup>) unter Vorschreibung der unter Spruchpunkt IV.3 angeführten Auflagen und Bedingungen aus forstfachlicher Sicht.

#### II. Projektbestandteile

Die Änderungsgenehmigung wird nach Maßgabe der vorgelegten Projektunterlagen gemäß dem mit Bescheidstempel versehenen Einlagenverzeichnis, Einlagezahl A01-2.Ä erteilt.

#### III. Erklärung weiterer Unterlagen zum Bescheidbestandteil

Folgende Unterlagen sind Bestandteil des Bescheides:

- (Ergänzendes) Gutachten gemäß § 31a EibG der Benannten Stelle und Akkreditierten Überwachungsstelle Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H, 1030 Wien vom 17. August 2020, GZ 19-3021

- EG-Zwischenprüfbescheinigung, Nr 1602/8.6/SG/2020/ENE/DEEN/193921/ENE001 gemäß RL 2008/57/EG für das Teilsystem Energie (ENE), Prüfmodul SG – Bewertungsphase „Entwurf und Entwicklung“, der Benannten Stelle und Akkreditierten Überwachungsstelle Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H, 1030 Wien, vom 12. August 2020, GZ 19/3021/ENE001
- Inspektionsbericht gemäß für die Teilsysteme Infrastruktur (INF), und Personen mit eingeschränkter Mobilität (PRM), Prüfmodul SG - Phase „Einreichplanung“ der Benannten Stelle und Akkreditierten Überwachungsstelle Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H, Untere Viaduktgasse 2, 1030 Wien vom 12. August 2020,
- Ergänzung des Umweltverträglichkeitsgutachtens zur 2. Änderung vom 5. Februar 2021, koordiniert und zusammengefasst von der Kordina ZT GmbH, Franz-Glaser-Gasse 14/3, 1170 Wien
- Ergänzende Gutachterliche Stellungnahmen zum Parteiengehör vom 10. Juni 2021, koordiniert und zusammengefasst von der Kordina ZT GmbH, Franz-Glaser-Gasse 14/3, 1170 Wien
- Forsttechnisches Gutachten zur 2. Änderung vom 02. Februar 2021, erstellt von DI Martin Kühnert Ingenieurkonsulent für Forst- und Holzwirtschaft, Allg. beeid. und gerichtl. zert. Sachverständiger, Piccaverweg 29, 1140 Wien

## **IV. Nebenbestimmungen**

### **IV.1 Aus Sicht der Fachgebiete Lärm- und Erschütterungsschutz und Humanmedizin**

#### **Betriebsphase (Lärmschutz)**

**IV.1.1.** Die Lärmschutzwand Glinzendorf ist links der Bahn, im Teilbereich von km 14,529 – km 14,619 um 0,5 m auf eine Gesamthöhe von 3,0 m über SOK zu erhöhen

**IV.1.2.** Die Lärmschutzwand Breitensee von km 32,480 – km 32,530 ist von 1,5 m auf 2,0 m über SOK zu erhöhen (Ergänzung der Nebenbestimmung VI.10.8, „NÖ, Breitensee“, 2. Aufzählungspunkt)

**IV.1.3.** Die Lärmschutzwand Breitensee ist von km 32,530 – km 32,555 in einer Höhe von 2,0 m über SOK zu verlängern (Ergänzung der Nebenbestimmung VI.10.8, „NÖ, Breitensee“, 2. Aufzählungspunkt)

**IV.1.4.** Die Lage der Lärmschutzwand Obersiebenbrunn von km 19,102 – km 19,482 ist geringfügig zu ändern (wie im ergänzenden Gutachten Seite 95 beschrieben)

**IV.1.5.** Die Lage der Lärmschutzwand Obersiebenbrunn von km 19,525 – km 19,580 ist geringfügig zu ändern (Ergänzung der Nebenbestimmung VI 10.8, „NÖ, Obersiebenbrunn“, 1. Aufzählungspunkt - wie im ergänzenden Gutachten Seite 95 beschrieben)

**IV.1.6.** Die Lage Lage der LSW Obersiebenbrunn von km 19,580 – km 19,625 ist geringfügig zu ändern (Ergänzung der Nebenbestimmung VI 10.8, „NÖ, Obersiebenbrunn“, 2. Aufzählungspunkt - wie im ergänzenden Gutachten Seite 95 beschrieben)

**IV.1.7.** Im Bereich der P&R Anlage Siebenbrunn/Leopoldsdorf Nord sind keine zusätzlichen Motoradabstellplätze vorzusehen, die zusätzlichen Motoradabstellplätze sind auf der P&R Anlage Siebenbrunn/Leopoldsdorf Süd vorzusehen.

**IV.1.8.** Bei der zuständigen Behörde ist zu veranlassen, dass die Zufahrten zur P&R Anlage Siebenbrunn/Leopoldsdorf Nord auf eine Geschwindigkeit von max. 30 km/h zu beschränkt werden (Bahnhofstraße und am Bahnhof).

**IV.1.10.** Im Bereich der P&R Anlage Siebenbrunn/Leopoldsdorf sind alle bahnseitig geplanten Maßnahmen beidseitig hochabsorbierend auszuführen.

**IV.1.11.** Als Ergänzung der Nebenbestimmung VI. 10.9 sind am Objekt Lasseo Loo1 (Am Bahnhof 2, Einzelgebäude links der Bahn) zusätzliche Objektschutzmaßnahmen vorzusehen. Insgesamt sind die folgenden objektseitigen Maßnahmen am Objekt Lasseo L001 (Am Bahnhof 2, Einzelgebäude links der Bahn) im Einvernehmen mit den betroffenen Objekteigentümern umzusetzen bzw. nachweislich anzubieten:

- Ost-Fassade EG: 3 Objektschutzfenster (NEU)
- Ost-Fassade 1. OG: 2 Objektschutzfenster (Maßnahme aus UVE 2013)
- Süd-Fassade EG: 3 Objektschutzfenster (NEU)
- Süd-Fassade 1. OG: 3 Objektschutzfenster (Maßnahme aus UVE 2013)
- West-Fassade EG: 3 Objektschutzfenster (NEU)
- West-Fassade 1. OG: 3 Objektschutzfenster (NEU)

#### **IV.2 aus Sicht der Fachgebiete Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik**

**IV.2.2.** (SM 12) Sollte die Nutzbarkeit des Brunnens BR-PY17 durch die Baumaßnahmen eingeschränkt werden, sind vorab entsprechende Kompensationsmaßnahmen zu treffen.

**IV.2.3.** (SM25/SM50) Der in unmittelbarer Nähe zu den Objekten SM25/SM50 gelegene Brunnen BR-UB26 ist sowohl quantitativ als auch qualitativ beweislich zu sichern.

#### **IV.3. aus Sicht der Fachgebiete Forsttechnik, Wald- und Wildökologie**

**IV.3.1.** Zusätzlich zu den in der 1. Projektänderung enthaltenen Ersatzaufforstungen im Ausmaß von 163.158 m<sup>2</sup> sind zusätzliche Ersatzaufforstungen im Ausmaß von 29.957 m<sup>2</sup> vorzunehmen. Das Gesamtausmaß an Ersatzaufforstungen für das Vorhaben (Module 1a, 1b und 2) hat damit unter Einbeziehung der bereits durchgeführten Ersatzaufforstungen in Modul 1a insgesamt 193.115 m<sup>2</sup> zu betragen.

**IV.4.1.** Die befristete Rodung von 72.125 m<sup>2</sup> und die dauernde Rodung von 302.421 m<sup>2</sup> sind an den ausschließlichen Zweck des zweigleisigen Ausbaus und der Elektrifizierung Stadlau – Staatsgrenze n. Marchegg, Modul 1b und 2 samt zugehöriger Nebenanlagen und ökologischer Ausgleichsflächen gebunden.

**IV.4.2.** Die Rodungsbewilligung erlischt, wenn der Rodungszweck bis zum Ablauf eines Zeitraumes von 20 Jahren ab Rechtskraft des Bescheides nicht erfüllt wurde, das heißt, wenn die technische Rodung der beantragten Waldflächen zum Zwecke der Verwirklichung des Vorhabens nicht bis zu diesem Zeitpunkt durchgeführt wurde.

**IV.4.3.** Die Wiederbewaldung der befristeten Rodeflächen ist spätestens in der vegetations-technisch nächstmöglichen Pflanzperiode nach dem jeweiligen Bauende durchzuführen.

**IV.4.4.** Die schriftlichen Vereinbarungen mit den Grundeigentümern über die Durchführung der Ersatzleistung (Ersatzaufforstungen) sind der Behörde spätestens 4 Wochen vor Beginn der Rodungsarbeiten zur Prüfung vorzulegen. Mit den Rodungen darf erst begonnen werden, wenn die Behörde die Prüfung der Vereinbarungen hinsichtlich Projekt- und Bescheidkonformität abgeschlossen hat.

#### **Bauphase:**

**IV.4.5.** Vor Beginn der Bauarbeiten sind alle benachbarten Waldbestände durch eine physische Absperrung (fixer Bauzaun oder massive Abplankung) von den Baubereichen abzugrenzen. Die Absperrung ist während der gesamten Bauzeit funktionstüchtig zu erhalten.

**IV.4.6.** Das Befahren von sowie Ablagerungen von Materialien aller Art in nicht zur Rodung bewilligten Waldbeständen sind verboten.

**IV.4.7.** Das bestehende Forst- und Güterwegenetz ist während der gesamten Bauzeit soweit aufrechtzuerhalten, dass die für die ordnungsgemäße forstliche Bewirtschaftung erforderlichen Tätigkeiten in allen Waldflächen in der Umgebung der Trasse durchgeführt werden können.

**IV.4.8.** Befristete Rodungen sind in der dem Bauende im jeweiligen Bauabschnitt folgenden vegetationstechnisch nächstmöglichen Pflanzperiode mit standortgerechten Baumarten der potentiellen natürlichen Vegetation (Eiche, Hainbuche, Vogelkirsche, Feldahorn, Spitzahorn, Feldulme, Graupappel, Schwarzpappel, Silberweide etc.) wieder zu bewalden.

**IV.4.9.** Die Rodungen sind nur außerhalb der Saftzeit im Zeitraum von Anfang Oktober bis Ende Februar durchzuführen.

**Betriebsphase:**

**IV.4.10.** Das bestehende Forst- und Güterwegenetz ist spätestens bis zu Verkehrsfreigabe so wiederherzustellen, dass die für die ordnungsgemäße forstliche Bewirtschaftung erforderlichen Tätigkeiten in allen Waldflächen in der Umgebung der Trasse durchgeführt werden können.

**IV.4.10.** Zur Wiederherstellung der durch die dauernden Rodungen von Waldflächen in Modul 1b und 2 im Gesamtausmaß von 302.421 m<sup>2</sup> entfallenden Wirkungen des Waldes sind Ersatzaufforstungen im Mindestausmaß von 189.965 m<sup>2</sup> vorzunehmen.

**IV.4.11.** Die Ersatzaufforstungen sind möglichst auf den im Einreichprojekt angeführten Flächenpool für Aufforstungsflächen vorzunehmen.

Können die dafür erforderlichen Vereinbarungen mit den Grundeigentümern nicht erzielt werden, sind die Aufforstungen möglichst im Nahbereich der Rodeflächen, jedenfalls aber in den Standortgemeinden durchzuführen. Die Flächen haben hinsichtlich Gesamtumfang und Standortqualität jenen zu entsprechen, die im Einreichprojekt als Ersatzaufforstungen ausgewiesen wurden. Insbesondere haben die Ersatzaufforstungsflächen einen bewuchsfähigen Oberboden in einer Mindeststärke von 40 cm aufzuweisen; der durchwurzelbare Bodenhorizont hat insgesamt eine Stärke von mindestens 200 cm aufzuweisen.

**IV.4.12.** Eine planliche Darstellung der genauen Lage der Ersatzaufforstungsflächen und die Zustimmungserklärungen der Grundeigentümer sind der Behörde bis spätestens 4 Wochen vor Beginn der Rodungen zur Zustimmung vorzulegen. Die Bestimmungen des NÖ Kulturländerschutzgesetzes idgF sind bei der Ausweisung der Ersatzaufforstungsflächen zu berücksichtigen.

**IV.4.13.** Für die Ersatzaufforstungen dürfen nur standortheimische Baum- und Straucharten verwendet werden, die der jeweiligen potentiellen Waldgesellschaft entsprechen. Der Laubholzanteil hat dabei mindestens 90% zu betragen. Als Hauptbaumarten sind Traubeneiche, Stieleiche, Hainbuche, Feldahorn, Spitzahorn, Bergahorn, Vogelkirsche, Graupappel, Schwarzpappel, Schwarzerle, Feldulme etc. zu verwenden. Im Bereich grundwassernaher Standorte (Flurabstand < 2m) dürfen auch Silberweiden verwendet werden. Die Verwendung von Nadelhölzern hat sich auf Rot- und Schwarzkiefer zu beschränken.

Die Mindestpflanzenanzahl hat bei den Bäumen 2.500 Stück je ha zu betragen, wobei eine Mindestpflanzengröße von 100 cm zu wählen ist und ausschließlich Containerpflanzen zu ver-

wenden sind. Für die Rand- und Traufengestaltung sind neben Bäumen auch heimische, standorttaugliche Sträucher wie Hasel, Gelber und Roter Hartriegel, Pfaffenhütchen, etc zu verwenden.

**IV.4.14.** Die in § 22 der NÖ Pflanzenschutzverordnung idgF genannten Wirtspflanzen des Feuerbrandes dürfen bei der Aufforstung nicht verwendet werden.

**IV.4.15.** Die Ersatzaufforstungen sind mittels Zäunung oder Einzelschutz so lange gegen Wildverbiss zu sichern, bis sie gesichert sind.

**IV.4.16.** Es ist eine fachlich einschlägig ausgebildete und befugte forstökologische Bauaufsicht (Ziviltechniker oder technisches Büro für Forstwirtschaft) zu bestellen, welche die Überwachung der projekt- und bescheidgemäßen Bauausführung sowie der Durchführung der Ersatzaufforstung und der Pflegemaßnahmen bis zu Sicherung der Kulturen vorzunehmen hat.

#### **IV.5. aus Sicht der Fachgebiete Wasserbautechnik und Oberflächengewässer**

**IV.5.1.** In der endgültigen Lösung der Ableitung der Niederschlagswässer auf den Bahnhofvorplatz Obersiebenbrunn sind diese Wässer maßgeblich das 5-jährliche Niederschlagsereignis vorzugsweise über ein Versickerungsbecken mit Bodenfilter oder bei Einsatz von Brunnen nach Passieren von Aktivkohlematten zu entsorgen. Im Falle, dass aus Platzmangel Aktivkohlematten zum Einsatz kommen, genügt es den ersten Spülstoß - einjähriger Niederschlag, 15 min Regen - über die Aktivkohlematten zu führen, darüber hinausgehende Wässer können über hydraulisch leistungsfähigere Schluckbrunnen ohne Filter entsorgt werden.

### **V. Abspruch über die 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 hievon nicht berührt bzw. steht dies der Möglichkeit noch abzuschließender privatrechtlicher Vereinbarungen nicht entgegen.

### **VI. Rechtsgrundlagen**

§ 24g, § 24 Abs 1 und Abs 4, § 24f Abs 1, Abs 1a, Abs 2, Abs 3 sowie Abs 5 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 - UVP-G 2000, BGBl. Nr. 697/1993 idF BGBl. I Nr. 89/2000 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000

jeweils unter Mitwirkung von:

§§ 2, 3, 4 und 5 des Hochleistungsstreckengesetzes, BGBl. Nr. 135/1989 idF BGBl. I Nr. 154/2004

§§ 20 und 31ff des Eisenbahngesetzes 1957 (EisbG), BGBl. Nr. 60 idF BGBl. I Nr.143/2020

§ 94 ArbeitnehmerInnenschutzgesetz - ASchG, BGBl. Nr. 450/1994 idF BGBl. I Nr. 147/2006 idF BGBl. I Nr. 100/2018

§§ 9, 10, 32 Wasserrechtsgesetz 1957, BGBl. Nr. 215/1959 idF 73/2018

§ 59 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 – AVG, BGBl. Nr. 51/1991 idF BGBl. I Nr. 58/2018

## **BEGRÜNDUNG**

### **I. Verfahrensgang**

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

Mit Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 22. August 2014, GZ. BMVIT-820.341/0011-IV/SCH2/2014, wurde nach Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung die Genehmigung gemäß §§ 23b, 24 Abs 1 und 4, 24f UVP-G 2000 unter Mit-anwendung der materiellrechtlichen Genehmigungsbestimmungen der §§ 2, 3 und 5 des HIG, §§ 31f und 20 EisbG, §§ 9, 10, 32, 105, 111 und 127 des WRG, §§ 17 bis 19 ForstG, § 153 Abs 2 und § 156 MinroG, § 85 Abs 1, § 92 Abs 2 und § 94 LFG sowie § 14 Abs 3 BStG für den Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke von Wien Stadlau - Staatsgrenze nächst Marchegg für die Module 1a, 1b und 2 erteilt.

Mit Bescheid vom 22. Dezember 2015, GZ. BMVIT-820.341/0014-IV/IVVS4/2015, hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie der ÖBB-Infrastruktur AG die Änderungsgenehmigung gemäß § 24g UVP-G 2000 für Maßnahmen im Bereich Landesstraße 5 / Personentunnel Bahnhof Raasdorf, Landesstraße 9 / Bereich Bahnhof Siebenbrunn-Leopoldsdorf, Errichtung von Park- & Rideanlagen sowie der Erdgassonde „Breitenlee 14“ erteilt.

Mit weiterem Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 16. Dezember 2019, GZ BMVIT-820.341/0013-IV/IVVS4/2021, wurde hinsichtlich der Teilinbetriebnahme des Moduls 1a gemäß § 24h Abs 2 UVP-G 2000 festgestellt, dass dieses, mit Ausnahme von geringfügigen Abweichungen, die unter einem genehmigt wurden, dem Genehmigungsbescheid entspricht und wurde der ÖBB-Infrastruktur AG die eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligung gemäß § 34ff EisbG erteilt.

**I.2.** Mit Antrag vom 19. August 2020 wurde um Erteilung der erforderlichen Genehmigungen für die Änderung und Ergänzung des noch in Bau befindlichen Moduls 1b des oben angeführten Vorhabens angesucht.

Die vorgelegten Projektergänzungen und -änderungen sind gemäß § 24g UVP-G 2000 Änderungen einer gemäß § 24f UVP-G 2000 erteilten Genehmigung. Die 2. Änderungseinreichung sieht im Wesentlichen die Umsetzung von bautechnischen Maßnahmen zur Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit von Vmax 160 km/h auf Vmax 200km/h vor. Die Projektwerberin ist in Ihrem Antragsschreiben davon ausgegangen, dass die im Antrag angeführten Änderungen den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung nach § 24f Abs. 1 bis 5 UVP-G 2000 nicht widersprechen.

Mit Bescheiden vom 26. August 2020, alle GZ 2020-0.542.023 wurden die nachfolgend angeführten Sachverständigen, welche auch in den bisherigen UVP-Verfahren von der Behörde herangezogen wurden zu nichtamtlichen Sachverständigen im Verfahren bestellt. Der Amtssachverständige für Elektrotechnik wurde dem Verfahren beigezogen.

<b>Fachgebiet</b>	<b>Name des Sachverständigen</b>
Externe UVP-Koordination	Kordina ZT GmbH Bettina Riedmann, MAS ETH RP, MAS
Verkehrswesen Schiene und Straße	Stella & Setznagel GmbH Dipl.-Ing. Thomas Setznagel
Humanmedizin	Univ. Prof. Dr. Manfred Neuberger
Lärm- und Erschütterungsschutz	Dr. Günther Achs
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)
Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik	Univ. Prof. Dr. Leopold Weber
Forsttechnik, Wald- und Wildökologie	Dipl. Ing. Martin Kühnert
Abfallwirtschaft, Boden- und Grundwasserchemie	Dr. Annemarie Graus-Göldner
Ökologie	Dr. Hans Peter Kollar
Gewässerökologie	Dipl. Ing. Reinhard Wimmer
Raumplanung, Orts-/Landschaftsbild, Sachgüter	Kordina ZT GmbH Dipl.-Ing. Hans Kordina

**I.3.** Mit 3. November 2021 wurde im Wege der UVP-Koordination der Behörde die Vollständigkeit der Unterlagen durch die UVP-Sachverständigen bestätigt.

Unter Anwendung der Bestimmungen der §§ 44a ff AVG hat die Behörde hierauf mit Edikt vom 3. November 2020, GZ. 2020-0.709.647, den verfahrenseinleitenden Änderungsantrag vom 19. August 2020 sowie die antragsrelevanten Unterlagen mit einer Einwendungsfrist bis 23. Dezember 2020 im Großverfahren kundgemacht, wobei die Veröffentlichung dieses Edikts im redaktionellen Teil der Niederösterreich-Ausgaben“ der Tageszeitungen „Kronen Zeitung“ und „Kurier“ vom 10. November 2020 sowie auf der Homepage des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (<https://www.bmk.gv.at/themen/eisenbahn/verfahren.html>) erfolgt ist .

In diesem Edikt hat die Behörde weiters bekannt gegeben, dass die Möglichkeit zur Einsichtnahme in die Unterlagen während der Einwendungsfrist vom 10.11. bis zum 23.12.2020 bei der Behörde sowie bei den Standortgemeinden besteht.

Mit weiterem Edikt von 17. November 2020, 2020-0.754.900, wurde die öffentliche Einsichtsmöglichkeit auch beim Magistrat der Stadt Wien von Dienstag, den 10. November 2020, bis einschließlich, Freitag den 15. Jänner 2021 verlautbart, wobei die Veröffentlichung dieses Edikts im redaktionellen Teil der Wien-Ausgaben“ der Tageszeitungen „Kronen Zeitung“ und „Kurier“ vom 20. November 2020 sowie auf der Homepage des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (<https://www.bmk.gv.at/themen/eisenbahn/verfahren.html>) erfolgt ist .

Während der Auflage- und Stellungnahmefrist sind folgende Einwendungen und Stellungnahmen bei der Behörde eingelangt:

- Bezirkshauptmannschaft Gänserndorf, Schönkirchner Straße 1, 2230 Gänserndorf vom 11.01.2021 unter Beilage der forstfachlichen Gutachterlichen Stellungnahme des Amtssachverständigen Dipl.-Ing. Dr. Nikolaus Fernsebner vom 07.01.2021
- Bundesministerium für Arbeit, Familie und Jugend, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, Untere Donaustraße 13-15, 1020 Wien vom 10.12.2020
- Niederösterreichische Umwelthanwaltschaft, Wiener Straße 54, Stiege B, 5. Stock, 3109 St. Pölten vom 12. Jänner 2021
- Stadtgemeinde Gänserndorf, Rathausplatz1, 2230 Gänserndorf vom 15. Dezember 2020
- Die Grünen Gänserndorf, Hauptstraße 39, 2230 Gänserndorf vom 11.11.2020
- Standortanwalt Wien, Wirtschaftskammer Wien, Straße der Wiener Wirtschaft 1, 1020 Wien vom 14.12.2020
- Christian Selbach, Obere Augasse 4, 2305 Eckartsau (Eigentümer Liegenschaft Bahnhofsstraße 12, 2283 Obersiebenbrunn) vom 28.12.2020
- Ursula und Walter Thesak, Kundratstraße 16/2/84, 1100 Wien (Eigentümer Liegenschaft Am Bahnhof 2, 2291 Schönfeld, Gst-Nr. 437 und 438) vom 11.01.2021
- Marlies Fritz-Selbach, Dr. Zechmayer-Ring 3, 2293 Marchegg (Eigentümerin Liegenschaft Bahnhofsstraße 11, 2283 Obersiebenbrunn) vom 12.01.2021
- Umweltorganisation Virus (Verein Projektwerkstatt für Umwelt und Soziales), c/o WUK-Umweltbüro, Währingerstraße 59, 1090 Wien vom 23.12.2020

**I.4.** Seitens der Behörde wurden die im Zuge der Stellungnahmefrist eingelangten Schreiben im Wege der UVP-Koordination an die im Verfahren bestellten Sachverständigen übermittelt. Von der UVP-Koordination wurde mit Datum vom 2. Februar 2021 eine Ergänzung des Umweltverträglichkeitsgutachtens sowie ein forsttechnisches Rodungsgutachten zu den gegenständlichen Projektänderungen erstellt.

Mit Kundmachung vom 18. Februar 2021, GZ 2021-0.106.534 wurde den Parteien und Beteiligten gemäß § 45 Abs. 3 AVG die Ergänzung des Umweltverträglichkeitsgutachtens sowie die forsttechnische Stellungnahme zur Kenntnis gebracht. Weiters werden die Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens den mitwirkenden Behörden übermittelt.

In die Ergänzung zum Umweltverträglichkeitsgutachten einschließlich dem forsttechnischen Rodungsgutachten konnte ab Zustellung der Kundmachung bis zum 31. März 2021 bei der UVP-Behörde gemäß §24 Abs 1 UVP-G 2000 (BMK), beim Magistratischen Bezirksamt für den 22. Wiener Gemeindebezirk, der Bezirkshauptmannschaft Gänserndorf sowie bei der Gemeinde Obersiebenbrunn Einsicht genommen werden. Die Gutachten wurden auch auf im Internet auf der Homepage des BMK zum Download zur Verfügung gestellt.

Die Stellungnahmefrist für die Umweltorganisation VIRUS - Verein Projektwerkstatt für Umwelt und Soziales c/o WUK-Umweltbureau wurde auf deren Antrag mit E-Mail der Behörde

vom 30.03.2021 um weitere 14 Tage verlängert. Von folgenden Personen wurden daraufhin schriftlich Stellung genommen:

- Christian Selbach, Obere Augasse 4, 2305 Eckartsau vom 31.03.2021
- Ursula Walter Thesak, Kundratstraße 16/2/84, 1100 Wien vom 23.03.2021
- 3. NÖ Umweltschutz; Tor zum Landhaus, Wiener Straße 54, 3109 St. Pölten vom 04.03.2021
- 4. Umweltorganisation VIRUS - Verein Projektwerkstatt für Umwelt und Soziales c/o WUK-Umweltbureau Währingerstr.59, 1090 Wien, vertreten von Herrn Wolfgang Rehm vom 14.04.2021)

**I.5.** Die angeführten Stellungnahmen wurden zur erneuten fachlichen Behandlung im Wege der UVP-Koordination an die UVP-Sachverständigen weitergeleitet und haben diese mit Datum vom 10. Juni 2021 eine weitere gutachterliche Stellungnahme zum Parteieingehör zu den gegenständlichen Projektänderungen erstellt. Diese wurde gemäß § 45 Abs. 3 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes mit Kundmachung vom 10. Juni 2021, 2021-0.413.548 den Beteiligten sowie den betroffenen mitwirkenden Behörden zur Kenntnis gebracht.

Die Parteien konnten zum Ergebnis der Beweisaufnahme schriftlich bis einschließlich zum 2. Juli 2021 Stellung nehmen. Innerhalb dieser Frist wird auch den mitwirkenden Behörden die Möglichkeit zur Stellungnahme gegeben. Die ergänzende gutachterliche Stellungnahme konnte auch im Internet auf der Homepage des BMK eingesehen werden bzw. bestand für Parteien nach telefonischer Voranmeldung unter der Telefonnummer 01/711 62/65 22 19 die Möglichkeit zur Akteieinsicht im Bundesministerium für Klimaschutz, Innovation und Technologie.

Innerhalb offener Frist wurde von folgenden Personen schriftlich per E-Mail Stellung genommen:

- Christian Selbach, Obere Augasse 4, 2305 Eckartsau vom 02.07.2021
- Ursula und Walter Thesak, Kundratstraße 16/2/84, 1100 Wien vom 01.07.2021

Da aus Sicht der Behörde den zuletzt vorgelegten schriftlichen Stellungnahmen keine neuen entscheidungsrelevanten Tatsachen zu entnehmen waren sind darauf keine weiteren Ermittlungsschritte der Behörde erfolgt.

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

**II.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. 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 Blg NR 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“.

Im konkreten Fall stützte sich die nach § 44a Abs. 1 AVG zu treffende Prognoseentscheidung, dass an diesem Verwaltungsverfahren voraussichtlich insgesamt mehr als 100 Personen beteiligt sind, auf die Antragsunterlagen. Alleine aus den Grundeinlöseunterlagen und den Rodungsunterlagen ist ersichtlich, dass von einer „Parteienanzahl“ von mehr als 100 Personen auszugehen ist. Unter Berücksichtigung der gemäß § 19 Abs 1 Z1 UVP-G 2000 Parteistellung zukommenden Personen in den betroffenen Gemeinden sowie den sonst beizuziehenden Beteiligten war somit unzweifelhaft von einer Beteiligtenzahl von über 100 Personen auszugehen. Die entsprechende im Zuge des Verfahrens erfolgte Kundmachung des verfahrenseinleitenden Antrages durch Edikt ist der Schilderung des Verfahrensherganges zu entnehmen.

Hat sich die Behörde für die Durchführung eines Großverfahrens entschieden und den verfahrenseinleitenden Antrag durch Edikt gem § 44a AVG kundgemacht, ist sie nicht gezwungen, das weitere Verfahren nach den für das Großverfahren maßgeblichen Bestimmungen abzuwickeln (Wielinger 9 Rz 123). Sie kann die mündliche Verhandlung anstatt nach §§ 44d und 44e nach §§ 40ff AVG anberaumen und abwickeln (§ 44d Rz 1). Jedoch sind die auf Grund der Kundmachung des verfahrenseinleitenden Antrags durch Edikt gem § 44b Abs 1 AVG eingetretenen Präklusionwirkungen für das weitere, „traditionell“ durchgeführte Verfahren bindend. Ebenso hat die Behörde bezüglich der Zustellung von Schriftstücken eine Wahlmöglichkeit. Wurde der verfahrenseinleitende Antrag durch Edikt gem § 44a AVG kundgemacht, kann die Behörde Schriftstücke einschließlich des die Sache erledigenden Bescheides entweder nach den Bestimmungen des ZustG oder gem § 44f AVG zustellen. (Hengstschläger/Leeb, AVG2 § 44a Rz 8 (Stand 1.1.2014, rdb.at))

**II.2.** Im gegenständlichen Änderungsverfahren wurden die bereits im UVP-Genehmigungsverfahren gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000 herangezogenen Sachverständigen mit der Erstellung des ergänzenden Gutachtens beauftragt. 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 im rechtskräftig abgeschlossenen Genehmigungsverfahren bei jedem Sachverständigen geprüft, ob Befangenheitsgründe bzw. Ausschließungsgründe vorliegen, wobei insbesondere der Schwerpunkt auf sonstige Gründe, die die Unbefangenheit des Sachverständigen in Zweifel ziehen, gelegt wurde. Diesbezüglich ist auf die hierzu im rechtskräftigen Genehmigungsbescheid getroffenen Aussagen zu Fachkunde und Unbefangenheit der Sachverständigen zu verweisen und haben sich hier zwischenzeitlich keine Änderungen ergeben. Auch die mitwirkenden Behörden sind im rechtskräftig abgeschlossenen Genehmigungsverfahren hinsichtlich der herangezogenen Sachverständigen eingebunden worden.

**II.3.** 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. Eine entsprechende Vollständigkeits- und Plausibilitätsprüfung durch die Sachverständigen hat keine Mängel des Antrags und der Unterlagen ergeben.

**II.4.** Gemäß § 44 Abs 2 AVG ist der Antrag, die Antragsunterlagen und die vorliegenden Gutachten der Sachverständigen, soweit sie nicht von der Akteneinsicht ausgenommen sind, während der Einwendungsfrist bei der Behörde und bei der Gemeinde zur öffentlichen Einsicht aufzulegen. Gemäß § 9 Abs 2 UVP-G 2000 sind der Genehmigungsantrag und die Unterlagen sowie die Umweltverträglichkeitserklärung bei der Behörde und bei den Standortgemeinden mindestens sechs Wochen lang zur öffentlichen Einsicht, soweit technisch möglich, in elektronischer Form bereitzustellen, und auf Verlangen ist Einsicht in einer technisch geeigneten Form zu gewähren. Die Behörde hat gemäß § 9 Abs UVP-G 2000 das Vorhaben - abweichend von § 44a Abs 3 AVG

- im Internet auf der Website der Behörde, in einer im Bundesland weit verbreiteten Tageszeitung sowie in einer weiteren, in den betroffenen Gemeinden gemäß § 19 Abs. 3 verbreiteten periodisch erscheinenden Zeitung kundzumachen.

*„Mit der Anforderung, dass die Zeitungen im Bundesland "weit verbreitet" sein müssen (§ 44a Abs 3 AVG), stellt das Gesetz auf die Anzahl der Leser ab, wobei es sich aber nicht um die Zeitung mit der höchsten Auflagezahl handeln muss; wichtig ist in diesem Zusammenhang, dass mit den beiden Zeitungen ein breites Leserspektrum im Hinblick auf den potentiell Betroffenen erreicht wird (Hinweis E vom 27. September 2013, 2010/05/0202, mwH).“ (VwGH v. 26.03.2014, GZ 2012/03/0055). Gemäß der „Auflagenliste 1. Halbjahr 2021“ des Vereins Österreichische Gemeinschaft zur Feststellung der Verbreitung von Werbeträgern/ Österreichische Auflagenkontrolle (ÖAK), Schottenring 12/5, 1010 Wien beläuft sich die Auflage der Kronen Zeitung in Niederösterreich auf 130.286 Stück, in Wien auf 74.253 Stück, des Kuriers in Niederösterreich auf 46.670 Stück, in Wien auf 45.592 (<https://www.oepak.at/auflagedetails/>). Die Kundmachung erfolgte somit in zwei im Bundesland weit verbreiteten Tageszeitungen.*

Im gegenständlichen Verfahren ist die Auflage in zwei in den betroffenen Bundesländern Niederösterreich und Wien weitverbreiteten Tageszeitungen erfolgt, da davon auszugehen ist, dass auch eine im Bundesland weitverbreitete Tageszeitung das Kriterium einer in den Standortgemeinden periodisch weit verbreiteten Zeitung entspricht und diese Vorgangsweise, hinsichtlich der anfallenden Kosten - die ja als Barauslagen gem § 76 AVG von der Antragstellerin zu tragen sind (VwGH v 17.12.2014, ZI 2012/06/0130)- vorab abgestimmt wurde.

Der Antrag und die Unterlagen sowie in weiter Folge auch das ergänzte Umweltverträglichkeitsgutachten sowie das forsttechnische Rodungsgutachten und die weiteren Ergänzungen wurden gemäß § 44a AVG im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie bzw. Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Infrastruktur und Technologie sowie in den von den Änderungen betroffenen Standortgemeinden zur öffentlichen Einsicht aufgelegt.

Die Kundmachung (das Edikt), sowie der Antrag und wesentliche Unterlagen (Einlagenverzeichnis, Übersichtskarte, Bericht gemäß EBEV, Gutachten gemäß Paragraph 31a Eisenbahngesetz, Technischer Bericht, Ergänzung der UVE in weiterer Folge auch das weitere Edikt sowie das ergänzte Umweltverträglichkeitsgutachten sowie das forsttechnische Rodungsgutachten sowie die weitere ergänzende gutachterliche Stellungnahme zum Parteiengehör wurden auch im Internet auf der Website des BMK zum Download bereitgestellt.

**II.5.** Gemäß § 24g Abs 1 Z 2 UVP-G den von der Änderung betroffenen Beteiligten gemäß § 19 leg. cit Gelegenheit hatten, ihre Interessen wahrzunehmen. Die Behörde hat dabei notwendige Ergänzungen des Ermittlungsverfahrens zu vorzunehmen. Eine zwingende Durchführung einer mündlichen Verhandlung ist somit im Änderungsverfahren nicht erforderlich und steht die Anberaumung einer mündlichen Verhandlung somit im Ermessen der Behörde. Aufgrund der Tatsache, dass während der Einwendungsfrist nur wenige Stellungnahmen erfolgt sind und seitens des VAI nur Hinweise an die Behörde zum Arbeitnehmerschutz erfolgt sind, konnte von der Durchführung einer mündlichen Verhandlung abgesehen werden. Des Weiteren wurde von der Behörde aufgrund der herrschenden COVID-Pandemie hinsichtlich des Gesundheitsschutzes von der Durchführung einer mündlichen Verhandlung Abstand genommen.

**II.6.** Zur Verfahrensdauer ist anzumerken, dass die Behörde gemäß § 73 AVG über den Genehmigungsantrag ohne unnötigen Aufschub, spätestens jedoch innerhalb von 6 Monaten zu entscheiden hat. Diese Frist konnte aufgrund der herrschenden COVID-Pandemie und deren Folgen (Lockdowns, Home-Office, erschwerte direkte Kommunikation etc) und sonstiger dringlicher abzuwickelnder bei der Behörde anhängiger Verfahren nicht eingehalten werden.

### **III. Erhobene Beweise**

Im Zuge des Ermittlungsverfahrens wurde das ergänzende UVP-Gutachten vom 5. Februar 2021 und das forsttechnische Rodungsgutachten vom 2. Februar 2021 eingeholt.

Aufgrund der weiteren eingelangten Stellungnahmen wurde die „ergänzenden gutachterlichen Stellungnahmen zum Parteiengehör“ vom 10. Juni 2021 eingeholt.

### **IV. Der festgestellte Sachverhalt**

Gegenstand des Verfahrens ist die Erteilung der Genehmigung gemäß § 24g UVP-G 2000 für die beantragten Änderungen des Vorhabens.

Die Änderungen und Abweichungen betreffen im Wesentlichen die Umsetzung von bautechnischen Maßnahmen zur Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit von Vmax 160 km/h auf Vmax 200km/h vor. Die Änderung der Streckenhöchstgeschwindigkeit hat insbesondere Auswirkungen auf die Parameter Trassierung, Schutzweichen, Weichen mit beweglichen Herzen auf den durchgehenden Hauptgleisen, Unterbau (Ausnahmegenehmigung für untere ungebundene TS), Errichtung jeweils eines Steinsatzes als Anprallschutz bei den Überführungen, Adaptierung der Kabelwege). Die Änderung betrifft die Stationierung von km 5,450 bis km 33,000.

Weiters erfolgt im gegenständlichen abgeänderten Vorhaben, die Änderung der Streckenquerschnitte, die Errichtung von Park & Rideanlagen am Bahnhof Raasdorf, bei der Hst. Unter-siebenbrunn, im Bahnhof Schönfeld-Lassee sowie die Erweiterung der Park & Rideanlage Nord und Süd im Bahnhof Siebenbrunn-Leopoldsdorf. Darüber hinaus wird ein zweigleisiger Zuglaufcheckpoint mit Schalthaus errichtet. Die in der Gemeinde Schönfeld-Lassee vorgehenden Überführung entfällt. Durch diese Maßnahmen ergibt sich auch eine geänderte Flächenbeanspruchung.

Hinsichtlich der Beschreibung der gegenständlichen Änderungen und Abweichungen des rechtskräftig genehmigten Vorhabens wird auf den Antrag bzw. die Antragsunterlagen ( Einlagenverzeichnis Einlagezahl A01-2.Ä und den Bauentwurf gemäß EisbG, Inhaltsverzeichnis Einlagezahl B010101-2.Ä)und hier wieder auf den technischer „Bericht nach §6 -2.Ä EBEV“, Ordnungsnummer B010201-2.Ä, vom Dezember 2019 und die „Umweltauswirkungen der Vorhabensänderungen“, Ordnungsnummer D010102 jeweils vom Dezember 2019 verwiesen.

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

#### **V.1. Stellungnahmen des Bundesministeriums für Arbeit, Familie und Jugend, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, Untere Donaustraße 13-15, 1020 Wien vom 10.12.2020**

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. Gemäß § 19 Abs 1 Z 2 UVP-G 2000 sind die nach den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften vorgesehenen Parteien dem UVP-Verfahren beizuziehen. Gemäß § 2 Abs 1 Z 3 UVP-G 2000 sind mitwirkende Behörden jene, die nach den Verwaltungsvorschriften an den jeweiligen Verfahren zu beteiligen sind. Das VAI ist im gegenständlichen Genehmigungsverfahren somit sowohl Partei als auch mitwirkende Behörde.

Die Stellungnahmen des Verkehrs-Arbeitsinspektorates wurde bei der Entscheidung entsprechend berücksichtigt (siehe Punkt VI.2.8. Seite 36).

Die Stellungnahmen des VAI stellen keine Einwendungen im Rechtssinne dar.

**V.2. Zur Stellungnahme der Niederösterreichische Umwelthanwaltschaft, Wiener Straße 54, Stiege B, 5. Stock, 3109 St. Pölten, vom 12. Jänner 2021 einschließlich gutachterliche Stellungnahme des forstfachlichen Amtssachverständigen (Dipl.-Ing. Dr. Fernsebner vom 7. Jänner 2021**

Gemäß § 19 Abs 1 Z 3 UVP-G 2000 kommt dem Umwelthanwalt im Verfahren gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000 Parteistellung zu.

Grundsätzlich wird auf das rechtskräftig abgeschlossene UVP-Genehmigungsverfahren sowie das 1. Änderungsverfahren verwiesen, wo unter Berücksichtigung der Erhaltung und Förderung der Offenlandschaften des Marchfeldes aus naturschutzfachlicher und hinsichtlich der Erhaltung der landwirtschaftlichen Produktionsflächen aus raumplanerischer Sicht das Ausmaß für die erforderlichen Ersatzaufforstungen festgelegt wurde. Dieser Schlüssel Wiederaufforstung-Dauerrodung wurde auch im gegenständlichen Änderungsverfahren hinsichtlich der zusätzlichen Rodefleichen nur unwesentlich abgeändert. Im sensiblen Bereich des Europaschutzgebietes „March-Thaya-Auen“ kommt es darüber hinaus durch die gegenständliche Projektänderung zu einer deutlichen Reduktion der dauernden Rodungen um rd. 1,87 ha.

Hinsichtlich der Ausweisungen der Waldfunktionen im Waldentwicklungsplan wird abermals auf das rechtskräftig abgeschlossene UVP-Verfahren verwiesen. Die Behörde folgt hier der dem aus Sicht der Behörde schlüssigen und nachvollziehbaren (und den bereits rechtskräftigen Genehmigungen zu diesem Vorhaben zugrunde gelegten) Aussage des forsttechnischen UVP-Sachverständigen in der Ergänzung zum Umweltverträglichkeitsgutachten (Seite 104), wonach der größte Teil der beantragten Rodungsflächen im Bereich des ehemaligen 2. Gleiskörpers sowie auf Böschungen von Bahndämmen oder Einschnitten situiert ist und deshalb die im rechtskräftigen Waldentwicklungsplan ausgewiesene hohe Wertigkeit der Schutz- und Wohlfahrtsfunktion sowie der Erholungsfunktion für die von den nunmehr von zusätzlichen Rodungen betroffenen Waldflächen nicht gegeben ist. Ein Großteil der Rodungsflächen ist vom Waldentwicklungsplan auch gar nicht erfasst, da der Waldentwicklungsplan für den Bezirk Gänserndorf aus dem Jahr 2008 stammt, während die Gehölzbestände im Betriebsbereich der Eisenbahn erst im Jahr 2013 infolge einer Novelle des Forstgesetzes zu Wald im forstrechtlichen Sinn wurden.

Seitens des behördlichen UVP-Sachverständigen wird hinsichtlich der vom Amtssachverständigen der Bezirkshauptmannschaft Gänserndorf aufgezeigten Mängel schlüssig und nachvollziehbar dargelegt, dass diese Mängel nur teilweise vorliegen und soweit sie vorliegen bei der Beurteilung des Sachverhalts keine Rolle spielen.

Die Rodungen zur „Erhaltung bzw. Wiederherstellung eines ausreichenden Ausmaßes an großflächigen, durch das weitgehende Fehlen von Gehölzen gekennzeichneten und weithin überblickbaren Offenlandlebensräumen mit Steppencharakter - Offenlandlebensräume mit Steppencharakter sind Lebensräume des Ziesels, der Großtrappe, aber auch diverser (Groß-)Greifvögel“ als Erhaltungsziele für die Europaschutzgebiete „Pannonische Sanddünen“ und „Sandboden und Praterterrasse“- werden (und wurden bereits in den zugrundeliegenden rechtskräftig abgeschlossenen Genehmigungsverfahren) sowohl vom UVP Sachverständigen für Forsttechnik, Wald- und Wildökologie als auch vom ökologischen Sachverständigen aus fachlicher Sicht für erforderlich und von der Behörde als im öffentlichen Interesse gelegen beurteilt.

Seitens der Behörde wurde hier auf Grundlage des rechtskräftig abgeschlossenen UVP-Verfahrens sowie des 1. Änderungsverfahrens, wo die vom forsttechnischen Sachverständigen der Bezirkshauptmannschaft Gänserndorf aufgeworfenen Fragen bereits grundlegend abgehandelt und geklärt wurden den Aussagen der UVP-Behördensachverständigen gefolgt und die beantragte Genehmigung einschließlich der Rodungsbewilligung erteilt.

### **V.3. Zur Stellungnahme der Niederösterreichische Umwelthanwaltschaft, 3109 St. Pölten, Wiener Straße 54, Stiege B, 5. Stock, vom 12.01.2021 und vom 04.03.2021**

Gemäß § 19 Abs 1 Z 3 UVP-G 2000 kommt dem Umwelthanwalt im Verfahren gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000 Parteistellung zu.

Zur Forderung der Niederösterreichischen Umwelthanwaltschaft zur Kompensation der Ausgleichsflächen zur Wiederbewaldung im Ausmaß von 1:3 wird auf die vorliegende rechtskräftige UVP-Genehmigung, wo der geforderte Schlüssel ebenfalls nicht enthalten ist, sowie die schlüssige und nachvollziehbare Stellungnahme des UVP-Behördensachverständigen in der Ergänzung zum Umweltverträglichkeitsgutachten (Seite 108) verwiesen, wonach der geringere Kompensationsgrad von Dauerrodungen durch Ersatzaufforstungen auch aus forstfachlicher Sicht gerechtfertigt und aus wildökologischer Sicht (insb. Großtrappe) geradezu geboten ist, zumal ein Großteil der in diesen Bereichen zur Rodung beantragten Waldflächen aus waldökologisch wenig erhaltenswerten Neophyten (Robinien; Götterbaum) auf Kunstböden

mit geringer Funktionserfüllung (geringe Schutz-, mittlere Wohlfahrts-, geringe Erholungswirkung) besteht. Ausdrücklich ist auch darauf hinzuweisen, dass es im Trassenabschnitt zwischen Bahnhof Marchegg und der Staatsgrenze, wo die Trasse durch das Europaschutzgebiet „March-Thaya-Auen“ verläuft, es zu durch die gegenständliche Projektänderung zu einer deutlichen Reduktion der dauernden Rodungen um rd. 1,87 ha kommt.

Seitens der NÖ Umwelthanwaltschaft wurde die Ergänzung zum Umweltverträglichkeitsgutachten und das forsttechnische Gutachten zur 2. Änderung mit Schreiben vom 4. März 2021 zur Kenntnis genommen.

### **V.4. Zur Stellungnahme der Stadtgemeinde Gänserndorf, Rathausplatz 1, 2230 Gänserndorf vom 15.12.2020**

Die Stadtgemeinde Gänserndorf ist keine Standortgemeinde des gegenständlichen UVP-Verfahrens und auch nicht von den gegenständlichen Projektänderungen betroffen. Als unmittelbar an eine Standortgemeinde angrenzende Gemeinde wurden keine wesentlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt, von der die Gemeinde betroffen sein könnte, behauptet. Es liegt somit keine Parteistellung der Stadtgemeinde Gänserndorf im gegenständlichen Verwaltungsverfahren vor.

Fachlich bzw. inhaltlich wird auf die Stellungnahme des Sachverständigen für Forsttechnik, Wald- und Wildökologie im ergänzenden Gutachten (Seite 109) sowie auf die unten unter Punkt VI.4. erfolgten Erwägungen der Behörde verwiesen.

### **V.5. Zur Stellungnahme der Grünen Gänserndorf, vertreten durch Beate Kainz, Hauptstraße 39, 2230 Gänserndorf vom 11.11.2020**

Politischen Parteien kommt gemäß § 19 UVP-G 2000 keine Parteistellung im UVP-Verfahren zu. Eine persönliche Betroffenheit der Vertreterin wurde im Verfahren nicht behauptet.

Fachlich bzw. inhaltlich wird auf die Stellungnahmen der Sachverständigen im ergänzenden Gutachten (Seite 110 ff) verwiesen.

Insbesondere wird auf die Aussage des erschütterungstechnischen Sachverständigen verwiesen, wonach keine zusätzlich erforderlichen Schutzmaßnahmen erforderlich sind und die in der Einreichung 2013 bestimmten Schutzmaßnahmen sind ausreichend um die Schutzziele zu erreichen.

Wie vom forsttechnischen Sachverständigen ausgeführt, ist der geringere Kompensationsgrad von Dauerrodungen durch Ersatzaufforstungen aufgrund der Erhaltungsziele des Europaschutzgebietes aus forstfachlicher Sicht gerechtfertigt. Darüber hinaus wird auf die vorliegende rechtskräftige UVP-genehmigung hingewiesen.

#### **V.6. Zur Stellungnahme der Wirtschaftskammer Wien als Standortanwalt für Wien, Straße der Wirtschaft 1, 1010 Wien vom 11.11.2020**

Dem Standortanwalt kommt gemäß § 19 Abs 1 Z 8 UVP-G 2000 Parteistellung im UVP-Verfahren zu. Gemäß § 19 Abs 12 UVP-G 2000 ist der Standortanwalt berechtigt, die Einhaltung von Vorschriften über öffentliche Interessen, die für die Verwirklichung des Vorhabens sprechen, geltend zu machen und zur Einhaltung dieser Vorschriften Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht sowie Revision an den Verwaltungsgerichtshof zu erheben.

Seitens des Standortanwaltes wurden keine Einwendungen im Rechtssinn erhoben. Aus fachlicher Sicht wird auf die Aussagen der Sachverständigen im ergänzenden Gutachten verwiesen (Seiten 110 ff)

#### **V.7. Zur Stellungnahme von Christian Selbach, Obere Augasse 4, 2305 Eckartsau vom 28.12.2020, vom 31.03.2021 und vom 02.07.2021**

Der Einschreiter ist als Eigentümer der an das Vorhaben angrenzenden Liegenschaft Bahnhofstraße 12, Obersiebenbrunn und kommt ihm somit Parteistellung gemäß § 19 Abs 1 UVP-G 2000 zu.

Hinsichtlich des monierten unzureichenden Schallschutzes hinsichtlich des Schienenlärms wird auf die bestehende rechtskräftige UVP-Genehmigung für Das gegenständliche Vorhaben verwiesen. Ein Betrieb in der Nacht wäre auch vor dem Ausbau möglich gewesen und ist auch nach der bestehenden rechtskräftigen Genehmigung vorgesehen. Durch die gegenständliche Änderung wird nur die maximale Geschwindigkeit von Fernreisezügen von 160 km/h auf 200 km/h angehoben. Eine „unverhältnismäßige Erhöhung des Bahnbetriebes“ erfolgt durch die beantragten Änderungen somit nicht.

Vom lärmschutztechnischen Sachverständigen wird bestätigt, dass die durchgeführten Berechnungen und Beurteilungen im Rahmen der 2. Änderungseinreichung dem Stand der Technik entsprechend durchgeführt wurden und die erforderlichen Schutzmaßnahmen aus schalltechnischer Sicht entsprechend erweitert werden.

Gesundheitsstörungen und unzumutbare Belästigungen durch den vorhabensbedingten Schienenlärm können nach Aussage des humanmedizinischen Sachverständigen durch die vorgeschriebenen und im Projekt selbst vorgesehenen Maßnahmen ausgeschlossen werden. Dauerhafte, projektbedingte Schlafstörungen von gesundheitlicher Relevanz sind an der Adresse Bahnhofstraße 12, Obersiebenbrunn weder in den frühen Nachtstunden (Tiefschlafphasen) noch in den späten Nachtstunden (REM-Phasen, Aufwachhäufigkeiten) zu erwarten.

Wie vom Sachverständigen für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer ausgeführt, wird durch die Projektmaßnahmen die Abflusssituation für Niederschlagswässer auf den Bahnhofsvorplatz nicht verschärft, Die Bahnhofstraße wird projektgemäß nicht berührt. Auch wenn die bestehende Abflusssituation für die Anrainer an die Bahnhofstraße nicht befriedigend sein sollte, erfolgt durch das gegenständliche Vorhaben diesbezüglich keine Verschlechterung.

Vom Sachverständigen für Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Licht/Blendung/Beschattung wird darauf hingewiesen, dass im Bereich des Bahnhofsvorplatzes künftig nur 5 Behindertenstellplätze situiert sein. Durch das Vorhaben wird eine bessere Verkehrssituation geschaffen und damit einparken und wenden von Fahrzeugen am Bahnhofsvorplatz wesentlich reduziert. Durch

den überwiegenden Entfall von wendenden Fahrzeugen am Bahnhofsvorplatz wird eine Belästigung durch Scheinwerferlicht bei den angrenzenden Grundstücken künftig wesentlich minimiert. Auch bei den Beleuchtungskörpern sind die Auswirkungen im Vergleich zum Ist-Zustand bei den nächsten Wohnanrainern durch neue moderne LED Beleuchtungsanlagen gering bzw. vernachlässigbar einzuschätzen.

Die Gestaltung des Bahnhofs(vor)platzes, der Verkehr in der Bahnhofstraße sowie die Errichtung einer bzw. der Erhalt der bestehenden WC-Anlage sind keine, den Parteien gemäß § 19 Abs 1 Z 1 zukommendes subjektiv-öffentliches Recht. Motorradabstellplätze sind im Bereich des Wohnhauses des Einschreiters nicht vorgesehen. Aus fachlicher Sicht wird auf die Aussagen der Sachverständigen im ergänzenden Gutachten hingewiesen. Hinsichtlich der WC-Anlage wurde seitens der ÖBB-Infrastruktur AG erklärt, dass diese nicht Bestandteil der erfolgten Genehmigungen für den Ausbau von Wien nach Marchegg sei. Seitens der verantwortlichen Abteilung der ÖBB-Immobilienmanagement GmbH wurde nach Nachfrage zur künftigen Nutzung der WC-Anlage mitgeteilt, dass die WC-Anlage weiterhin betrieben wird und die Reinigung weiterhin durch die ÖBB-Tochterfirma Mungos Sicher & Sauber GmbH & Co KG wird.

Gemäß § 42 Abs 1 EisbG ist bei Hauptbahnen, Nebenbahnen und nicht-öffentlichen Eisenbahnen ist die Errichtung bahnfremder Anlagen jeder Art in einer Entfernung bis zu zwölf Meter von der Mitte des äußersten Gleises, bei Bahnhöfen innerhalb der Bahnhofsgrenze und bis zu zwölf Meter von dieser, verboten. Die vorhabensbedingten Änderungen der Gleisanlagen im Bahnhof Siebenbrunn-Leopoldsdorf erfolgen innerhalb der bestehenden Bahnhofsgrenzen und führen somit auch zu keiner Änderung des Bauverbotsbereiches.

Vom Sachverständigen für Lärmschutz wird bestätigt, *„dass die durchgeführten Berechnungen und Beurteilungen dem Stand der Technik entsprechend durchgeführt wurden. Zusätzliche oder geänderte Maßnahmen sind aus schalltechnischer Sicht nicht erforderlich. Zur Überprüfung der tatsächlichen Schienenverkehrslärmimmissionen werden im UVGA nach Betriebsaufnahme Kontrollmessungen zwingend vorgeschrieben.“*

Hinsichtlich der endgültigen Abflusssituation der Niederschlagswässer wird auf die Stellungnahme des wasserbautechnischen Sachverständigen im Band „Ergänzende Gutachterliche Stellungnahmen zum Parteiengehör“ vom 10.06.2021 sowie die Aufnahme des Auflagenvorschlags des Sachverständigen als Nebenbestimmungspunkt IV.5.1. in den Spruch hingewiesen.

Zur nochmals monierten Situation der Blendung durch Fahrzeuge wird auf die Stellungnahme des elektrotechnischen Amtssachverständigen verwiesen, wonach die vom Einschreiter vorgelegten Pläne nicht den aktuell vorliegenden Projektunterlagen entsprechen. Insbesondere kann der aktuellen Projektunterlage „B063902-2.Ä\_LP500\_PR\_Siebenbrunn-Leopoldsdorf“ entnommen werden, dass die Parkplätze Richtung Bahnstraße nach der Errichtung der P&R Anlage nicht mehr zur Verfügung stehen werden.

#### **V.8. Zur Stellungnahme von Ursula und Walter Thesak, Kundratstraße 16/2/84, 1100 Wien vom 11.01.2021, vom 23.03.2021 und vom 01.07.2021**

Die Einschreiter sind als Eigentümer der an das Vorhaben angrenzenden Liegenschaft und Objekts Am Bahnhof 2, 2291 Schönfeld (Gst Nr 437 und 438) kommt ihm somit Parteistellung gemäß § 19 Abs 1 UVP-G 2000 zu.

Die Einschreiter sind einerseits durch die Errichtung der Park Ride-Anlage für 15 PKW und 3 Mopedabstellplätze samt Zufahrt sowie die Geschwindigkeitserhöhung auf der Eisenbahnstrecke betroffen. Sie befürchten weiters durch auf nunmehr neuen Brücken und Durchfahrten fahrenden Straßenfahrzeugen durch Lärm belästigt zu werden.

Das Vorbringen hinsichtlich der mangelhaften Einreichunterlagen hinsichtlich der Liegenschaft und des Wohnobjektes der Einschreiter wurden durch den lärmtechnischen Sachverständigen im ergänzenden UVP-Gutachten (Seite 122) entsprechend klargestellt und wird vom Sachverständigen, unter Zitierung der jeweiligen Punkte der Projektunterlagen, bestätigt, *„dass die durchgeführten Berechnungen und Beurteilungen im Rahmen der 2. Änderungseinreichung dem Stand der Technik entsprechend durchgeführt wurden“ (einschließlich der Beurteilung des Befahrens von Brücken und Durchlässen) .“Aus der Beurteilung für das Objekt von Fr. Ursula und Hr. Walter Thesak, Am Bahnhof 2 (Grundstücke Nr. 437/438) resultieren zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen.“* Aus humanmedizinischer Sicht wird bestätigt, dass es durch *„die Notwendigkeit zusätzlicher passiver Lärmschutzmaßnahmen, durch die sichergestellt werden kann, dass es zu keinen unzumutbar belästigenden oder gesundheitsgefährdenden Lärmbelastungen im Wohn- und Schlafbereich durch diese Projektänderungen kommen wird. Messtechnische Überprüfungen der Lärmprognosen werden durchgeführt, wobei die erforderliche Einfügedämmung der Schallschutzfenster, auf die Sie Anspruch auf Förderung haben, erst die Detailprüfung ergeben wird. Grundsätzlich kann der aus medizinischer Sicht erforderliche Schutz vor Bahn- und Straßenlärm bei ausreichender Wohnraumbelüftung auch durch Schalldämmlüfter erreicht werden, nur empfohlen Neuberger & Lassnig (Umwelt & Technik 2014, 04, 35) den in § 5 Abs. 5 der SchIV angeführten Kostenschlüssel von "Dreifach" auf "Fünffach" zu erhöhen, um den Freiraumschutz vor Bahnlärm zu verbessern.“*

Seitens des lärmschutztechnischen Sachverständigen wird präzisiert, dass sich *„aus den schalltechnischen Untersuchungen der 2. Änderungseinreichung sich für das betroffene Objekt objektseitige Maßnahmen an der Süd-, West- und Ostfassade ergeben. Diese Maßnahmen sind aus technischer Sicht jedenfalls für alle Arten von Lärmimmissionen wirksam.“*

Wie bereits ausgeführt und vom lärmschutztechnischen Sachverständigen bestätigt, wurden die Schallemissionen von über Brücken oder durch Durchlässe fahrenden Fahrzeuge entsprechend dem Stand der Technik berücksichtigt. Im zugrunde gelegten Betriebsprogramm bleiben die Zugzahlen (Zugzahlenabschätzung) gegenüber dem rechtskräftig genehmigten Vorhaben unverändert.

Zum gemäß § 31b Abs. 1 Z. 2 EisbG vorzulegenden Bau- und Betriebsprogramm wurde bereits im rechtskräftigen Genehmigungsbescheid vom 22. August 2014 angemerkt, dass dieses den Bau und 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 festgelegten Immissionsschutzgrenzwerte jedenfalls einzuhalten. Mögliche Kapazitätsausweitungen, mit denen die der gegenständlichen Genehmigung zugrunde liegenden Emissions- und Immissionsgrenzwerte überschritten werden, lösen gemäß § 19 EisbG eine rechtliche Verpflichtung der Eisenbahnunternehmung im späteren Betrieb aus, entsprechende zusätzliche Maßnahmen zu ergreifen.

Vom lärmschutztechnischen Sachverständigen wird bestätigt, dass sämtliche vorhabenseitigen Lärmimmissionen entsprechend der jeweils gültigen Immissionsschutzvorschriften nach dem

Stand der Technik beurteilt wurden. Eine Gesamtlärmbeurteilung ist derzeit weder aus lärmtechnischer, noch aus humanmedizinischer Sicht möglich. Dies ist auch aus rechtlicher Sicht auf Grundlage unterschiedlicher Rechtsgrundlagen nicht möglich. Somit entspricht die geforderte Gesamtlärmbetrachtung nicht dem Stand der Technik betreffend Einzelfallbeurteilungen in Anlagengenehmigungsverfahren und ist auch aus rechtlicher Sicht nicht möglich. (Siehe dazu auch die ständige Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes, zuletzt E vom E vom 24.04.2020, W248 2194564-1 „4gl Ausbau Linz-Marchtrenk“, 22.12.2020, W104 2216195-1 „Umfahrung Wiener Neustadt“)

Vom Sachverständigen für Lärm- und Erschütterungsschutz wird auch bestätigt, dass Beurteilung der Erschütterungsimmissionen im Rahmen der 2. Änderungseinreichung nach dem Stand der Technik erfolgt ist. *„Aus der erschütterungstechnischen Beurteilung der Schienenverkehrsimmissionen auf Basis des Zugaufkommens der 2 Änderungseinreichung ergeben sich“* aus Sicht des erschütterungstechnischen Sachverständigen *„keine zusätzlich erforderlichen Schutzmaßnahmen, die in der Einreichung 2013 bestimmten Schutzmaßnahmen sind ausreichend um die Schutzziele zu erreichen.“* Auch seitens des humanmedizinischen Sachverständigen wird bestätigt, dass *„unzumutbare Belästigungen durch projektbedingte Vibrationen in der Betriebsphase ausgeschlossen werden können.“*

Seitens des elektrotechnischen Amtssachverständigen wird insbesondere bestätigt, dass *„die Berechnung der durch die Projektänderung bedingten Änderung der Oberleitungsgeometrie an diesen beiden exponierten Adressen in Glinzendorf und Untersiebenbrunn ausreichend ist. Diese vergleichenden Rechenergebnisse im Bericht „Umweltwirkungen der Vorhabensänderungen“ zeigen, dass die Projektänderung der Querprofile und dadurch bedingten Änderung der Oberleitungsgeometrie zu keiner Änderung der Auswirkungen im Vergleich mit der UVE 2013 (und somit dem Rechtskräftig genehmigten Vorhaben) führt.“*

Hinsichtlich der befürchteten EMF-Belastung wird seitens des humanmedizinischen Sachverständigen bestätigt, dass *„die Berechnung der EMF-Belastung durch die Projektänderung (Oberleitungsgeometrie) an den beiden exponierten Adressen in Glinzendorf und Untersiebenbrunn ausreichend ist, um auch Gesundheitsgefährdungen an Ihrem Wohnort dadurch ausschließen zu können.“*

Zur nochmals im Schreiben vom 23.03.2021 monierten nicht erkennbaren Zuordnung bzw. Fehler in den Einreichunterlagen wird seitens des lärmtechnischen Sachverständigen präzisiert:

*„Nach Rücksprache mit dem schalltechnischen Planer erfolgte die Zuordnung der Adressen zu den untersuchten Objekten entlang der Strecke auf Basis der verfügbaren Daten. Dem betroffenen Objekt L001 wurde in der Gebäudeaufnahme 2010 durch den Planer irrtümlich eine falsche Adresse zugeordnet (Lasse 2291, Wagramerstraße). Aus den Rasterlärmkarten und den Abbildungen (Fotos) in der Gebäudeaufnahme wurde dieses Objekt aber eindeutig in der Umweltverträglichkeitsprüfung dem Objekt von Fr. Ursula und Hr. Walter Thesak (Am Bahnhof 2, Schönfeld) zugeordnet. Die Objektnummer L001 ist durchgehend konsistent diesem Objekt zugeordnet. Diese Zuordnung wurde auch nochmals durch den schalltechnischen Planer geprüft und bestätigt (siehe Aktenvermerk iC Consulente, 25.03.2021).*

*Die irrtümliche Bezeichnung des Objekts in der Gebäudeaufnahme und fortfolgend im Wirkfaktorbericht führt zu keiner Änderung in der Beurteilung des Objekts L001, bzw. auch nicht in der Beurteilung der passiven Maßnahmen.“*

Welche Gebäudeöffnungen mit einem Schallschutz zu versehen sind, kann erst im Zuge der Detailplanung festgestellt werden, in der gemäß § 5 Abs 5 SchIV zu prüfen ist, ob die dahinter liegenden Bereiche und Räume zumindest überwiegend Wohn- oder Schlafzwecken dienen.

Die Frage der Kostentragung betrifft keinen lärmtechnisch oder humanmedizinisch relevanten Aspekt und hat die Art der Kostentragung auch keinen ersichtlichen Einfluss auf die Umweltverträglichkeit des Vorhabens und ist somit nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens. Hinsichtlich der Kostentragung wird auf die „Durchführungsbestimmungen zur SchIV“ hingewiesen, aus denen sich die gebräuchlichen Regeln für die Kostentragung ergeben (GZ. [BMVIT-260.415/0001-II/SCH5/2005](#), Punkt 6.2 "Abwicklung")

Wie vom humanmedizinischen Sachverständigen bestätigt, *„sind die vorgesehenen Maßnahmen (objektseitiger Lärmschutz ausreichend um Gesundheitsstörungen und unzumutbare Belästigungen zu verhindern. Projektbedingte gesundheitliche Lärmschäden sind keinesfalls zu erwarten, auch nicht für Langzeit-Nutzer dieser Liegenschaft.“* Ein Abgehen vom Schlüssel des § 5 Abs 3 SchIV (vorgegebenen Kostenrelation zwischen aktivem und passiven Lärmschutz - "Wenn die für die bahnseitigen Maßnahmen aufzuwendenden Kosten das Dreifache der Herstellungskosten objektseitiger Maßnahmen übersteigen, sind grundsätzlich objektseitige Maßnahmen zu setzen") ist somit auch aus humanmedizinischer Sicht nicht erforderlich.

Die von den Einschreitern vorgeschlagene Zufahrt zur Parkfläche Schönfeld-Lassee Nord ist ebenso wie eine alternative Führung des Radweges von der Antragstellerin nicht beantragt worden. Gegenstand des Verfahrens ist das zur Genehmigung vorgelegte Projekt. Hinsichtlich der Erfordernis dieser Wegeverbindungen wird auf die Stellungnahme der Sachverständigen im Band „Ergänzende Gutachterliche Stellungnahmen zum Parteiengehör“, Seite 18 vom 10.06.2021 verwiesen.

Allfällige Schäden, Wertminderung und Zusatzkosten sind nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens und auf den Zivilrechtsweg zu verweisen.

Der Stellungnahme (E-Mail) der Einschreiter vom 01.07.2021 ist kein neues Vorbringen mehr zu entnehmen. Zusammenfassend wird zu den einzelnen Punkten wiederholt ausgeführt:

1. Vom lärmenschutztechnischen Sachverständigen wird bestätigt, dass die irrtümliche Bezeichnung des Objekts in der Gebäudeaufnahme und fortfolgend im Wirkfaktorbericht zu keiner Änderung in der Beurteilung des Objekts L001, bzw. auch nicht in der Beurteilung der passiven Maßnahmen führt.“
2. Im Zuge der Detailplanung werden die zu schützenden überwiegend zur Wohn- und Schlafnutzung dienenden Räume und deren Fensteröffnungen erhoben. Das Eisenbahnunternehmen hat diesbezüglich noch an die Einschreiter heranzutreten. Hinsichtlich der erforderlichen lärmtechnischen Objektschutzmaßnahmen wird auf den, in den Spruch des Bescheides (Spruchpunkt IV.1.11.) übernommenen Aufslagenvorschlag des lärmenschutztechnischen Sachverständigen verwiesen.
3. Der Behörde ist bekannt, dass der Einbau von Lärmschutzfenstern und –Lüftern technisch grundsätzlich bei allen Gebäudeöffnungen möglich ist. Fragen der allfällige Kostentragung sind nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens.
4. Ein Freiraumschutz ist gemäß § 2 Abs 5 SchIV grundsätzlich nur für Erholungs-, Park- oder (öffentliche) Gartenanlagen vorgesehen Ein darüberhinausgehender Freiraumschutz ist rechtlich nicht angeordnet.
5. Das gegenständliche Setzen der objektseitigen Maßnahmen entspricht dem Kostenschlüssel des § 5 Abs 3 SchIV.
6. Das Befahren der Fußgängerunterführung wurde in der schalltechnischen Planung entsprechend berücksichtigt. Besohlte Schwellen ergeben nach Aussage des Sachverständigen keine Änderungen der Lärmbeurteilung, da sie dem Erschütterungsschutz dienen. Erschütterungsschutzmaßnahmen sind aber im Bereich des Bahnhofes Schönfeld nicht erforderlich.

7. Wie vom Sachverständigen ausgeführt ist eine Wirkung der Bahnsteigkanten, sowie der Bahnsteigdächer ist nur im unmittelbaren Nahbereich des Bahnhofs zu erwarten.
8. Die Beurteilung der Lärmbelastung (auch) durch die Park & Ride Anlage durch den humanmedizinischen Sachverständigen ist erfolgt (Gutachten „Ergänzung zum Umweltverträglichkeitsgutachten zur 2. Änderung“, Seite 128)
9. Der in der SchIV, welche als gültige Rechtsnorm auch anzuwenden ist, vorgesehene "Schienenbonus" entspricht nach wie vor dem Stand der Technik. Bei Berücksichtigung eines Spitzenpegelkriteriums (ohne "Schienenbonus"), wie im gegenständlichen Fall bereits im Rahmen des Behördenverfahrens erfolgt, sind die Vorgaben der SchIV aus humanmedizinischer Sicht jedenfalls als zulässig anzusehen.
10. Wie vom humanmedizinischen Sachverständigen bestätigt, sind aufgrund der vorhabensbedingten Lärmimmissionen (Bau-, Schienen und Straßenlärm) bei Einhaltung der im Projekt vorgesehenen und zusätzlich von der Behörde vorgeschriebenen Maßnahmen unzumutbaren Belästigungen oder gar eine Gesundheitsgefährdung auszuschließen.
11. Schadenersatz und allfällige Kostentragung sind nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens

#### **V.9 Zur Stellungnahme von Marlies Fritz- Selbach, Dr. Zechmayer-Ring 3, 2293 Marchegg vom 12.01.2021**

Die Einschreiterin ist als Eigentümerin der an das Vorhaben angrenzenden Liegenschaft Bahnhofstraße 11, Obersiebenbrunn und kommt ihm somit Parteistellung gemäß § 19 Abs 1 UVP-G 2000 zu.

Hinsichtlich des monierten unzureichenden Schallschutzes hinsichtlich des Schienenlärms wird auf die bestehende rechtskräftige UVP-Genehmigung für Das gegenständliche Vorhaben verwiesen. Ein Betrieb in der Nacht wäre auch vor dem Ausbau möglich gewesen und ist auch nach der bestehenden rechtskräftigen Genehmigung vorgesehen. Durch die gegenständliche Änderung wird nur die maximale Geschwindigkeit von Fernreisezügen von 160 km/h auf 200 km/h angehoben. Eine „unverhältnismäßige Erhöhung des Bahnbetriebes“ erfolgt durch die beantragten Änderungen somit nicht.

Vom lärmschutztechnischen Sachverständigen wird bestätigt, dass die durchgeführten Berechnungen und Beurteilungen im Rahmen der 2. Änderungseinreichung dem Stand der Technik entsprechend durchgeführt wurden und die erforderlichen Schutzmaßnahmen aus schalltechnischer Sicht entsprechend erweitert werden.

Gesundheitsstörungen und unzumutbare Belästigungen durch den vorhabensbedingten Schienenlärm können nach Aussage des humanmedizinischen Sachverständigen durch die vorgeschriebenen und im Projekt selbst vorgesehenen Maßnahmen ausgeschlossen werden.

Wie vom wasserbautechnischen Sachverständigen bestätigt, *„wird durch die Projektmaßnahmen die Abflusssituation für Niederschlagswässer auf den Bahnhofsvorplatz nicht verschärft, Die Bahnhofstraße wird projektgemäß nicht berührt. Auch wenn die bestehende Abflusssituation für die Anrainer an die Bahnhofstraße nicht befriedigend sein sollte, ist aus fachlicher Sicht nicht zu begründen, warum im Zuge des Bahnprojektes vom Konsenswerber Verbesserungen an der Entwässerung des Bahnhofsvorplatzes oder der Bahnstraße durchzuführen wären.“*

Vom Sachverständigen für Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Licht/Blendung/Beschattung wird darauf hingewiesen, dass im Bereich des Bahnhofsvorplatzes künftig nur 5 Behindertenstellplätze situiert sein. Durch das Vorhaben wird eine bessere Verkehrssituation geschaffen und damit einparken und wenden von Fahrzeugen am Bahnhofsvorplatz wesentlich reduziert. Durch

den überwiegenden Entfall von wendenden Fahrzeugen am Bahnhofsvorplatz wird eine Belästigung durch Scheinwerferlicht bei den angrenzenden Grundstücken künftig wesentlich minimiert. Auch bei den Beleuchtungskörpern sind die Auswirkungen im Vergleich zum Ist-Zustand bei den nächsten Wohnanrainern durch neue moderne LED Beleuchtungsanlagen gering bzw. vernachlässigbar einzuschätzen.

Die Gestaltung des Bahnhofs(vor)platzes, der Verkehr in der Bahnhofstraße sowie die Errichtung einer bzw. der Erhalt der bestehenden WC-Anlage sind keine, den Parteien gemäß § 19 Abs 1 Z 1 zukommendes subjektiv-öffentliches Recht. Motorradabstellplätze sind im Bereich des Wohnhauses des Einschreiterin nicht vorgesehen. Aus fachlicher Sicht wird auf die Aussagen der Sachverständigen im ergänzenden Gutachten hingewiesen. Hinsichtlich der WC-Anlage wurde seitens der ÖBB-Infrastruktur AG erklärt, dass diese nicht Bestandteil der erfolgten Genehmigungen für den Ausbau von Wien nach Marchegg sei. Seitens der verantwortlichen Abteilung der ÖBB-Immobilienmanagement GmbH wurde nach Nachfrage zur künftigen Nutzung der WC-Anlage mitgeteilt, dass die WC-Anlage weiterhin betrieben wird und die Reinigung weiterhin durch die ÖBB-Tochterfirma Mungos Sicher & Sauber GmbH & Co KG wird.

**V.10. Zur Stellungnahme der Umweltorganisation Virus (Verein Projektwerkstatt für Umwelt und Soziales), c/o WUK-Umweltbüro Währingerstr. 59, 1090 Wien vertreten durch Wolfgang Rehm vom 23.12.2020 und vom 02.07.2021**

**V.10.1.** Die gemäß § 19 Abs 7 UVP-G 2000 anerkannten Umweltorganisation Virus (Anerkennungsbescheid BMLFUW-UW.1.4.2/0070-V/1/2013 vom 17.12.2013, Überprüfungsbescheid BMNT-UW.1.4.2/0196-I/1/2019 vom 9.12.2019) hat Parteistellung und ist berechtigt, die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften im Verfahren geltend zu machen, soweit sie während der Auflagefrist gemäß § 9 Abs. 1 schriftlich Einwendungen erhoben hat. Sie ist auch berechtigt, Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht sowie Revision an den Verwaltungsgerichtshof zu erheben.

**V.10.2.** Wie vom Sachverständigen für Verkehrswesen Schiene und Straße bestätigt, gibt es durch die gegenständlichen Änderungen weder ein geändertes Betriebsprogramm 2025+ noch eine geänderte Zugzahlenabschätzung für den Vollausbau. Durch die Geschwindigkeitsanhebung selbst ergibt sich auch kein weiterer Flächenmehrbedarf. Ein geringfügiger Flächenmehrbedarf ergibt sich aus den durch die Geschwindigkeitsanhebung bedingten bautechnischen Maßnahmen an Kunstbauten sowie die Ausführung von Schutzweichen.

Die Erhöhung der maximalen Streckenhöchstgeschwindigkeit von 160 km/h auf 200 km/h stellt unzweifelhaft eine Maßnahme zur Attraktivierung des Eisenbahn-Personenverkehrs im gegenständlichen Streckenabschnitt und über den gegenständlichen Streckenabschnitt hinaus auf der gesamten TEN-Achse dar. Insbesondere gewinnt die Bahn im Personen-Fernverkehr durch die Geschwindigkeitserhöhung an Attraktivität gegenüber dem Flugverkehr. Der zu erwartende Umstieg vom Kraftfahrzeug im Personennahverkehr sowie den Umstieg von der Luftfahrt zur nunmehr elektrifizierten Bahn entspricht auch den Vorgaben des Klimaschutzes.

**V.10.3.** Wie vom Sachverständigen für Verkehrswesen Schiene und Straße bestätigt, *„erfolgte der Entfall der Überführung Lasee (Gemeindestraßenüberführung Objekt SM31) nach Angaben der Projektwerberin in Abstimmung mit der Gemeinde. Als Ersatz für den Entfall werden nach Angaben der Projektwerberin bestehende Wirtschaftswege ertüchtigt.*

*Die Verbindung bzw. Anbindung der Siedlungsgebiete von Schönfeld im Marchfeld und Lasee ist weiterhin über höherrangige Straßen gewährleistet. Die landwirtschaftlichen Flächen nördlich und südlich der Bahn sind weiterhin über bestehende alternative Wegverbindungen erreichbar.“*

**V.10.4.** Seitens des forsttechnischen Sachverständigen wird bestätigt, dass *„die Änderungen bei den Rodungsflächen beim Vergleich der Rodungspläne für das genehmigte Vorhaben mit den Rodungsplänen für die 2. Projektänderung ersichtlich sind.“*

Wie vom forsttechnischen Sachverständigen ausgeführt, ist der geringere Kompensationsgrad von Dauerrodungen durch Ersatzaufforstungen aufgrund der Erhaltungsziele des Europaschutzgebietes aus forstfachlicher Sicht gerechtfertigt und wurde dies bereits im rechtskräftig abgeschlossenen Genehmigungsverfahren als forstrechtlich und forstfachlich zulässig und umweltverträglich beurteilt. Die nunmehr von zusätzlichen Rodungen betroffenen Flächen stellen im Wesentlichen keine dem Erosionsschutz dienenden Gehölzanteile dar. Darüber hinaus wird nochmals auf die vorliegende rechtskräftige UVP-Genehmigung hingewiesen, in der das Verhältnis von Dauerrodungen zu Ersatzaufforstungen auch beim bereits genehmigten Projekt im Wesentlichen dasselbe war, wie nun bei den Projektänderungen. Die Vorhabensauswirkungen auf den Wald sind vom forsttechnischen Sachverständigen auch unter Berücksichtigung der 2. Projektänderungen insgesamt so wie beim genehmigten Vorhaben für die Bauphase als „merkbar nachteilig“ und für die Betriebsphase ebenfalls als „merkbar nachteilig“ zu bewerten. Es kommt durch die gegenständliche 2. Projektänderung gegenüber dem genehmigten Vorhaben insgesamt zu keiner geänderten Gesamtbewertung.

Zum Einwand, dass die March-Thaya-Auen einen deutlich geringeren Auwaldanteil aufweisen als die Donauauen ist darauf hinzuweisen, dass das 2. Änderungsprojekt nunmehr im Bereich des Europaschutzgebietes March-Thaya-Auen eine Verringerung der Dauerrodeflächen um 1,87 ha vorsieht

Hinsichtlich des zulässigen Rodungszeitraumes wird auf die Nebenbestimmung Spruchpunkt IV.4.9. verwiesen.

**V.10.5.** Vom lärmtechnischen Sachverständigen wird entsprechend begründet bestätigt, dass *die durchgeführten Berechnungen und Beurteilungen im Rahmen der 2. Änderungseinreichung dem Stand der Technik entsprechend durchgeführt wurden. Die erforderlichen Schutzmaßnahmen aus schalltechnischer Sicht werden entsprechend erweitert, weitere Beurteilungen sind aus Sicht des Sachverständigen nicht erforderlich.“*

Seitens des humanmedizinischen Sachverständigen wird bestätigt, dass es durch die gegenständlichen Projektänderungen hinsichtlich des Bau- und Verkehrslärms zu keinen unzumutbaren Belästigungen oder gar Gesundheitsgefährdungen kommt.

Zum geforderten 5-jährigen Verkehrslärmmonitoring bis 2040 ist auf die Bestimmung des § 19 Abs 1 und 2 EisbG zu verweisen, wonach die Eisenbahn samt den zugehörigen Eisenbahnanlagen nach Maßgabe der Rechtsvorschriften und entsprechend der nach dem EisbG erforderlichen Konzessionen, Genehmigungen und Bewilligungen zu betreiben ist sowie durch den Bau, Bestand oder Betrieb der Eisenbahn keine Schäden an öffentlichem und privatem Gut entstehen und diesbezüglich die nötigen Vorkehrungen zu treffen sind. Anders als etwa bei Straßenbauvorhaben hat es das betriebsführende Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit Erstellung des Betriebsprogramms in der Hand, die Vorgaben der Genehmigungsbescheide, insbesondere hinsichtlich der Schienenlärmimmissionen jedenfalls einzuhalten. Somit hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen künftig die gesetzlichen und die in der Genehmigung festgelegten Immissionsgrenzwerte jedenfalls einzuhalten, und dies berücksichtigende Betriebsprogramme

bzw Fahrpläne zu erstellen. Somit steht es dem Eisenbahnunternehmen im künftigen Betrieb frei auch ein Betriebsprogramm mit höherer Zugzahl zu fahren, sofern die im Verfahren festgelegten Grenzwerte eingehalten werden oder unter Setzung von Vorkehrungen wie betrieblichen (zB Geschwindigkeitsreduktion) oder baulichen (zB zusätzliche Lärmschutzwände) Maßnahmen die festgesetzten Grenzwerte jedenfalls einzuhalten. Über diese sich aus den Bestimmungen des § 19 Abs 1 und 2 EisbG ergebende Selbstkontrolle hinaus unterliegt das Eisenbahnunternehmen auch nach Abschluss der UVP nach dem Zuständigkeitsübergang der Aufsicht durch die Eisenbahnbehörde, die auch eine Überwachung der in § 19 Abs 1 und 2 EisbG normierten Pflichten durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit einschließt.

## **VI. Erwägungen zu den Genehmigungsvoraussetzungen**

### **VI.1. Genehmigung nach § 24g UVP-G 2000**

**VI.1.1.** Gemäß 24g. Abs 1 UVP-G 2000 sind Änderungen einer gemäß § 24f UVP-G 2000 erteilten Genehmigung (§ 24f Abs. 6) vor dem in § 24h Abs. 3 genannten Zeitpunkt unter Anwendung der Genehmigungsvoraussetzungen des § 24f zulässig, wenn

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

Die Behörde hat dabei notwendige Ergänzungen des Ermittlungsverfahrens vorzunehmen.

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

Gemäß § 24f Abs 1 UVP-G 2000 idgF dürfen Genehmigungen 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 Sinne 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.

Bei Eisenbahnvorhaben im Sinne des § 23b UVP-G 2000 idgF ist gemäß § 24f Abs 2 UVP-G 2000 letzter Satz die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinne des Abs 1 Z 2 lit. c nach bestehenden besonderen Immissionsschutzvorschriften zu beurteilen. Für die Begrenzung von Schallimmissionen auf Grund des Schienenverkehrs ist seit dem Jahr 1993 für den Neubau und den wesentlichen Umbau von Strecken(-teilen) die Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung, BGBl. Nr. 415/1993, anzuwenden.

Gemäß § 24f Abs 1a UVP-G 2000 idgF ist die Zustimmung Dritter insoweit keine Genehmigungsvoraussetzung, als für den betreffenden Teil des Vorhabens in einer Verwaltungsvorschrift die Möglichkeit der Einräumung von Zwangsrechten vorgesehen ist.

Gemäß § 24f Abs 3 UVP-G 2000 sind die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung (insbesondere Umweltverträglichkeitserklärung, Umweltverträglichkeitsgutachten oder zusammenfassende Bewertung, Stellungnahmen, einschließlich der Stellungnahmen und dem Ergebnis der Konsultationen nach § 10 UVP-G 2000, 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.

**VI.1.2.** Seitens der Behörde wurde geprüft, ob die gegenständliche Bescheidänderungen – nach den Ergebnissen der UVP – den Genehmigungsvoraussetzungen des § 24f Abs 1 bis 5 (also den UVP-spezifischen Genehmigungsvoraussetzungen) nicht widerspricht. Es war jedoch nicht zu prüfen ob die Änderungen dem Ergebnis der UVP widersprechen. (Schmelz/Schwarzer UVP-G-ON 1.00 § 18 b Rz 13). § 24f Abs 1 bis 5 UVP-G 2000 legt die im UVP-Verfahren nach dem dritten Abschnitt des UVP-G 2000 anzuwendenden zusätzlichen Genehmigungskriterien fest. Diese Genehmigungskriterien gelten für die teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren gemäß § 24 Abs 1 und Abs 3 UVP-G 2000.

Im ergänzten Gutachten gemäß § 31a EisbG (relevante Fachgebiete Eisenbahnbautechnik, Konstruktiver Ingenieurbau, Hochbau, Eisenbahnbetrieb, Signal-, Fernmelde- und Elektrobetriebstechnik & Oberleitung, Geotechnik, Wasserbautechnik, Oberfläche (Straße)) wird von den Sachverständigen ausgeführt, dass das Vorhaben 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.

Die UVP-Sachverständigen wurden beauftragt, die vorliegende ergänzte Umweltverträglichkeitserklärung auf die Übereinstimmung mit den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung mit den nunmehr beantragten Änderungen zu prüfen und die Prüfung erforderlichenfalls zu ergänzen. Dem im Verfahren erstatteten ergänzenden UVP-Gutachten (Fachgebiete Verkehrswege Schiene und Straße, Humanmedizin, Lärm- und Erschütterungsschutz, Wasserbautechnik und Oberflächenwässer, Luft(schadstoffe) und Klima, Elektrotechnik, Oberleitung, Elektromagnetische Felder, Licht/Blendung/Beschattung, Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik, Forsttechnik, Wald- und Wildökologie, Abfallwirtschaft, Boden- und Grundwasserchemie, Ökologie, Gewässerökologie, Raumplanung, Orts- und Landschaftsbild und

Sachgüter) ist zusammenfassend zu entnehmen, dass die Sachverständigen zum Schluss kommen, dass die Änderungen (im Wesentlichen die Geschwindigkeitsanhebung) jedenfalls keine Änderung des Charakters des Vorhabens darstellen und umweltverträglich sind. Die ergänzenden Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung zu den gegenständlichen Änderungen widersprechen § 24 f Abs 1 bis 5 UVP-G 2000 nicht.

Die Sachverständigen aller Fachbereiche kommen somit zum Schluss, dass die umweltrelevanten Genehmigungskriterien des §24f UVP-G 2000 aus fachlicher Sicht eingehalten werden sofern die im Kapitel 6 des Gutachtens (Ergänzung zum Umweltverträglichkeitsgutachten zur 2. Änderung vom 05.02.2021) beschriebenen zwingend erforderlichen Maßnahmen der Fachbereiche Lärm- und Erschütterungsschutz, Humanmedizin, Geologie, Hydrogeologie und Geotechnik, Forsttechnik, Wald- und Wildökologie) eingehalten werden.

Im Sinne einer umfassenden und integrativen Gesamtschau wurde somit von den Sachverständigen aus fachlicher Sicht bestätigt, dass die Genehmigungsvoraussetzungen für das gegenständliche Vorhaben gegeben sind.

Nach der herrschenden Lehre besagt § 24g Abs 1 Z1 UVP-G 2000 bloß, dass die Änderungen nicht den Genehmigungsbestimmungen des § 24 f Abs 1 bis 5 leg. cit widersprechen dürfen. Ob sie auch der vorangegangenen UVP entspricht ist irrelevant. (Altenburger in Altenburger/Raschauer Kommentar zum Umweltrecht zu § 18b UVP-G, dort weitere Literaturverweise).

Es steht somit fest, dass die beantragten Änderungen weiterhin § 24f Abs 1 bis 5 UVP-G 2000 entsprechen.

Materienrechtlich waren insbesondere die Bestimmungen des Eisenbahngesetzes als Prüfmaßstab für das Änderungsverfahren heranzuziehen, siehe dazu auch Punkt **VI.3.** unten.

**VI.1.3.** Die von der Änderung betroffenen Beteiligten gemäß § 19 UVP-G 2000 hatten im Verfahren im Zuge der öffentlichen Auflage des Antrags samt Unterlagen sowie nach nochmaligen Parteiengehör Gelegenheit ihre Interessen wahrzunehmen, siehe dazu die Schilderung des Verfahrensverlaufes oben. Insbesondere wird auf die öffentliche Auflage des Antrags und der Änderungsunterlagen im Zuge der Einleitung des Verfahrens nach den Großverfahrensbestimmungen sowie die Gewährung des Parteiengehörs hinsichtlich der Ergänzung zum UVP-Gutachten hingewiesen

**VI.1.4.** Somit waren die erforderlichen Genehmigungsvoraussetzungen des § 24g UVP-G 2000 erfüllt. Da die Änderungen auch keinen Versagungsgrund nach den von der Behörde mitanzuwendenden Materiegesetzen dargestellt haben (siehe unten), war spruchgemäß zu entscheiden.

## **VI.2. Mit Anwendung des EisbG**

**VI.2.1.** Die Eisenbahnstrecke Wien – Staatsgrenze bei Marchegg wurde mit Verordnung der Bundesregierung vom 10. Jänner 2012, BGBl II 11/2012 gemäß § 1 Abs 1 HIG zur Hochleistungsstrecke erklärt (5. Hochleistungsstreckenverordnung).

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

Die gegenständlichen Änderungen stehen unzweifelhaft nicht im Widerspruch zur erteilten rechtskräftigen bzw. nunmehr durch Spruchpunkt I.2. erweiterten Trassengenehmigung gemäß § 3 HIG.

**VI.2.2.** Gemäß § 31 EisbG ist für den Bau oder die Veränderung von Eisenbahnanlagen und nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen um die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung anzusuchen. Dem Antrag ist gemäß § 31a EisbG ein Bauentwurf in dreifacher Ausfertigung und bei Hauptbahnen ein, die projektrelevanten 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.

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.

4. 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.

**VI.2.3.** 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 leg. cit. anzuwenden ist. Gemäß § 93 Abs 2 ASchG sind u. a. im eisenbahnrechtlichen Genehmigungsver-

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

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

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 idF BGBl. II Nr 188/2021 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.

**VI.2.4.** Da die gegenständliche Hochleistungsstrecke Teil des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems ist bedeutet dies, dass auch die materiellrechtlichen Bestimmungen des 8. Teils des EisbG (§§ 86 ff) anzuwenden sind.

Durch die gegenständlichen Projektänderungen sind die unter die Richtlinie 2008/57/EG bzw. den 8. Teil des Eisenbahngesetzes fallenden Teilsysteme Infrastruktur (INF HS), Zugsicherung und Signalgebung (CCS), einschließlich Personen mit eingeschränkter Mobilität (PRM) und Energie (ENE) betroffen.

Seitens der Antragstellerin wurden diesbezüglich die EG-Zwischenprüfbescheinigung, Nr 1602/8.6/SG/2020/ENE/DEEN/193921/ENE001 gemäß RL 2008/57/EG für das Teilsystem Energie (ENE), Prüfmodul SG – Bewertungsphase „Entwurf und Entwicklung“, vom 12. August 2020, GZ 19/3021/ENE001 und der Inspektionsbericht gemäß für die Teilsysteme Infrastruktur (INF), und Personen mit eingeschränkter Mobilität (PRM), Prüfmodul SG - Phase „Einreichplanung“ vom 12. August 2020, erstellt jeweils von der Benannten Stelle und Akkreditierten Überwachungsstelle Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H, Untere Viaduktgasse 2, 1030 Wien vorgelegt.

Auf das Erfordernis der Vorlage der EG-Prüferklärungen samt vollständigen Unterlagen für jedes betroffene Teilsystem (insbesondere die EG-Prüfbescheinigung) im Zuge der Inbetriebnahmegenehmigung gemäß § 104 ff EisbG sowie den sich daraus ergebenden Spruchpunkt I.3.3. wird hingewiesen.

**VI.2.5.** Seitens der Antragstellerin wurde ein Gemeinschaftsgutachten gemäß § 31a EisbG vom 17. August 2020 der Benannten Stelle und Akkreditierten Überwachungsstelle Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H, 1030, GZ 19-3021 vorgelegt. Da das betreffende Vorhaben eine Hauptbahn betrifft, enthält das Gutachten auch eine allgemein verständliche Zusammenfassung.

Das Gemeinschaftsgutachten gemäß § 31a EisbG wurde von Sachverständigen aus dem in § 31a Abs 2 EisbG angeführten Personenkreis verfasst und beinhaltet die im Folgenden angeführten projektrelevanten Fachgebiete:

- Eisenbahnbautechnik
- Konstruktiver Ingenieurbau

- Hochbau
- Eisenbahnbetrieb
- Signal-, Fernmelde- u. Elektrobetriebstechnik & Oberleitung
- Geotechnik
- Wasserbautechnik
- Oberfläche (Straße)

Die aufgezählten Fachgebiete umfassen nach Aussage der Gutachter alle projektrelevanten Aspekte.

Die Bahn Consult TEN BewertungsgesmbH sowie sämtliche externe Teilgutachter entsprechen den formalen Voraussetzungen des § 31a Abs 2 EisbG.

Zusammenfassend wurde im Gutachten ausgeführt, dass der gegenständliche Bauentwurf dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebs der Eisenbahn, des Betriebs von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen an den Arbeitnehmerschutz entspricht.

Dem Gutachten ist zu entnehmen, dass die Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entsprechend der AVO Verkehr 2017 (BGBl. II Nr. 422/2006 idF BGBl. II Nr. 288/2018) unter Berücksichtigung des Schwerpunktkonzeptes aus Sicht des Arbeitnehmerschutzes R 10 für Eisenbahnanlagen begutachtet wurden und die Erfüllung aller Erfordernisse festgestellt wurde.

Seitens der Gutachter gemäß § 31a EisbG besteht hinsichtlich der Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß § 31 ff. EisbG kein Einwand.

Die Behörde hat das vorgelegte Gutachten nach § 31a EisbG 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 schlüssig, vollständig und nachvollziehbar. Aus dem Gutachten gemäß § 31a EisbG ergibt sich somit, dass 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.

**VI.2.6.** Hinsichtlich allfällig berührter Interessen von Gebietskörperschaften sind hinsichtlich des Eisenbahnrechts keine Stellungnahmen erfolgt.

**VI.2.7.** Zu den eingewendeten subjektiv-öffentlichen Rechten wird auf Punkt V oben sowie die nachfolgende Würdigung unter Punkt VII verwiesen. Soweit darin überhaupt subjektiv-öffentliche Interessen nach dem EisbG vorgebracht wurden, waren diese aufgrund des Überwiegens der Vorteile durch Bau und Betrieb der Eisenbahn für die Öffentlichkeit über die Nachteile, die den Parteien durch Ausführung und Inbetriebnahme entsteht gemäß §31f Z 3 EisbG abzuweisen.

**VI.2.8.** 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 2017 (AVO Verkehr 2017) 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, nachzuweisen und haben die Gutachten hiezu insbesondere die in Abs 2 der zitierten Bestimmung angeführten Prüfungen zu enthalten.

Diese wurden durch die Gutachter überprüft und im Gutachten gemäß § 31a EISBG festgehalten, dass Arbeitnehmerschutzbestimmungen gemäß der AVO-Verkehr 2017 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.

Seitens des Bundesministeriums für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz (nunmehr Bundesministerium für Arbeit), Verkehrs-Arbeitsinspektorat wurde mit schriftlichen Stellungnahme vom 10. Dezember 2020, 2020 0.722. die Behörde darauf hingewiesen, dass die Überprüfung der Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes von der Genehmigungsbehörde durch Prüfung und Auswertung der Gutachten und Prüfbescheinigungen im Sinne der obigen rechtlichen Rahmenbedingungen vorzunehmen wäre. Eine weitere Stellungnahme zum gegenständlichen Änderungsprojekt ist nicht erfolgt.

Das Ermittlungsverfahren hat keine Anhaltspunkte ergeben, dass durch das Vorhaben gegen zwingende Bestimmungen des Arbeitnehmerschutzes verstoßen würde. Unter Berücksichtigung des vorliegenden Gutachtens ist vielmehr davon auszugehen, dass das Vorhaben den Bestimmungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht und die Genehmigungsvoraussetzungen nach den ArbeitnehmerInnenschutzgesetzen eingehalten werden.

**VI.2.9.** Gemäß § 127 Abs. 1 lit. b WRG 1959 hat die Eisenbahnbehörde im eisenbahnrechtlichen Bauverfahren, sofern die Bauten nicht mit einer Wasserentnahme aus oder einer Einleitung in ein öffentliches Gewässer oder obertägige Privatgewässer oder dadurch die Ausnutzung der motorischen Kraft des Wassers vorgesehen ist, die materiellrechtlichen Bestimmungen des WRG anzuwenden. (Konzentration der mit anzuwendenden wasserrechtlichen Bestimmungen im eisenbahnrechtlichen Verfahren).

Jedoch bedürfen Eisenbahnbauten und Bauten auf Bahngrund gemäß § 127 Abs. 1 lit. a WRG 1959, die nach den eisenbahnrechtlichen Vorschriften einer eisenbahnbaubehördlichen Bewilligung bedürfen und durch die öffentlichen Gewässer oder obertägige Privatgewässer berührt werden, unter der Voraussetzung, dass diese Bauten mit einer Wasserentnahme aus einem derartigen Gewässer oder mit einer Einleitung in ein solches verbunden oder sie die Ausnutzung der motorischen Kraft des Wassers bezwecke, neben der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung auch einer gesonderten wasserrechtlichen Bewilligung. Dem Verfahren ist ein Vertreter der Wasserrechtsbehörde als Kommissionsmitglied beizuziehen.

Anders formuliert gilt sohin für Eisenbahnbauten, die nach den eisenbahnrechtlichen Vorschriften einer eisenbahnbaubehördlichen Bewilligung bedürfen und durch die öffentlichen Gewässer oder obertägige Privatgewässer berührt werden, in Ansehung des Verfahrens und der Zuständigkeit der Grundsatz, dass sofern nicht die Voraussetzungen nach lit. a vorliegen, im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren auch die materiellrechtlichen Bestimmungen des WRG anzuwenden sind. Die Eisenbahnbehörde ist somit nicht zur Durchführung eines wasserrechtlichen Baugenehmigungsverfahrens zuständig und sind – abgesehen von der grundsätzlichen Beiziehung eines Vertreters der Wasserrechtsbehörde im eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren – die verfahrensrechtlichen Regelungen des Eisenbahngesetzes anzuwenden. Im UVP-Verfahren sind somit die auch sonst im eisenbahnrechtlichen Baugeneh-

mitigungsverfahren durch die Eisenbahn-behörde anzuwendenden materiellrechtlichen Bestimmungen des WRG mit anzuwenden. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen unten unter Punkt VI.3. hingewiesen.

**VI.2.10.** Zum Vorliegen des öffentlichen Interesses ist auf die entsprechenden Ausführungen in der Begründung im UVP-Genehmigungsbescheid vom 22. August 2014, GZ. BMVIT-820.341/0011-IV/SCH2/2014 (Seite 54) hinzuweisen.

**VI.2.11.** Zu den Nebenbestimmungen ist im Allgemeinen auszuführen, dass diese 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 und somit aufgrund der Grundlage des UVP G 2000 sowie des EisbG und der sonst mitangewendeten Materiengesetze erfolgt sind. 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 EisbG 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. An nach dem Zuständigkeitsübergang zur weiteren Vollziehung an die außerhalb des UVP Verfahrens zuständigen Behörden relevanten Vorschreibungen wird insbesondere auf die, die Betriebsphase betreffenden mitangewendeten materiellrechtlichen Genehmigungsbestimmungen des Forstgesetzes hingewiesen. Die Nebenbestimmungen, insbesondere aus ökologischer und gewässerökologischer Sicht, schließen eine neuerliche bzw. aufgrund der dort anzuwendenden materiellrechtlichen Bestimmungen präzisierende Vorschreibung durch die zuständigen Behörden im teilkonzentrierten Verfahren der Landesregierung nach den Materiengesetzen nach Landesrecht nicht aus.

Die Auflagen- und Maßnahmenvorschläge der Sachverständigen wurden, erforderlichenfalls neu formuliert, überwiegend als Nebenbestimmungen in den Spruch des Bescheides aufgenommen, da sie unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beizutragen.

Der Auflagenvorschlag des Verkehrstechnischen Sachverständigen „Die Zufahrten zur P&R Anlage Siebenbrunn/Leopoldsdorf Nord sind auf eine Geschwindigkeit von max. 30 km/h zu beschränken (Bahnhofstraße und am Bahnhof)“ ist darauf hinzuweisen, dass diese Anlagen zwar teilweise Eisenbahnanlagen darstellen (Bahnhofsvorplatz), die Festsetzung einer Geschwindigkeitsbegrenzung nach der StVO, die auch keine nach dem UVP-G 2000 zu konzentrierende Genehmigungsbestimmung darstellt, hinsichtlich der Zufahrtsstraßen nicht in die Zuständigkeit der UVP-Behörde und auch nicht der Eisenbahnbehörde fällt. Die Projektwerberin wird daher bei der Zuständigen Behörde auf die Verordnung der Geschwindigkeitsbegrenzung hinzuwirken haben.

### **VI.3. Mitbewertung des WRG 1959**

**VI.3.1.** Zur besonderen Wasserbenutzung an öffentlichen Gewässern und privaten Tagwässern führt § 9 Abs 1 WRG aus, dass jede über den Gemeingebrauch (§ 8) hinausgehende Benutzung

der öffentlichen Gewässer sowie die Errichtung oder Änderung der zur Benutzung der Gewässer dienenden Anlagen einer Bewilligung der Wasserrechtsbehörde bedarf. Gemäß § 9 Abs 2 WRG bedarf die Benutzung der privaten Tagwässer sowie die Errichtung oder Änderung der hierzu dienenden Anlagen dann einer Bewilligung der Wasserrechtsbehörde, wenn hiedurch auf fremde Rechte oder infolge eines Zusammenhanges mit öffentlichen Gewässern oder fremden Privatgewässern auf das Gefälle, auf den Lauf oder die Beschaffenheit des Wassers, namentlich in gesundheitsschädlicher Weise, oder auf die Höhe des Wasserstandes in diesen Gewässern Einfluss geübt oder eine Gefährdung der Ufer, eine Überschwemmung oder Versumpfung fremder Grundstücke herbeigeführt werden kann.

Gemäß § 10 Abs 1 WRG bedarf der Grundeigentümer zur Benutzung des Grundwassers für das notwendige Haus- und Wirtschaftsbedarf keiner Bewilligung der Wasserrechtsbehörde, wenn die Förderung nur durch handbetriebene Pump oder Schöpfwerke erfolgt oder wenn die Entnahme in einem angemessenen Verhältnis zum eigenen Grunde steht. In allen anderen Fällen ist gemäß § 10 Abs 2 WRG zur Erschließung oder Benutzung des Grundwassers und zu den damit im Zusammenhang stehenden Eingriffen in den Grundwasserhaushalt sowie zur Errichtung oder Änderung der hierfür dienenden Anlagen die Bewilligung der Wasserrechtsbehörde erforderlich.

Gemäß § 21. Abs 1 WRG ist die Bewilligung zur Benutzung eines Gewässers nach Abwägung des Bedarfes des Bewerbers und des wasserwirtschaftlichen Interesses sowie der wasserwirtschaftlichen und technischen Entwicklung gegebenenfalls unter Bedachtnahme auf eine abgestufte Projektverwirklichung, auf die nach dem Ergebnis der Abwägung jeweils längste vertretbare Zeitdauer zu befristen. Die Frist darf bei Wasserentnahmen für Bewässerungszwecke zehn Jahre sonst 90 Jahre nicht überschreiten.

Gemäß § 32 Abs 1 WRG sind Einwirkungen auf Gewässer, die unmittelbar oder mittelbar deren Beschaffenheit (§ 30 Abs. 3) beeinträchtigen, nur nach wasserrechtlicher Bewilligung zulässig. Bloß geringfügige Einwirkungen, insbesondere der Gemeingebrauch (§ 8) sowie die ordnungsgemäße land- und forstwirtschaftliche Bodennutzung (Abs. 8), gelten bis zum Beweis des Gegenteils nicht als Beeinträchtigung. Gemäß Abs 2 lit c) leg. cit. bedürfen einer Bewilligung insbesondere Maßnahmen, die zur Folge haben, dass durch Eindringen (Versickern) von Stoffen in den Boden das Grundwasser verunreinigt wird.

§ 32 Abs 2 WRG legt die Maßnahmen fest, die nach Maßgabe des Abs. 1 insbesondere einer Bewilligung bedürfen: a) die Einbringung von Stoffen in festem, flüssigem oder gasförmigem Zustand in Gewässer (Einbringungen) mit den dafür erforderlichen Anlagen, ..... c) Maßnahmen, die zur Folge haben, dass durch Eindringen (Versickern) von Stoffen in den Boden das Grundwasser verunreinigt wird.

§ 32 Abs 6 normiert, dass auf Einwirkungen, Maßnahmen und Anlagen, die nach § 32 Abs. 1 bis 4 bewilligt werden die für Wasserbenutzungen (Wasserbenutzungsanlagen) geltenden Bestimmungen des WRG sinngemäß Anwendung finden.

Gemäß § 127 Abs 1 lit b WRG gelten für Eisenbahnbauten und Bauten auf Bahngrund, die nach den eisenbahnrechtlichen Vorschriften einer eisenbahnbaubehördlichen Bewilligung bedürfen und durch die öffentliche Gewässer oder obertägige Privatgewässer berührt werden, sind, sofern diese Bauten nicht mit einer Wasserentnahme aus einem derartigen Gewässer oder mit einer Einleitung in ein solches verbunden ist oder die Ausnutzung der motorischen Kraft des Wassers bezweckt wird, im eisenbahnrechtlichen Bauverfahren auch die materiellrechtlichen Bestimmungen des WRG anzuwenden.

Gemäß § 38 Abs 1 WRG ist zur Errichtung und Abänderung von Brücken, Stegen und von Bauten an Ufern, dann von anderen Anlagen innerhalb der Grenzen des Hochwasserabflusses fließender Gewässer sowie von Unterführungen unter Wasserläufen, schließlich von Einbauten in stehende öffentliche Gewässer, die nicht unter die Bestimmungen des § 127 fallen, ist nebst der sonst etwa erforderlichen Genehmigung auch die wasserrechtliche Bewilligung einzuholen, wenn eine solche nicht schon nach den Bestimmungen des § 9 oder § 41 WRG erforderlich ist. Die Bewilligung kann auch zeitlich befristet erteilt werden.

**VI.3.2.** Nach Aussage der Sachverständigen für Wasserbautechnik/Oberflächenwässer und Geologie/Hydrogeologie sind Ort, Maß und Art der Wasserbenutzungen (Versickerungen) im Sinne des § 11 WRG entsprechend bestimmt. Die Errichtung der im Vorhaben vorgesehenen wasserbautechnischen Anlagen, bzw. die vorgesehenen Maßnahmen und Wassernutzungen, insbesondere die vorgesehenen Versickerungen entsprechen aus Sicht der Sachverständigen für Wasserbautechnik/Oberflächenwässer, Geologie/Hydrogeologie dem Stand der Technik im Sinne des § 12a WRG.

Der Stand der Technik wird auch (gegenüber dem rechtskräftig genehmigten Vorhaben weiterhin) durch die vorgesehene Sammlung und Reinigung des Niederschlagswassers vor der Ableitung in das Grundwasser und die Vorsorge für den Störfall eingehalten.

Seitens des Sachverständigen für Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser wird bestätigt, dass sich durch das nunmehr abgeänderte Vorhaben Auswirkungen auf das Schutzgut Grundwasser ergeben. Den ausführlichen Ausführungen des geologisch-hydrogeologischen Sachverständigen im ergänzenden Gutachten ist hiezu zu entnehmen, dass es beim Bau und Betrieb der Objekte gegenüber dem rechtskräftig genehmigten Vorhaben bei 3 Objekten (SM19, SM32 und SM 37) zu keinen baulichen Änderungen und bei 4 Objekten (SM17, SM28, SM30 und SM34, zu keinen baulichen Änderungen mit Auswirkungen auf das Grundwasser kommt. Bei 12 geänderten Objekten (SM11, SM12, SM13, SM16, SM18, SM20, SM21, SM22, SM25, SM29, SM33 und SM50) ist die geänderte Ausführung hinsichtlich der Einwirkung auf das Grundwasser gleichwertig zur rechtskräftig genehmigten Ausführung. Bei 2 Objekten ergeben sich im nunmehr abgeänderten Vorhaben marginale Auswirkungen auf das Grundwasser, die Ausführung selbst kann jedoch insgesamt als gleichwertig angesehen werden. In einem Fall kommt es zu einer geringfügigen Verbesserung. Eiters erfolgt der Entfall der Überführung Lassees (Gemeindestraßenüberführung Objekt SM31) und fallen allfällige Auswirkungen auf den Grundwasserkörper somit weg. Sämtliche abgeänderte Versickerungsbecken werden in der nunmehr abgeänderten Form hinsichtlich der Einwirkungen als gleichwertig zum rechtskräftig genehmigten Vorhaben beurteilt.

**VI.3.3.** Auch seitens des wasserbautechnischen Sachverständigen wird bestätigt, dass die Auswirkungen der Änderungen gegenüber dem genehmigten Vorhaben als „neutral“ im Sinne von gleichwertig sind.

**VI.3.4.** Zu den bezughabenden Entwässerungsanlagen für die Eisenbahnanlagen wird darauf hingewiesen, dass diese entweder Eisenbahnanlagen oder Teile von Eisenbahnanlagen bzw. Zugehör zu Eisenbahnanlagen darstellen und somit aus der Sicht der mitanzuwendenden materiellen Genehmigungsbestimmungen des EisbG zu genehmigen waren.

Die Genehmigung nach den mitzubehandelnden Bestimmungen des Wasserrechts war somit zu erteilen.

#### **VI.4. Mitanzwendung des Forstgesetzes 1975**

**VI.4.1.** Im Genehmigungsantrag wurde auch um die Mitbehandlung von zusätzlichen ca. 5,36 ha dauernden und ca 4,83 ha befristeten Rodung (insgesamt somit ca 10,19 ha) im Sinne der §§ 17 ff iVm § 185 Abs 6 ForstG angesucht. Von den 5,36 ha Dauerrodungen entfallen auf Katastralgemeinden, die vom Europaschutzgebiet „Sandboden und Praterterasse“ berührt werden insgesamt ca 4,73 ha. In den Marchnahen Bereichen (KG Marchegg), wo die Erhaltung des Waldes nicht nur aus forstfachlicher Sicht von Bedeutung ist, sondern auch als Erhaltungsziel für das Europaschutzgebiet „March-Thaya-Auen“ definiert wurde, kommt es durch die gegenständliche Projektänderung zu einer Verringerung der Dauerrodungen um 1,87 ha.

Gemäß § 17 Abs 1 ForstG ist die Verwendung von Waldboden zu anderen Zwecken als für solche der Waldkultur (Rodung) verboten. Unbeschadet der Bestimmungen des § 17 Abs. 1 ForstG kann die Behörde gemäß § 17 Abs 2 ForstG eine Bewilligung zur Rodung erteilen, wenn ein besonderes öffentliches Interesse an der Erhaltung dieser Fläche als Wald nicht entgegensteht.

Kann eine Bewilligung nach § 17 Abs. 2 ForstG nicht erteilt werden, kann die Behörde gemäß § 17 Abs 3 ForstG eine Bewilligung zur Rodung dann erteilen, wenn ein öffentliches Interesse an einer anderen Verwendung der zur Rodung beantragten Fläche das öffentliche Interesse an der Erhaltung dieser Fläche als Wald überwiegt. Gemäß § 17 Abs 4 ForstG sind Öffentliche Interessen an einer anderen Verwendung im Sinne des § 17 Abs. 3 insbesondere auch im Eisenbahnverkehr begründet.

Gemäß § 17 Abs 5 ForstG hat die Behörde bei der Beurteilung des öffentlichen Interesses im Sinne des Abs. 2 oder bei der Abwägung der öffentlichen Interessen im Sinne des Abs. 3 insbesondere auf eine die erforderlichen Wirkungen des Waldes gewährleistende Waldausstattung Bedacht zu nehmen. Unter dieser Voraussetzung sind die Zielsetzungen der Raumordnung zu berücksichtigen.

**VI.4.2.** Die Antragslegitimation der ÖBB--Infrastrukturbau AG im Rodungsverfahren ist gem. § 19 Abs 1 Z 3 ForstG gegeben. Es wurden die Unterlagen zum Rodungsverfahren vollständig vorgelegt.

**VI.4.3.** Seitens des forsttechnischen Sachverständigen wird zum öffentlichen Interesse an der Walderhaltung ausgeführt, dass die Erhaltung des Waldes aufgrund der Auswirkungen im WEP (hohe Wertigkeiten überwirtschaftlicher Waldfunktionen) die Erhaltung des Waldes und seiner Wirkungen aufgrund der hohen Schutz- und Wohlfahrtswirkung des Waldes für den Untersuchungsraum im besonderem öffentlichen Interesse gelegen ist (Rodungserlass des BMLFUW 2002 idgF). Die Walderhaltung im Bereich der konkreten Rodungsflächen im gegenständlichen 2. Änderungsverfahren ist nach der schlüssigen und nachvollziehbaren Aussage des forsttechnischen Behördensachverständigen nach der WEP-Richtlinie allerdings nur in erhöhtem, nicht jedoch im besonderen öffentlichen Interesse gelegen.

Dem Gutachten ist zu entnehmen, dass nach dem Waldentwicklungsplan 2016 (<http://www.waldentwicklungsplan.at>) die Streckenbereiche derzeit mit folgenden Werteziffern belegt sind:

- Raum Wien-Wertziffernkombination 133 (geringe Wertigkeit der Schutzfunktion und hoher Wertigkeit der Wohlfahrts- und Erholungsfunktion)
- Stadtgrenze Wien-Bf Marchegg Wertziffernkombination 331(hohe Wertigkeit der Schutzfunktion und der Wohlfahrtsfunktion, geringe Wertigkeit der Erholungsfunktion)
- Bf Marchegg – Staatsgrenze Wertziffernkombination 232 (mittlere Wertigkeit der Schutz- und Erholungsfunktion, hohe Wertigkeit der Wohlfahrtsfunktion)

*„Ein besonderes und damit einer Bewilligung nach § 17 Abs 2 ForstG entgegenstehendes öffentliches Interesse an der Walderhaltung ist dann als gegeben zu erachten, wenn es sich um Waldflächen handelt, denen*

- *mittlere oder hohe Schutzwirkung zukommt,*
- *mittlere oder hohe Wohlfahrtswirkung,*
- *hohe Erholungswirkung“*

*zukommt.“*

(Rodungserlass des BMLRT vom 17.07.2002, GZ 13.205/02-I/3/2002 idF 04.03.2020, GZ 2020-0.113.711, S 17)

Aufgrund des aktuellen Waldentwicklungsplanes ist somit grundsätzlich von einem überwiegenen Interesse an der Walderhaltung auszugehen und scheidet damit auch die Erteilung einer Bewilligung nach § 17 Abs 2 Forst G aus.

*„Der Waldentwicklungsplan als ein großflächiges Planungsinstrument hat eine wesentliche In-dizwirkung; er entbindet die Behörde allerdings nicht von Ihrer Verpflichtung, die Frage des Walderhaltungsinteresses iSd § 17 Abs 2 ForstG anhand eines Gutachtens eines forsttechnischen Sachverständigen zu beurteilen (VwGH 31.03.2011, 2007/10/0033 ua).“* (Rodungserlass des BMLRT vom 17.07.2002, GZ 13.205/02-I/3/2002 idF 04.03.2020, GZ 2020-0.113.711).

Seitens des forsttechnischen Sachverständigen wurde schlüssig und nachvollziehbar begründet, dass sich die nunmehr konkret beantragten (ergänzenden) Rodeflächen auf Dämmen und Einschnittsböschungen (Kunstaböden) oder der geschütteten Fläche neben der bestehenden Eisenbahn (ehemaliger zweiter Gleiskörper) sowie auf Böschungen im Bereich von Straßen und Brücken befinden. Ihnen kommt somit nur eine geringe Schutz- und Erholungsfunktion und eine mittlere Wohlfahrtswirkung (Wertziffernkombination 1-2-1) zu.

Da der forsttechnische Sachverständige von einer mittleren Wohlfahrtswirkung der konkreten Rodeflächen ausgeht, ist trotz der gegenüber dem Waldentwicklungsplan geringeren Wertigkeit der Rodeflächen jedenfalls von einem besonderen Interesse an der Erhaltung dieser Flächen als Wald auszugehen und kann keine Bewilligung gemäß § 17 Abs 2 ForstG erteilt werden. Es ist vielmehr hinsichtlich der Rodungen eine Abwägungsentscheidung nach §§ 17 Abs 3 ff ForstG zu treffen. Bei dieser ist unzweifelhaft an einem bestehenden Interesse an der Walderhaltung auszugehen, sodass die Rodungsbewilligung ein gegenläufiges, überwiegendes Rodungsinteresse erfordert, wobei zu diesem insbesondere gemäß § 17 Abs 4 ForstG auch Vorhaben des Eisenbahnverkehrs sowie Belange des Naturschutzes zählen.

**VI.4.4.** Aufgrund des Ermittlungsverfahrens ist jedenfalls davon auszugehen, dass die beantragten Rodungen für die Errichtung der gegenständlichen Eisenbahnanlagen und Nebenanlagen erforderlich bzw. unumgänglich sind. Hinsichtlich des Überwiegens des öffentlichen Interesses an der Errichtung des gegenständlichen Vorhabens wird auf die rechtskräftige Genehmigung für das gegenständliche Vorhaben sowie die allgemeinen Ausführungen oben verwiesen. Insbesondere wird darauf hingewiesen, dass bereits im rechtskräftig abgeschlossenen UVP-Verfahren sowohl im Gutachten gemäß § 31a EisbG als auch im Umweltverträglichkeitsgutachten ein entsprechender Bedarf am Streckenausbau festgestellt wurde. Das öffentliche Interesse an der geplanten Verwendung der zur Rodung beantragten Fläche begründet sich insbesondere aus den insgesamt positiven Umweltauswirkungen des gegenständlichen Vorhabens (Reduzierung von Lärm und sonstigen Immissionen – insbesondere auch der Reduzierung

Klimaschädlicher Gase durch die Elektrifizierung und die künftig zu erwartende vermehrte Benützung der Eisenbahn, höhere Umweltstandards sowie positive Auswirkungen auf die Raumplanung). Darüber hinaus werden durch die Rodungen auch neue Trockenrasenflächen geschaffen, diesen Zielsetzungen des Europaschutzgebietes „Sandboden-Praterterassen“ entsprechen. Ein Überwiegen des öffentlichen Interesses am Ausbau des öffentlichen Verkehrs gegenüber der Erhaltung einiger zusätzlicher Waldflächen liegt auf der Hand.

**VI.4.5.** Hinsichtlich der Auswirkungen der vorhabensbedingten Rodung auf die Waldausstattung führt der Sachverständige schlüssig und nachvollziehbar zusammenfassend aus, dass der Waldflächenverlust durch die gegenständliche Projektänderung im Gesamtausmaß von insgesamt rd 10,19 ha (davon rd 5,36 ha Dauerrodungen) zwar aus forstfachlicher Sicht nachteilige Auswirkungen auf die Waldausstattung zu erwarten sind, die jedoch unter Berücksichtigung der Erhaltungsziele für das Europaschutzgebiet „Sandboden und Praterterassen“ (Erhaltung der Offenlandschaft) zu relativieren sind. Dies entspricht auch der Aussage des Sachverständigen im rechtskräftig abgeschlossenen UVP-Verfahren. Die Auswirkungen sind somit grundsätzlich, wie auch im rechtskräftig abgeschlossenen UVP-Verfahren zwar in der näheren Umgebung der Rodeflächen als merkbar nachteilig einzustufen, aufgrund der im Projekt aber vorgesehenen Ersatzaufforstungen (das Verhältnis Dauerrodungen zu Ersatzaufforstungen entspricht im Wesentlichen dem bereits in den rechtskräftig abgeschlossenen UVP- und 1. Änderungsverfahren festgelegten Wert) ist aber von keiner erheblich nachteiligen Auswirkung auf die Waldausstattung auszugehen.

Die Auswirkungen auf die Waldfunktionen der nunmehr zusätzlich beantragten Rodungen werden vom Sachverständigen, wie bereits im rechtskräftig abgeschlossenen UVP-Genehmigungsverfahren als geringer wie im Waldentwicklungsplan ausgewiesen bewertet.

Die Auswirkungen der Rodungen auf die Schutzfunktion des Waldes werden vom Sachverständigen für die Projektänderung wie bereits für das gesamte Vorhaben ( – so wie im rechtskräftig genehmigten UVP-Genehmigungsverfahren und 1. Änderungsverfahren - als geringfügig eingestuft.

Der vorhabensbedingte Flächenverlust entspricht unter Einrechnung der im Vorhaben nunmehr angeführten Ersatzaufforstungen im Wesentlichen dem Ergebnis des rechtskräftig genehmigten Vorhabens bzw. auch der 1. Änderungsgenehmigung. Die hinsichtlich der Wohlfahrtsfunktion resultierenden Auswirkungen – sind somit wie in den rechtskräftig abgeschlossenen Genehmigungsverfahren einzustufen.

Angesichts der geringen Wertigkeit der Erholungsfunktion ist durch die überwiegend bahnnahen (im Betriebsbereich der Bahn gelegenen) Rodungen – so wie im Grundsatz- und Detailgenehmigungsverfahren - von keinem relevanten Einfluss auf die Erholungswirkung des Waldes auszugehen.

Da durch das Vorhaben keine Hochwaldbestände mit entsprechenden Holzvorräten berührt werden, sind – so wie in den zugrundeliegenden rechtskräftig abgeschlossenen Genehmigungsverfahren- keine relevanten Auswirkungen auf die lokale Forstwirtschaft, keine relevanten Auswirkungen auf den lokalen Holzmarkt und damit keine relevanten Auswirkungen auf die Nutzfunktion zu erwarten.

Der Sachverständige kommt in seinem schlüssigen und nachvollziehbaren Gutachten somit zusammenfassend zum Schluss, dass die Auswirkungen der projektbedingten Rodungen auf Waldausstattung und Waldfunktionen auch ohne die geplanten Ersatzaufforstungen als geringfügig einzustufen sind. Unter Berücksichtigung der im Projekt vorgesehenen Maßnahmen (Wiederbewaldungen, Ersatzaufforstungen) ist davon auszugehen, dass die nachteiligen

Auswirkungen nach dem Aufwachsen der Aufforstungsflächen vollständig kompensiert werden. Die Bewertung ändert sich gegenüber den zugrundeliegenden rechtskräftig abgeschlossenen Verfahren nicht.

Auswirkungen auf benachbarte Bestände, die bei Rodungen durch mechanische Randschäden, Austrocknung, Sonneneinstrahlung entstehen können, sind zusammenfassend als geringfügig einzustufen, da benachbarte Waldflächen nur vereinzelt betroffen sind, Die Bewertung ändert sich gegenüber den zugrundeliegenden rechtskräftigen Genehmigungsverfahren somit nicht.

**IV.4.6.** In der gutachterlichen Äußerung des von der Bezirkshauptmannschaft Gänserndorf herangezogenen Amtssachverständigen wird aus Sicht der Behörde ebenfalls schlüssig und nachvollziehbar und grundsätzlich auch nicht im Widerspruch zum Gutachten des UVP-Sachverständigen dargelegt, dass sich aufgrund der besonderen Bedeutung des Waldes im Marchfeld und des aufgrund der schwierigen Standortverhältnisse bis zu 20 Jahre dauernden Verjüngungszeitraumes sich seit mindestens 3 Jahrzehnten ein Ausgleichsfaktor von dauernder Rodungsfläche Ersatzaufforstungsfläche von 1 : 3 etabliert hat, bzw. alternativ waldverbessernde Maßnahmen im Verhältnis 1 : 6 oder eine Ersatzgeldleistung in der Höhe von aktuell € 3,--/m<sup>2</sup> erforderlicher Ersatzaufforstungsfläche vorgeschrieben werden. Abgesehen davon, dass das Verhältnis von Rodungen zu den Wiederaufforstungen bereits in den rechtskräftig abgeschlossenen Verfahren in diesem Verhältnis festgelegt wurde, hat sich die Behörde diesbezüglich von der schlüssigen und nachvollziehbaren Replik des UVP-Sachverständigen überzeugen lassen, wonach *„der geringere Kompensationsgrad von Dauerrodungen durch Ersatzaufforstungen aufgrund der Erhaltungsziele des Europaschutzgebietes aus forstfachlicher Sicht gerechtfertigt ist und aus wildökologischer Sicht (insb. Großtrappe) geradezu geboten ist, zumal ein Großteil der in diesen Bereichen zur Rodung beantragten Waldflächen aus waldökologisch wenig erhaltenswerten Neophyten (Robinien; Götterbaum) auf Kunstböden mit geringer Funktionserfüllung (geringe Schutz-, mittlere Wohlfahrts-, geringe Erholungswirkung) besteht. Diesbezüglich wird auch auf die Ausführungen im Umweltweltverträglichkeitsgutachten zum genehmigten Projekt verwiesen. Es wird auch darauf hingewiesen, dass das Verhältnis von Dauerrodungen zu Ersatzaufforstungen auch beim bereits genehmigten Projekt im Wesentlichen dasselbe war, wie nun bei den Projektänderungen.“* Aus Sicht der Behörde kann daraus klar nachvollzogen werden, dass die vom Amtssachverständigen als vorrangiges Ziel der Wälder im Marchfeld genannten Kriterien wie insbesondere der Stabilisierung des Bodens gegen Winderosion (Schutzwirkung) und die Schaffung eines Klimaausgleiches in einer ausgeräumten, agrarisch dominierten Landschaft auf die zur Rodung vorgesehenen Flächen nicht bzw nur in einem zu vernachlässigenden Maß zutreffen. Der von der Bezirkshauptmannschaft Gänserndorf herangezogene Amtssachverständige ist in seiner gutachterlichen Stellungnahme nur auf die allgemeinen im Marchfeld bei Rodungen zu beachtenden Kriterien ausgegangen, ohne auf die besonderen Voraussetzungen der im Vorhaben beantragten Rodeflächen einzugehen. Dem Gutachten des UVP-Sachverständigen kommt somit aus Sicht der Behörde ein höherer innerer Wahrheitsgehalt zu.

**IV.4.7.** Nach Abwägung der angeführten im Ermittlungsverfahren erhobenen Gesichtspunkte wird somit davon ausgegangen, dass das öffentliche Interesse der Errichtung bzw. des Umbaus der Eisenbahn das öffentliche Interesse dieser Flächen als Wald überwiegt. Insbesondere wurde bei dieser Entscheidung die im abgeänderten Vorhaben nunmehr vorgesehenen zusätzlichen Ersatzaufforstungen von 29,975 m<sup>2</sup> berücksichtigt, wodurch das Verhältnis Dauerrodung zur Ersatzaufforstung (1:0,58) im Wesentlichen weiterhin dem Verhältnis der rechtskräftigen Genehmigung entspricht. Insbesondere ist hier auch anzumerken, dass es im sensiblen

Bereich des Europaschutzgebietes „March-Thaya-Auen“ durch die gegenständliche Projektänderung zu einer deutlichen Reduktion der dauernden Rodungen um rd. 1,87 ha kommt.

Die Genehmigungsvoraussetzungen für eine Rodungsbewilligung gemäß § 17 Abs 3 ForstG liegen somit vor.

Die Auflagenvorschläge des Sachverständigen wurden als Nebenbestimmungen in den Spruch aufgenommen (Spruchpunkt IV.). Auf die weiterhin zu beachtenden Nebenbestimmungen der rechtskräftigen Genehmigungsbescheide wird hingewiesen

## **VII. Würdigung der vorliegenden Beweise und Stellungnahmen**

Die Entscheidung gründet sich auf das durchgeführte Ermittlungsverfahren, insbesondere auf die eingereichten Änderungsunterlagen, das vorgelegte Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 15. Mai 2019, das auf diese Unterlagen aufbauende ergänzende Umweltverträglichkeitsgutachten vom 5. Februar 2021 samt Ergänzung vom 10. Juni 2021 und das Rodungsgutachten des Sachverständigen für Forstwirtschaft vom 2. Februar 2021.

Die erkennende Behörde erachtet die vorliegenden Gutachten und Stellungnahmen der Sachverständigen für vollständig, schlüssig und nachvollziehbar. Es wurde insbesondere ausreichend dargestellt, dass die beantragten Änderungen in allen Bereichen den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung entsprechen und es konnte schließlich festgestellt werden, dass durch das Vorhaben keinerlei Gefährdungen, erhebliche Belastungen bzw. unzumutbare Belästigungen von den bzw. für die im UVP-G 2000 genannten Schutzgüter ausgelöst werden.

Zu den gemäß UVP-G 2000 beurteilungsrelevanten Themen wurde die Ergänzung zum UVP-Gutachten eingeholt. Hinsichtlich der Mitanziehung der Bestimmungen für die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung wurde als fachliche Grundlage das übermittelte Gutachten gemäß § 31a EisbG sowie die vorgelegten IOP-Zwischenprüfbescheinigungen herangezogen. Die von der Behörde erstellten Gutachten bzw. gutachterlichen Stellungnahmen wurden von in den jeweiligen Fachgebieten einschlägig gebildeten Fachleuten erstellt, die nicht nur die fachliche Ausbildung, sondern auch eine langjährige Erfahrung als Sachverständige in den jeweils einschlägigen materienrechtlichen Genehmigungsverfahren besitzen, als gerichtlich beeidete Sachverständige eingetragen sind oder auch (in der Mehrzahl) wiederholt bei UVP-Verfahren - nicht nur bei Verfahren des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (nunmehr Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie) - als Gutachter beigezogen wurden. Die Ersteller des Gutachtens gemäß § 31a EisbG sowie der IOP-Prüfbescheinigungen erfüllen die jeweils dafür erforderlichen Voraussetzungen des EisbG.

Die Gutachten sind methodisch einwandfrei und entsprechen - sowohl formal als auch inhaltlich - den allgemeinen Standards für derartige Gutachten. Die beigezogenen Sachverständigen gehen in ihren Gutachten auf die ihnen gestellten Fragestellungen ausführlich ein. In den Gutachten wurden die Prüfmethode und das 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 Sachverständigen die rechtlichen Anforderungen, die an Gutachten gestellt werden.

Die Art und Weise, wie die Beweise (ergänzendes UVP-Gutachten) von der Behörde erhoben wurden, entspricht damit den Bestimmungen des Ermittlungsverfahrens des Allgemeinen erwaltungsverfahrensgesetzes.

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

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 die beantragten Änderungen den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung und somit dem § 24f Abs. 1 bis 5 nicht widersprechen als auch die mitanzuwendenden materienrechtlichen Genehmigungsvoraussetzungen erfüllt sind. Die von der Änderung betroffenen Beteiligten gemäß § 19 UVP-G 2000 hatten im Zuge des Verfahrens Gelegenheit, ihre Interessen wahrzunehmen. Die Genehmigung war somit zu erteilen.

Dies bewirkt auch, dass gleichzeitig inhaltliche Einwendungen gegen das Vorhaben als abgewiesen gelten (§ 59 Abs. 1 2. Satz AVG).

Es war daher spruchgemäß zu entscheiden.

## **Rechtsmittelbelehrung**

Sie haben das Recht gegen diesen Bescheid Beschwerde zu erheben.

Die Beschwerde ist innerhalb von vier Wochen nach Zustellung dieses Bescheides schriftlich beim Bundesministerium für 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.

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

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

Die technischen Voraussetzungen und organisatorischen Beschränkungen des elektronischen Verkehrs sind im Internet (<https://www.bmk.gv.at/ministerium/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

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

**Hinweis:**

Dieser Bescheid wird auch durch Edikt zugestellt. Ein solcher Bescheid gilt mit Ablauf von zwei Wochen nach der Verlautbarung gemäß § 44f des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes iVm § 9a und § 9 Abs 3 UVP-G 2000 (Kundmachung in einer im Bundesland weit verbreiteten Tageszeitung sowie in einer weiteren in den Standortgemeinden 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. Michael Andresek