

ÖBB-Infrastruktur AG, 1020 Wien, Praterstern 3

EINSCHREIBEN

An das
Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie

Gruppe Infrastrukturverfahren und Verkehrssicherheit
Abteilung IV/IVVS4 (UVP-Verfahren Landverkehr)
zH Mag. Gabriele Fiedler
Radetzkystraße 2
1030 Wien

vorab per E-Mail an: ivvs4@bmvit.gv.at

ÖBB-Infrastruktur AG
GB Projekte Neu-/ Ausbau
Projektleitung Wien Süd
1020 Wien, Praterstern 3
Tel +43 (0) 5 1778 97 - 45701
E-Mail: gbproj@oebb.at
GZ NAF/WISU-20-052

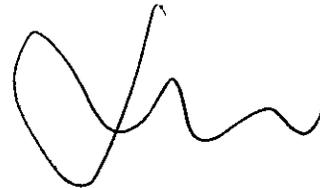
REPUBLIC ÖSTERREICH	
Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie	
Eing:	0 7. AUG. 2020
<i>übernommen</i>	
Zl.	Blg.

Datum

0 7. AUG. 2020

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

vertreten durch: **Dipl.-Ing. Franz Bauer**
Infrastrukturanlagenbereitstellung
Vorstandsdirektor



Dipl.-Ing. Dr. Hubert Hager
Infrastrukturanlagenbereitstellung
Geschäftsbereichsleiter Projekte Neu-/ Ausbau



wegen: **UVP-Verfahren gemäß §§23b, 24, 24f UVP-G 2000; §§ 20, 31ff EisbG**
Vorhaben „Attraktivierung der Verbindungsbahn“

ÖBB-Strecke 12201 (Wien Hütteldorf – Wien Praterstern) km 0,77 bis 5,30;
ÖBB-Strecke 12101 (Wien Penzing – Abzweigung Hütteldorf 1) km 1,00 bis km 1,72;
ÖBB-Strecke 10615 (Wien Maxing – Wien Matzleinsdorf-Altmanndorf) km 4,53 – km 5,54;

A N T R A G

**auf Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung und
Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung
für das Vorhaben „Attraktivierung der Verbindungsbahn“
gemäß §§23b, 24, 24f UVP-G 2000; §§ 20, 31ff EisbG;
§§ 127 Abs 1 lit b WRG iVm §§ 38,32 WRG; § 5 DMSG**

(1-fach, Einreichoperat 3-fach)

1. **Allgemeines und bisheriger Verfahrensgang (Vorverfahren gemäß UVP-G 2000)**

Mit der Verkehrswirksamkeit des Lainzer Tunnels im Dezember 2012 und des Hauptbahnhofes Wien im Dezember 2015 verlagerten sich die Personenfern- und Güterverkehrsführungen weitgehend auf diese neu errichteten Infrastrukturen. Damit besteht die Möglichkeit, die frei gewordenen Kapazitäten auf der Verbindungsbahn zwischen Hütteldorf und Meidling, nach entsprechender Adaptierung der Strecke, für ein erweitertes Nahverkehrsangebot zu nutzen.

Strategisches Ziel ist die Stärkung des S-Bahn-Netzes durch Schaffung der infrastrukturellen Voraussetzungen für eine attraktive West – Ost-Verbindung durch Wien, welche die großen Knoten und U-Bahnverknüpfungen Wien Hütteldorf, Wien Meidling, Wien Matzleinsdorfer Platz (zukünftig), Wien Hauptbahnhof, Wien Simmering, Wien Stadlau und Wien Aspern Nord verbindet.

Durch diese verkehrliche und infrastrukturelle Angebotsverbesserung auf der Linie der S80 in Form eines 15-Minuten Takts und neuer Haltestellen werden entsprechende Reisendenpotentiale, sowohl in den Querschnitten als auch in Form zusätzlicher und verbesserter Erschließungen, für das System Eisenbahn gehoben. So werden zusätzliche künftige Reisende für die beiden neuen Haltestellen im Bereich der Hietzinger Hauptstraße und Stranzenbergbrücke, sowie die adaptierte Haltestelle Wien Speising mit einer Vervielfachung der heutigen Frequenz von ca. 1.200 Reisenden prognostiziert. Die Verbindungsbahn erschließt den 14. und 13. Wiener Gemeindebezirk sowie Teile des 12. Bezirks und bindet diese in das hochrangige ÖV-Netz ein.

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat mit Schreiben vom 24.10.2016 die Durchführung des Vorverfahrens gemäß §§ 24 Abs 7 iVm 4 UVP-G 2000 beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (nunmehr BMK) als UVP-Behörde beantragt. Mit Stellungnahme des BMK gemäß §§ 24 Abs 7 iVm 4 Abs 2 UVP-G 2000 vom 21.02.2017, als zuständiger UVP-Behörde, war das Vorverfahren nach den Bestimmungen des UVP-G 2000 als abgeschlossen anzusehen.

2. **Zum gegenständlichen Vorhaben – Trassenführung**

Die ehemals durchgehend zweigleisige Verbindungsbahn wird derzeit abschnittsweise eingleisig geführt. Obwohl es durch die Inbetriebnahme des Lainzer Tunnels zu einer weitgehenden Verlagerung des Güterverkehrs kam, ist ein zweites Gleis am Hütteldorfer Ast für einen verdichteten Nahverkehr unabdingbar.

Außerdem stehen die Brücken über das Wiental sowie die Anlagen des Bf. Wien Maxing zur Reinvestition an. Das Projekt umfasst im Wesentlichen die durchgehende Herstellung der Zweigleisigkeit der Strecke im Abschnitt Wien Hütteldorf – Wien Meidling (insb. die zweigleisige Wientalquerung Richtung Wien Hütteldorf), sowie die Erneuerung bzw. Neuerrichtung dreier Haltestellen im 13. Wiener Gemeindebezirk sowie die Niveaufreimachung sämtlicher Eisenbahnkreuzungen.

Die Rahmenbedingungen und insbesondere die Zwangspunkte zur Trassenfindung sind in Punkt 8 des EBEV-Berichtes (Einlage 411.1) näher dargestellt.

3. **Kurzdarstellung der geplanten Baumaßnahmen**

Das gegenständliche Vorhaben umfasst im Wesentlichen folgende Maßnahmen:

- Allgemein (gesamter Projektbereich):
 - Erneuerung durchgehender 55 kV-Kabelweg (neu i.d.B.)
 - Auflassung aller Eisenbahnkreuzungen
 - Neuerrichtung der Oberleitung
 - Neubau sämtlicher Gleisanlagen in bestehender oder optimierter Lage
 - Errichtung eines umfassenden Lärmschutzes
- Abschnitt Penzinger Ast (Strecke 121):
 - Errichtung einer Brückenkette zur Anhebung der Gradienten
 - Erneuerung der Wientalbrücke in veränderter Lage und Höhe
 - Aufweitung der Straßenunterführung Zehetnergasse
 - Anpassung der Verkehrsführung im Kreuzungsbereich Zehetnergasse/Cumberlandstr. bzw. Hackinger Str.

- Abschnitt Hütteldorfer Ast (Strecke 12201):
 - Zulegung zweites Streckengleis
 - Anhebung der Streckengeschwindigkeit von 50 auf 60 km/h
 - Verbreiterung des Streckenquerschnitts (101/120/122) als Vorbereitung zur späteren Umsetzung des Umbaus vom Bf. Wien Hütteldorf
 - Aufweitung der Unterführung Kefergasse
 - Aufweitung der Unterführung Guldengasse
 - Aufweitung der Unterführung Hackinger Straße
 - Errichtung einer Brückenkette zur Anhebung der Gradiente
 - Erneuerung bzw. Neubau der Wientalbrücke in veränderter Lage und Höhe
 - Integration der Abzw Hf 1 in den Bf Wien Hütteldorf
- Abschnitt Wiental – Bahnhof Maxing (Strecke 12201):
 - Errichtung eines Stützmauerbauwerks und einer Brückenkette zur Anhebung der Gradiente
 - Neubau der Eisenbahnbrücke über die Auhofstraße als Ersatz für die gleichnamige EK
 - Neubau der Eisenbahnbrücke über die Hietzinger Hauptstraße als Ersatz für die gleichnamige EK
 - Errichtung der Hst Wien Hietzinger Hauptstraße (Stelzentragwerk)
 - Neubau der Eisenbahnbrücke über die Beckgasse
 - Verlegung der HOA bei km 2,484 nach km 2,520 und Ausbau zu ZLCP
 - Errichtung einer beidseitigen Begleitmauer (als Fundierung Lärmschutzwand und zur Überbrückung geringer Niveauunterschiede zwischen Gleisanlage und umliegendem Gelände)
 - Errichtung der Überleitstelle Hf 1 anstelle der aufzulassenden Selbstblockstelle Hf 2
 - Errichtung der barrierefreien Gehwegunterführung Veitingergasse als Ersatz für die gleichnamige EK
 - Ausbau des bahngebeleitenden Hildegard-Teuschl-Wegs zum barrierefreien Geh- und Radweg
 - Errichtung der barrierefreien Gehwegunterführung Jagdschloßgasse als Ersatz für die gleichnamige EK
 - Errichtung der MIV-Unterführung sowie barrierefreie Geh- und Radwegunterführung Versorgungsheimstraße als Ersatz für die gleichnamige EK
 - Neuerrichtung der Hst Wien Speising in optimierter Lage
 - Errichtung der Gehwegunterführung Speisinger Straße im Zuge des Bahnsteigzugangs der Station Wien Speising als Ersatz für die EK Speisinger Straße
 - Neuerrichtung der Eisenbahnbrücke über die Hofwiesengasse mit optimierter Durchfahrthöhe für den Straßen- und Straßenbahnverkehr.
- Abschnitt Bahnhof Maxing (Strecke 12201, 10615):
 - Optimierung des Gleisbilds im Bf Wien Maxing zur Anordnung eines Inselbahnsteigs
 - Optimierung der Weichen-Abzweiggeschwindigkeiten auf weitgehend 80 km/h im Bf Wien Maxing
 - Reduktion der VzG-Geschwindigkeit im Bf. Wien Maxing auf 80 km/h
 - Errichtung der Haltestelle Wien Stranzenbergbrücke
 - Neubau der Stranzenbergbrücke und Anordnung des östlichen und westlichen Bahnsteigzuganges
 - Errichtung der Geh- und Radwegüberführung Klimtgasse als östlicher Bahnsteigzugang
 - Errichtung von zwei Futtermauern r.d.B.

4. Begründung der UVP-Pflicht

Das gegenständliche Vorhaben ist Teil der Hochleistungsstrecke Raum Wien-St. Pölten (gem. 2. Hochleistungsstreckenverordnung BGBl 1989/675, Punkt 1). Nach den Bestimmungen des 3. Abschnitts des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes UVP-G 2000 i.d.g.F. besteht damit für das Vorhaben die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung beim BMK als

zuständiger Behörde. Das Vorhaben ist gemäß § 23b Abs 2 Z 1 UVP-G 2000 idgF im vereinfachten Verfahren durchzuführen, da es sich bei dem Vorhaben um die Änderung einer Eisenbahn-Fernverkehrsstrecke durch Zulegung eines Gleises auf einer durchgehenden Länge von weniger als 10 km handelt.

5. Gutachten gemäß § 31a EisbG 1957 idgF/ Parteien und Rechte Dritter

Mit der Erstellung eines Gutachtens gemäß § 31a EisbG 1957 idgF wurde Arsenal Railway Certification GmbH von der Projektwerberin beauftragt. Dieses Gutachten liegt dem gegenständlichen Antrag auf Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung bei.

Personen, denen gemäß § 31e EisbG 1957 idgF für dieses Vorhaben Parteistellung zukommt, sind im Parteienverzeichnis des beiliegenden Einreichoperates angeführt.

6. Maßnahmen zur Erfüllung unionsrechtlicher Vorgaben

Das gegenständliche Vorhaben wird durch die benannte Stelle Arsenal Railway Certification GmbH einer Bewertung auf Konformität mit den einschlägigen TSI unterzogen und gemäß den Vorgaben der Interoperabilitätsprüfung nach TSI INF 1299/2014/EU, TSI PRM 1300/2014/EU, TSI CCS 2016/919/EU und TSI ENE 1301/2014/EU nach dem Prüfmodul SG gemäß der Richtlinie 2008/57/EG im Teilsystem Infrastruktur geprüft. Das Vorhaben erfüllt alle Anforderungen der angeführten TSI für diese Phase zum Zeitpunkt der Vorlage der Einreichunterlagen.

Für detaillierte Informationen wird auf die Zwischenberichte der benannten Stelle, Einlage 488.1 bis 488.3 verwiesen.

Planung, Ausführung und Inbetriebnahme des gegenständlichen Vorhabens erfolgen unter Einhaltung der Bestimmungen des § 6 Abs 4 EisbVO sowie der Bestimmungen der RL 2004/49/EG – im Besonderen der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 über die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken (CSM-Verordnung).

Die im Rahmen dieser Prozesse zu erstellenden Unterlagen werden der Behörde auf Verlangen als Zwischenberichte jederzeit, spätestens aber in der zur Inbetriebnahme erforderlichen Endfassung vorgelegt.

7. Integrierender Bestandteil des gegenständlichen Antrages sind

- planliche Darstellung des Vorhabens (Teil 4, Ordner 14, Einlagen 411.3 und 411.4)
- Umweltverträglichkeitserklärung (Teil 2, Ordner 1, Einlage 201)
- Einreichoperat gemäß EisbG und EBEV (Teil 4, Ordner 14 bis Ordner 33, Einlagen 410.1 bis 487.4)
- Einreichoperat gemäß HIG (Teil 4, Ordner 14, Einlagen 400.1 bis 400.5)
- Einreichoperat gemäß WRG (Teil 4, Ordner 33, Einlagen 489.1 und 492.2)
- Hinweis auf DMSG (Teil 4, Ordner 20, Einlage 437.1 und Ordner 25, Einlage 473.1)
- Übersichten, Einlagenverzeichnis und Materienrechtlicher Wegweiser (Teil 1, Ordner 1, Einlagen 101 und 102)

Die Grundzüge des Vorhabens sind im Technischen Bericht (Einlagezahl 411.2) dargelegt.

Die ÖBB-Infrastruktur AG stellt somit auf der Grundlage des beiliegenden Bauentwurfes samt vorgelegter Urkunden und Unterlagen die

ANTRÄGE,

die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie möge

- die Genehmigung gemäß §§ 23b, 24, 24f UVP-G 2000 iVm §§ 20, 31ff EibG, § 127 Abs 1 lit b WRG iVm §§ 32, 38 WRG, § 5 DMSG sowie
- alle sonst erforderlichen Genehmigungen, die gemäß § 24 Abs 1 UVP-G in ihren Zuständigkeitsbereich fallen, erteilen.

Die ÖBB-Infrastruktur AG