

**ÖBB-Strecke 11401, Wien Praterstern - Staatsgrenze
nächst Bernhardsthal;
Abschnitt SÜD (Wien-Süßenbrunn-Angern);
km 11,900 bis km 39,010;
„Modernisierung der Nordbahn; Südabschnitt“
Umweltverträglichkeitsprüfung
und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren
gemäß §§ 23b, 24 und 24f UVP-G 2000**

Genehmigung der Bundesministerin für Klimaschutz, Um-
welt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie nach
dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000,
unter Mitwirkung des Eisenbahngesetzes 1957 sowie
der Sicherstellung des Trassenverlaufes gemäß dem Hoch-
leistungsstreckengesetz 1989

INHALTSVERZEICHNIS

| | |
|---|----------|
| Spruch | 6 |
| I.1 Genehmigung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 | 6 |
| I.2 Festlegung des Trassenverlaufs nach dem Hochleistungsstreckengesetz | 7 |
| I.3 Mitwirkung des Eisenbahngesetzes 1957 | 9 |
| I.4 Mitwirkung des Wasserrechtsgesetzes 1959 | 13 |
| I.5 Mitwirkung des Forstgesetzes 1975 | 16 |
| II. Projektbestandteile | 18 |
| III. Erklärung weiterer Unterlagen zum Bescheidbestandteil | 18 |
| IV. Nebenbestimmungen..... | 19 |
| IV.1 Maßnahmen in der Bauphase | 19 |
| IV.1.1 Abfallwirtschaft und Boden- und Grundwasserqualität (AW) | 19 |
| IV.1.2 Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser (HD) | 20 |
| IV.1.3 Forstwesen und Waldökologie; Jagdwesen und Wildökologie (FW) | 21 |
| IV.1.4 Wasserbautechnik und Oberflächenwässer (WT)..... | 21 |
| IV.1.5 Gewässerökologie und Fischerei (GW) | 22 |
| IV.1.6 Ökologie (Pflanzen, Tiere und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt) (ÖK) | 23 |
| IV.1.7 Lärm-, und Erschütterungsschutz (LA) | 28 |
| IV.1.8 Humanmedizin (HU)..... | 29 |
| IV.1.9 Eisenbahnbautechnik, Eisenbahnkreuzungen, Eisenbahnbetrieb inkl. Straßen (ST)..... | 30 |
| IV.1.10 Raum- und Bodennutzung, (RP)..... | 30 |
| IV.2 (Zusätzliche) Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen in der Bauphase | 30 |
| IV.2.1 Abfallwirtschaft, Boden- und Grundwasserqualität (AW) | 30 |
| IV.2.2 Wasserbautechnik und Oberflächenwässer (WT)..... | 30 |
| IV.2.3 Luft und Klima (KL) | 31 |
| IV.2.3 Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Licht/Blendung/Beschattung (ET)..... | 31 |
| IV.3 Maßnahmen der Betriebsphase..... | 31 |
| IV.3.1 Abfallwirtschaft und Boden- und Grundwasserqualität (AW) | 31 |
| IV.3.2 Forstwesen und Waldökologie; Jagdwesen und Wildökologie (FW) | 31 |
| IV.3.3 Wasserbautechnik und Oberflächenwässer (WT)..... | 32 |
| IV.3.4 Ökologie (Pflanzen, Tiere und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt) (ÖK) | 33 |
| IV.3.5 Lärm-, und Erschütterungsschutz (LA) | 33 |

| | |
|---|-----------|
| IV.4 (Zusätzliche) Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen in der Betriebsphase..... | 34 |
| IV.4.1 Ökologie (Pflanzen, Tiere und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt) (ÖK) | 34 |
| IV.4.2 Lärm-, und Erschütterungsschutz (LA) | 35 |
| IV.4.3 Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Licht/Blendung/Beschattung (ET)..... | 35 |
| V. Abspruch über die eingelangten Stellungnahmen und erhobenen Einwendungen..... | 36 |
| VI. Ausschluss der aufschiebenden Wirkung..... | 36 |
| VII. Kosten..... | 36 |
| VIII. Rechtsgrundlagen..... | 37 |
| Begründung | 37 |
| I. Verfahrensgang | 37 |
| I.1. Antrag der Projektwerberin vom 15. Juli 2020 | 37 |
| I.2. Sachverständige und Koordination gemäß § 3b Abs. 1 UVP-G 2000 | 38 |
| I.3. Koordinierung mit den mitwirkenden und den sonstigen für die Erteilung der Genehmigung zuständigen Behörden..... | 39 |
| I.4. Kundmachung und öffentliche Auflage des Genehmigungsantrages und der Antragsunterlagen..... | 40 |
| I.5. Stellungnahmen und Einwendungen im Zuge der öffentlichen Auflage des Genehmigungsantrages und der Antragsunterlagen | 40 |
| I.6. Auflage der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen..... | 43 |
| I.7. öffentliche mündliche Verhandlung..... | 44 |
| I.8. Auflage der Verhandlungsschrift..... | 46 |
| I.9. Ergänzendes Parteiengehör | 47 |
| II. Rechtliche Erwägungen zum Verfahrensgang..... | 49 |
| II.1. Zuständigkeit | 49 |
| II.2. Großverfahren gemäß § 44a ff AVG und Kundmachung des verfahrenseinleitenden Antrages | 50 |
| II.3. Beiziehung von Sachverständigen..... | 51 |
| II.4. Überprüfung der Antrags- bzw. Projektunterlagen und deren öffentliche Auflage | 52 |
| II.5. Zeitplan..... | 53 |
| III. Erhobene Beweise | 54 |
| III.1. zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen | 54 |
| III.2. Zu den Genehmigungskriterien des HIG..... | 56 |
| III.3. Zu den Genehmigungskriterien des EisbG einschließlich ASchG | 57 |

| | |
|--|----|
| III.4. Parteiengehör im Rahmen der Verhandlung | 58 |
| III.5. Auflage der Verhandlungsschrift und weiteres Ermittlungsverfahren | 59 |
| IV. Der festgestellte Sachverhalt | 60 |
| IV.1 Zu den (Umwelt)Auswirkungen des Vorhabens | 60 |
| IV.2 Zum Trassenverlauf | 61 |
| IV.3 Sachverhalt aus materiellrechtlicher Sicht..... | 61 |
| IV.4 Ergänzende Feststellungen | 61 |
| V. Erwägungen zu den Genehmigungsvoraussetzungen | 62 |
| V.1. Genehmigung nach § 24f UVP-G 2000..... | 62 |
| V.1.1. Zu § 24f Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000..... | 63 |
| V.1.2. Zu § 24f Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000..... | 64 |
| V.1.3. Zu § 24f Abs. 1 Z 3 UVP-G 2000..... | 67 |
| V.1.4. Zu § 24f Abs. 2 UVP-G 2000 und zur Schienenverkehrslärm- Immissionsschutzverordnung (SchIV) | 68 |
| V.1.5. Zu § 24f Abs. 3 und 4 UVP-G 2000 | 69 |
| V.1.6. Zu den Nebenbestimmungen allgemein | 69 |
| V.1.7. Zu den Nebenbestimmungen im Einzelnen | 71 |
| V.1.7.1 Zu den Nebenbestimmungen für den Fachbereich Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser | 71 |
| V.1.7.2 Zu den Nebenbestimmungen für den Fachbereich Forstwesen und Waldökologie; Jagdwesen und Wildökologie (FW) | 71 |
| V.1.7.3 Zu den Nebenbestimmungen für den Fachbereich Wasserbautechnik und Oberflächenwässer (WT)..... | 71 |
| V.1.7.4 Zu den Nebenbestimmungen für den Fachbereich Gewässerökologie und Fischerei (GW) | 72 |
| V.1.7.5 Zu den Nebenbestimmungen für den Fachbereich Ökologie (Pflanzen, Tiere und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt) (ÖK) | 72 |
| V.1.7.6 Zu den Nebenbestimmungen für den Fachbereich Humanmedizin (HU) | 72 |
| V.1.7.7 Zu den Nebenbestimmungen für den Fachbereich Raum- und Bodennutzung (RP)..... | 73 |
| V.1.7.7 Zusammenfassung | 73 |
| V.2. Bestimmung des Trassenverlaufs nach dem HIG | 73 |
| V.3. Mitanzwendung des EisbG 1957 | 77 |
| V.4. Mitanzwendung des WRG 1959 | 83 |
| V.5. Mitanzwendung des Forstgesetzes 1975 | 87 |

| | |
|---|------------|
| VI. Auseinandersetzung mit den eingebrachten Stellungnahmen und Einwendungen | 91 |
| VI.1. Allgemeines | 91 |
| VI.2. Erwägungen zu den Rechtsfragen in den während der öffentlichen Auflage eingelangten Stellungnahmen und Einwendungen sowie zu den in der mündlichen Verhandlung und im ergänzenden Ermittlungsverfahren erfolgten Vorbringen | 92 |
| VI.2.1 Allgemeines | 92 |
| VI.2.2 Zu den Stellungnahmen und Einwendungen im Einzelnen | 101 |
| VII. Würdigung der vorliegenden Beweise und Stellungnahmen | 127 |
| VIII. Zum Ausschluss der aufschiebenden Wirkung | 129 |
| IX. Zusammenfassung..... | 134 |
| X. Kosten..... | 134 |
| Rechtsmittelbelehrung | 135 |

ÖBB-Strecke 11401, Wien Praterstern - Staatsgrenze nächst Bernhardsthal; Abschnitt SÜD (Wien-Süßenbrunn-Angern); km 11,900 bis km 39,010; „Modernisierung der Nordbahn; Südabschnitt“

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

Bescheid

Die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie entscheidet als Behörde gemäß § 24 Abs. 1 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVP-G 2000) über den Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG, vom 15. Juli 2020, betreffend Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung und Erteilung der Genehmigung gemäß §§ 23b, 24 und 24f UVP-G 2000 unter Mitanziehung der im Spruch angeführten materiell rechtlichen Genehmigungsbestimmungen unter Zugrundelegung der Projektunterlagen (Umweltverträglichkeitserklärung samt Beilagen, Planunterlagen für den Trassenverlauf, materienrechtliche Unterlagen, Gutachten gemäß § 31a EisbG), der im Verfahren erstatteten zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 14. Dezember 2020, sowie den Ergebnissen des weiteren Ermittlungsverfahrens, insbesondere dem, in der Verhandlungsschrift vom 5. März 2021 festgehalten, Ergebnis der am 19. und 20. Jänner 2021 abgehaltenen mündlichen Verhandlung, des ergänzenden Ermittlungsverfahrens und unter Vorschreibung der in Spruchpunkt IV. angeführten Nebenbestimmungen wie folgt:

Spruch

I.1 Genehmigung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000

I.1.1 Der ÖBB-Infrastruktur AG, Praterstern 3, 1020 Wien, wird nach Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung und des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens für das Vorhaben „ÖBB-Strecke 11401, Wien Praterstern - Staatsgrenze nächst Bernhardsthal; Abschnitt SÜD (Wien-Süßenbrunn-Angern); km 11,900 bis km 39,010; „Modernisierung der Nordbahn; Südabschnitt““ gemäß dem dritten Abschnitt des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 (UVP-G 2000) nach Maßgabe der vorgelegten Projektunterlagen, der Umweltverträglichkeitserklärung, der zusammenfassenden Bewertung, der unter Spruchpunkt II. angeführten Vorhabensbestandteile, der im Spruchpunkt IV. angeführten Nebenbestimmungen (Auflagen, Bedingungen und Befristungen - „Vorschreibungen“) sowie der unter Spruchpunkt VIII. angeführten mit angewendeten materiell rechtlichen Genehmigungsbestimmungen (Rechtsgrundlagen) die Genehmigung erteilt.

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

I.1.3 Durch das Vorhaben sind die Stadt Wien, die Gemeinde Aderklaa, die Stadtgemeinde Deutsch-Wagram, die Marktgemeinde Strasshof an der Nordbahn, die Marktgemeinde Schönkirchen-Reyersdorf, die Stadtgemeinde Gänserndorf, die Marktgemeinde Weikendorf und die Marktgemeinde Angern an der Marchals Standortgemeinden berührt.

I.1.4 Das Vorhaben ist bis zum 31. Dezember 2032 auszuführen und der Betrieb zu eröffnen.

I.2 Festlegung des Trassenverlaufs nach dem Hochleistungstreckengesetz

1.2.1 Der Geländestreifen des verfahrensgegenständlichen Trassenabschnitts der Hochleistungstrecke „Wien - Staatsgrenze nächst Bernhardsthal“, in den Bundesländern Wien und Niederösterreich wird wie folgt bestimmt:

Der Trassenabschnitt beginnt in Wien Süßenbrunn bei km 11,900.

Der Südabschnitt der Strecke 114 Wien Praterstern - Staatsgrenze n. Bernhardsthal Fbf. - (Breclav) wird bestandsnahe ausgebaut. Um die gewünschte Geschwindigkeitserhöhung auf 160 km/h zu erzielen, werden in einigen Betriebsstellen einzelne Gleisanlagen bereichsweise verdrückt. Im Abschnitt von Wien Süßenbrunn bis zur Ausfahrt Gänserndorf verlaufen die Gleisanlagen der Strecke annähernd in einer Geraden. Bei ca. km 31,9 „Gänserndorfer Bogen“ verschwenkt die Gleislage zur Bewerkstelligung der Geschwindigkeitsanhebung nach innen. Die Nivelette der Gleisanlagen entspricht dem Bestandsniveau und dieses liegt in der Regel nur leicht über dem Bestandsgelände. Die Anbindung der Strecke 115, Gänserndorf – Marchegg, wird an die neuen Gegebenheiten angepasst.

Im Bahnhof Wien Süßenbrunn werden die Gleisanlagen zum Großteil im Bestand erhalten, nur der Gleisstutzen 4b wird zur Errichtung eines Bedienungsraumes zwischen Gleis 4 und Gleis 4b nach Süden verdrückt. Die Weichen W32, W33, W34 und W35 werden aufgrund der Anhebung der Geschwindigkeit in Bestandslage erneuert, in den Anschlussbereichen erfolgt die Anbindung an die Bestandsgleislage.

Im Bahnhof Deutsch Wagram wird das Gleis 1 infolge der Anhebung der Geschwindigkeit auf 160 km/h in der Trassierung angepasst und in der Lage verschoben, um die erforderlichen Abstände im Bereich der Bahnsteigzugänge zu gewährleisten. Das Gleis 3 wird entsprechend in paralleler Lage neu errichtet und an den Gleisstutzen 3b angeschlossen. Das Gleis 5 inkl. der angebundenen Gleisstutzen ist bereits außer Betrieb und wird im Zuge der Umbaumaßnahmen abgetragen. Am Gleis 2 werden nur Maßnahmen im Bereich der Weichen und deren Anschlussbereiche durchgeführt, wobei diese in Bestandslage erfolgen. Durch die Erneuerung der Überfahrtsbrücke km 18,540 im Zuge der Landesstraße L13 und infolge der Anhebung der Geschwindigkeit auf 160 km/h wird das Gleis 4 parallel zu Gleis 2 Richtung Süden verdrückt und lagemäßig in der Form so abgeändert, dass die Einbindung in das Gleis 2 noch für die Straßenbrücke erfolgen kann. Der Gleisstutzen 6a wird abgetragen. Die Abzweigweiche der Anschlussbahn Lagerhaus wird aufgrund der Änderungen am Gleis 4 entsprechend angepasst.

Im Bahnhof Strasshof an der Nordbahn werden die Gleisanlagen im Bestand erhalten, nur das Gleis 203 wird infolge der Anhebung der Geschwindigkeit auf 160 km/h Richtung Norden verdrückt. Die Weichen W28, W32, W54, W67, W68, W69, W70 und W71 werden aufgrund der Anhebung der Geschwindigkeit in Bestandslage erneuert, in den Anschlussbereichen erfolgt die Anbindung an die Bestandsgleislage. Die Gleisanbindungen an das Gleis 3 werden entsprechend an die geänderte Lage angepasst.

Der Bahnhof Gänserndorf wird an die neuen Anforderungen angepasst. Die Gleise 1 und 2 bleiben in der Bestandslage erhalten, wobei bereichsweise Unter- und/oder Oberbau erneuert werden. Die Geschwindigkeit wird auf 160km/h angehoben. Das Bestandsgleis 6 (neu: Gleis 4) verschwenkt nach dem Bahnsteig nach links und wird im Osten und Westen neu angebunden. Die Geschwindigkeit wird auf 100 km/h angehoben. Das Bestandsgleis 5 (neu: Gleis 3) bleibt ebenso in der Bestandslage erhalten und wird beidseitig neu angebunden. Die Geschwindigkeit wird auf 100 km/h angehoben. Die Einfahrt in die Gleise 3 und 4 vom Bf. Angern kommend bleibt auf 50km/h beschränkt. Die Bestandsgleise 7 und 9 (neu Gleise 5 und 7) werden

in ihrer Lage verändert. Das Bestandsgleis 11 wird abgetragen und das Bestandsgleis 13 (neu: Gleis 9) wird neu angebunden.

Der Westkopf wird an die Gegebenheiten angepasst, ebenso die Abzweigung der Str. 115 nach Marchegg. Hier erfolgt die Ausbindung wie im Bestand 2-gleisig, wobei die Geschwindigkeit auf 100 bzw. 60 km/h angehoben wird. Das Gleis 3c wird an die aktuellen Betriebserfordernisse angepasst und verkürzt.

Nach dem Bahnhof Gänserndorf werden bis ca. km 32,437 Ober- und Unterbau erneuert, ab ca. km 32,437 lediglich der Oberbau.

Die Ober- und Unterbaumaßnahmen auf der Strecke 114 enden nach dem „Gänserndorfer Bogen“ bei km 32,954. Nachfolgend, bis zur Lufttrennung in Angern, wird die Oberleitung erneuert. Somit wird in der Haltestelle Weikendorf – Dörfles, Haltestelle Tallesbrunn und im Bahnhof Angern (ES bis zur Lufttrennung) lediglich die Oberleitung erneuert.

Der Trassenabschnitt endet bei Angern an der March bei km 39,010.

1.2.2 Die Rechtswirkungen der Genehmigung im Sinne des § 5 HIG, wonach auf den vom künftigen Trassenverlauf betroffenen Grundstücksteilen (Hochleistungsstrecken-Baugebiet) Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen werden, keine Anlagen sonst errichtet oder geändert werden, keine Gewinnung mineralischer Rohstoffe aufgenommen werden sowie keine Deponien errichtet oder erweitert werden dürfen, beziehen sich auf folgende im Maßstab 1:1000 vorgelegte Trassenverlaufspläne des Einreichoperates:

- Trassengenehmigungsplan Bf. Wien Süßenbrunn 400.1 NB01-UV-01SP-02-4001 F00 vom September 2019
- Trassengenehmigungsplan Bf. Deutsch Wagram 400.2 NB01-UV-01SP-02-4002 F00 vom September 2019
- Trassengenehmigungsplan Bf. Strasshof an der Nordbahn 400.3 NB01-UV-01SP-02-4003 F00 vom September 2019
- Trassengenehmigungsplan Bf. Gänserndorf Teil 1 400.4 NB01-UV-01SP-02-4004 F00 vom November 2019
- Trassengenehmigungsplan Bf. Gänserndorf Teil 2 400.5 NB01-UV-01SP-02-4005 F00 vom November 2019

Der den örtlichen Verhältnissen entsprechend festgelegte Geländestreifen für den künftigen Bahnkörper überschreitet nicht die Breite von 150 m und das erforderliche Ausmaß, welches für Eisenbahnanlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen für den Bau und den Betrieb der Hochleistungsstrecke notwendig ist.

Diese Pläne weisen den Geländestreifen in den Standortgemeinden Wien, Aderklaa, Deutsch-Wagram, Strasshof an der Nordbahn, Schönkirchen-Reyersdorf, Gänserndorf, Weikendorf und Angern an der March mit den betroffenen Grundstücksteilen aus, liegen beim Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, beim Amt der Wiener Landesregierung und beim Amt der niederösterreichischen Landesregierung sowie bei den Standortgemeinden auf und bilden einen integrierenden Bestandteil dieses Bescheides.

1.2.3 Es wird festgestellt, dass der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Vorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der aus einer Verletzung vom Bund, von den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmender Interessen für die Öffentlichkeit durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Vorhabens entsteht.

I.3 Mitbewendung des Eisenbahngesetzes 1957

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

Eisenbahnanlagen:

- bereichsweise Erneuerung von Unter- und Oberbau der bestehenden zweigleisigen Eisenbahnstrecke
- Neuansbindung der Strecke 115 im Bf. Gänserndorf und Erhöhung der Geschwindigkeit der Anbindung auf die Strecke 115 auf 60 bzw. 100 km/h
- Neubau der Oberleitung der Streckengleise und in den Bahnhöfen von km 13,5 bis km 39,0
- **Umbauarbeiten im Bf. Wien Süßenbrunn:**
 - Einbau von Liftanlagen
 - Verlängerung der Inselbahnsteige 1/2 und 3/4 auf eine Länge von 180 m
 - Abtrag und Neubau der Bahnsteigdächer auf den Inselbahnsteigen 1/2 und 3/4
 - Erneuerung Unter- und Oberbau inkl. Gleisbettentwässerung folgender Gleise:
 - Gleis 1 km 12,639 bis km 12,982
 - Gleis 2 km 12,636 bis km 12,865
 - Gleis 3 km 12,696 bis km 12,805
 - Gleis 4 km 12,588 bis km 12,803
 - Gleis 6b km 12,454 bis km 12,662
 - Errichtung Lärmschutzwand km 11,935 bis km 12,367 r.d.B.
 - Errichtung folgender Entwässerungsanlagen:
 - Absetz- und Versickerungsbecken 2 bei km 12,297
 - Absetz- und Versickerungsbecken 3 bei km 12,733
 - Sickermulde 4 km 12,445 bis km 12,662
- **Umbauarbeiten im Bf. Deutsch Wagram:**
 - Umbau Bahnsteigkante Gleis1 des Inselbahnsteiges 2/3
 - Abtrag Randbahnsteig 1
 - Erneuerung Unter- und Oberbau inkl. Gleisbettentwässerung folgender Gleise:
 - Gleis 1 km 17,387 bis km 19,050
 - Gleis 2 km 17,377 bis km 17,682 und km 18,452 bis km 18,931
 - Gleis 3 km 17,635 bis km 18,689
 - Gleis 3b km 18,584 bis km 19,127
 - Gleis 4 km 17,630 bis km 18,504
 - Gleis 5b km 18,705 bis km 18,785
 - Errichtung Lärmschutzwand km 17,388 bis km 17,945 r.d.B.
 - Errichtung folgender Entwässerungsanlagen:

- Absetz- und Versickerungsbecken 1 bei km 17,510
- Absetz- und Versickerungsbecken 2 bei km 17,830
- Absetz- und Versickerungsbecken 3 bei km 18,044
- Absetz- und Versickerungsbecken 4 bei km 18,410
- Absetz- und Versickerungsbecken 5 bei km 18,860
- **Umbauarbeiten in der Hst. Helmahof:**
 - Verlängerung der Randbahnsteige 1 und 2 auf eine Länge von 160 m
 - Neubau der Bahnsteigdächer auf den Randbahnsteigen 1 und 2
 - Errichtung barrierefreier Zugangsrampen Nord und Süd
- **Umbauarbeiten im Bf. Strasshof an der Nordbahn:**
 - Erneuerung Unter- und Oberbau inkl. Gleisbettentwässerung folgender Gleise:
 - Gleis 1 km 23,720 bis km 23,904 und km 23,853 bis km 25,155
 - Gleis 2 km 23,720 bis km 23,868 und km 24,861 bis km 25,388
 - Gleis 3 km 23,852 bis km 24,922
 - Gleis 4 km 23,819 bis km 23,956 und km 24,849 bis km 24,915
 - Gleis 45 km 23,818 bis km 23,955
 - Gleis 105 km 23,960 bis km 24,048
 - Gleis 43a km 23,986 bis km 24,034
 - Gleis 11 km 24,813 bis km 24,861
 - Errichtung Lärmschutzwand km 21,620 bis km 22,460 r.d.B.
 - Errichtung Lärmschutzwand km 22,327 bis km 22,595 l.d.B.
 - Errichtung Lärmschutzwand km 22,443 bis km 22,535 r.d.B.
 - Errichtung folgender Entwässerungsanlagen:
 - Umbau Absetz- und Versickerungsbecken 1 bei km 23,775
 - Absetz- und Versickerungsbecken 2 bei km 24,401
 - Absetz- und Versickerungsbecken 3 bei km 25,281
- **Umbauarbeiten in der Hst. Silberwald:**
 - Verlängerung des Randbahnsteiges 1 auf eine Länge von 160 m
 - Abtrag und Neubau des Randbahnsteiges 2 mit einer Länge von 160 m
 - Neubau der Bahnsteigdächer auf den Randbahnsteigen 1 und 2
 - Einbau von Liftanlagen
 - Neubau Haltestellenvorplatz Randbahnsteig 2
 - Abtrag und Neubau B&R-Anlage Bahnsteig 1 und Bahnsteig 2
 - Umbau P&R-Anlage Nord und Süd
- **Umbauarbeiten im Bf. Gänserndorf:**
 - Abtrag der Zungenbahnsteige
 - Verlängerung des Bahnsteigs 1/2 um 23m
 - Verlängerung des Bahnsteigs 3/4 um 46m

- Adaptierung der Bahnsteigdächer
- Erneuerung Unter- und Oberbau inkl. Gleisbettentwässerung folgender Gleise:
 - Gleis 1 km 30,630 bis km 31,208 und km 31,884 bis km 32,436
 - Gleis 2 km 30,630 bis km 31,227 und km 31,918 bis km 32,420
 - Gleis 3 km 31,037 bis km 31,762 und km 31,843 bis km 31,930
 - Gleis 4 km 31,039 bis km 31,330 und km 31,538 bis km 32,018
 - Gleis 5 km 31,248 bis km 31,762
 - Gleis 6 km 31,797 bis km 31,912
 - Gleis 7 km 31,290 bis km 31,730
 - Gleis 8 km 31,799 bis km 31,882
 - Gleis 9 km 31,500 bis km 31,644
 - Gleis 10b km 31,768 bis km 31,847
 - Gleis 3c km 31,903 bis km 31,996
 - Gleis 1-Str. 115 km 31,921 bis km 32,716
 - Gleis 3-Str. 115 km 32,083 bis km 32,578
- Erneuerung Oberbau folgender Gleise:
 - Gleis 1 km 32,436 bis km 32,954
 - Gleis 2 km 31,227 bis km 31,918 und km 32,420 bis km 32,951
- Errichtung Lärmschutzwand km 29,612 bis km 29,978 l.d.B.
- Errichtung Lärmschutzwand km 30,125 bis km 30,255 r.d.B.
- Errichtung Lärmschutzwand km 30,276 bis km 30,592 l.d.B.
- Errichtung Lärmschutzwand km 30,276 bis km 30,633 r.d.B.
- Errichtung Lärmschutzwand km 31,132 bis km 31,279 l.d.B.
- Errichtung Lärmschutzwand km 31,335 bis km 31,437 l.d.B.
- Errichtung Lärmschutzwand km 31,667 bis km 31,704 r.d.B.
- Errichtung Lärmschutzwand km 31,709 bis km 32,052 r.d.B.
- Errichtung folgender Entwässerungsanlagen:
 - Absetz- und Versickerungsbecken 1 bei km 30,980
 - Absetz- und Versickerungsbecken 2 bei km 31,380
 - Absetz- und Versickerungsbecken 3 bei km 31,723
 - Absetz- und Versickerungsbecken 2 bei km 32,322
 - Absetz- und Versickerungsbecken 3 bei km 32,564 (Strecke 115)
- Auflassung von Eisenbahnkreuzungen und Ersatz durch Errichtung von Über- oder Unterführungen:
 - Eisenbahnkreuzung mit Wirtschaftsweg in km 15,285
 - Eisenbahnkreuzung mit Landesstraße L6 in km 17,225
 - Eisenbahnkreuzung mit Landesstraße L3025 in km 27,088
- Errichtung bzw. Umbaumaßnahmen von Eisenbahnbrücken:

- Einbau von Liftanlagen und Umbau des Personendurchgangs Bf. Wien Süßenbrunn in km 11,926
- Ertüchtigung Randbalken inkl. Errichtung von Geländern auf der Eisenbahnbrücke über die Weingartenallee in km 13,305
- Abtrag Eisenbahnbrücke über Inundationsgebiet in km 17,142
- Abtrag und Neubau Eisenbahnbrücke über den Promenadenweg in km 17,166
- Neubau Eisenbahnbrücke über die Landesstraße L6 in km 17,235
- Ertüchtigung Randbalken inkl. Errichtung einer Lärmschutzwand auf der Eisenbahnbrücke über Lagerhausweg in km 17,921
- Ertüchtigung Randbalken Personendurchgang Bf. Deutsch Wagram in km 18,181
- Abtrag Tragwerk Eisenbahnbrücke über Zugang Park and Ride – Anlage in km 18,181
- Ertüchtigung Randbalken und Umbau Gesimse bei der Eisenbahnbrücke über „Im Föhrenhölzl“ in km 20,673
- Ertüchtigung Randbalken inkl. Errichtung einer Lärmschutzwand auf der Eisenbahnbrücke über die Universalstraße in km 22,332
- Abtrag Eisenbahnbrücke (Kreuzungsbauwerk ohne Tragwerk) in km 25,450
- Neubau Eisenbahnbrücke über die Landesstraße L3025 in km 27,093

Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen:

- Errichtung bzw. Umbaumaßnahmen Straßenbrücken:
 - Neubau der Straßenbrücke im Zuge der Gemeindestraße in km 15,285
 - Neubau einer Straßenunterführung im Zuge der Landesstraße L6 bei km 17,235
 - Abtrag und Neubau der Straßenbrücke im Zuge der Landesstraße L13 in km 18,540
 - Neubau einer Straßenunterführung mit erhöhtem Geh- und Radweg im Zuge der Landesstraße L3025 bei km 27,093
 - Neubau Fußgängerbrücke über die Landesstraße L3025 bei km 27,088
 - Neubau Straßenbrücke im Zuge der Dammstraße bei km 27,102
 - Errichtung einer Umgehungsmöglichkeit bei der Straßenbrücke im Zuge der Landesstraße B220 in km 29,988
- Errichtung bzw. Umbaumaßnahmen Fußgängerbrücken:
 - Abtrag Ehartsteg in km 30,276
 - Neubau Ehartsteg in km 30,290
- Errichtung von bahnparallelen landwirtschaftlichen Wegen und Revisionswegen (Zufahrten zu Bahnanlagen):
 - km 12,212 bis km 12,292 r.d.B.
 - km 17,489 bis km 17,635 r.d.B.
 - km 18,183 bis km 18,401 l.d.B.
 - km 18,900 bis km 18,976 l.d.B.
 - km 23,720 bis km 23,835 r.d.B.

- km 23,340 bis km 23,420 l.d.B.
- km 25,275 bis km 25,335 l.d.B.
- Errichtung folgender Schalthäuser:
 - km 17,500 l.d.B.
 - km 18,856 r.d.B.
 - km 20,835 r.d.B.
 - km 27,119 l.d.B.
 - km 30,830 l.d.B.
 - Erweiterung km 32,060 r.d.B.
- Errichtung einer Gewässerschutzanlage für die Unterführung im Zuge der Landesstraße L6
- Errichtung einer Gewässerschutzanlage für die Unterführung im Zuge der Landesstraße L3025
- Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 160 km/h
- Verlegung von bestehenden bahnfremden Einbauten
- Ökologische Ausgleichsmaßnahmen gemäß Erfordernis der Umweltverträglichkeitsprüfung

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

I.3.3 Die der Genehmigung zugrundeliegenden eisenbahnrechtlichen Unterlagen ergeben sich insbesondere aus dem der UVP-Behörde vorgelegten Bauentwurf im Sinne des § 31b EISG idGF, gemäß dem Inhaltsverzeichnis vom Mai 2020, ON 401, NB01-UV-01SP-00-1001 F00. Dies insoweit, als sich aus den von der Projektwerberin im weiteren Verfahren abgegebenen Erklärungen, oder aus diesem Bescheid selbst nichts Abweichendes ergibt.

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

I.4 Mitbewandlung des Wasserrechtsgesetzes 1959

I.4.1 Die Einleitung anfallender Bauwässer in den Vorfluter während der Bauphase bei der Errichtung folgender Objekte wird für die nachstehend angeführten Anlagen wie in den Projektunterlagen angeführt („Technischer Bericht Wasserbauplanung“ ON 427, Plannummer NB01-UV-01WB-00-0001 vom Mai 2020) genehmigt:

| Objekt | Anlagenteile | km / Lage | Art d. Wasser | Konsensmenge | | Einleitung in |
|---------------------------------|------------------------------------|-----------|---------------|--------------------|-------------------|--|
| | | | | l/s | m ³ /d | |
| Nordbahn Bf. Wien Süßenbrunn | Adaption Personen- durchgang | km 11,928 | Grundwasser | 20 pro Grube | 1.728 | Grundwasser GK100020 „Marchfeld“ |
| Landesstrasse L6 | Eisenbahn- brücke (Wanne) | km 17,235 | Restwässer | max. 20 | 1.728 | Rußbach |

I.4.2 Die Versickerung anfallender Oberflächenwässer während der Betriebsphase wird für die nachstehend angeführten Anlagen wie in den Projektunterlagen angeführt („Technischer Bericht Wasserbauplanung“ ON 427, Plannummer NB01-UV-01WB-00-0001 vom Mai 2020) so wie genehmigt:

| Abschnitt, Betriebsstelle | Anlagenteile | km Lage | Art d. Wässer | Konsensmenge | | Einleitung in |
|--|-----------------------------------|--|---------------|--------------|-------------------|----------------------------------|
| | | | | l/s | m ³ /d | |
| Nordbahn Bf. Wien Süßenbrunn | Absetz- und Versickerungsbecken 2 | km 12,297, rechts d. B. | Bahnwässer | 1,20 | 104 | Grundwasser GK100020 „Marchfeld“ |
| Nordbahn Bf. Wien Süßenbrunn | Absetz- und Versickerungsbecken 3 | km 12,733, links d. B. | Bahnwässer | 2,25 | 194 | Grundwasser GK100020 „Marchfeld“ |
| Nordbahn Bf. Wien Süßenbrunn | Sickermulde 4 | km 12,455 – km 12,662, rechts d. B. | Bahnwässer | 2,00 | 173 | Grundwasser GK100020 „Marchfeld“ |
| Nordbahn Bf. Deutsch Wagram | Absetz- und Versickerungsbecken 1 | km 17,510, rechts d. B. | Bahnwässer | 1,25 | 108 | Grundwasser GK100020 „Marchfeld“ |
| Nordbahn Bf. Deutsch Wagram | Absetz- und Versickerungsbecken 2 | km 17,830, links d. B. | Bahnwässer | 1,80 | 156 | Grundwasser GK100020 „Marchfeld“ |
| Nordbahn Bf. Deutsch Wagram | Absetz- und Versickerungsbecken 3 | km 18,044, links d. B. | Bahnwässer | 2,00 | 173 | Grundwasser GK100020 „Marchfeld“ |
| Nordbahn Bf. Deutsch Wagram | Absetz- und Versickerungsbecken 4 | km 18,410, links d. B. | Bahnwässer | 2,20 | 190 | Grundwasser GK100020 „Marchfeld“ |
| Nordbahn Bf. Deutsch Wagram | Absetz- und Versickerungsbecken 5 | km 18,860, links d. B. | Bahnwässer | 3,20 | 276 | Grundwasser GK100020 „Marchfeld“ |
| Nordbahn Bf. Strasshof an der Nordbahn | Absetz- und Versickerungsbecken 1 | km 23,775, rechts d. B. | Bahnwässer | 4,60 | 397 | Grundwasser GK100020 „Marchfeld“ |
| Nordbahn Bf. Strasshof an der Nordbahn | Absetz- und Versickerungsbecken 2 | km 24,401, links d. B. | Bahnwässer | 4,30 | 372 | Grundwasser GK100020 „Marchfeld“ |
| Nordbahn Bf. Strasshof an der Nordbahn | Absetz- und Versickerungsbecken 3 | km 25,281, links d. B. | Bahnwässer | 2,00 | 173 | Grundwasser GK100020 „Marchfeld“ |
| Nordbahn Hst. Silberwald | Versickerungsbecken 1 | km 27,013, rechts d. B. | Bahnwässer | 1,70 | 147 | Grundwasser GK100020 „Marchfeld“ |
| Nordbahn Bf. Gänserndorf | Absetz- und Versickerungsbecken 1 | km 30,980, links d. B. | Bahnwässer | 3,20 | 276 | Grundwasser GK100020 „Marchfeld“ |
| Nordbahn Bf. Gänserndorf | Versickerungsbecken 2 | km 31,180, links d. B. | Bahnwässer | 1,80 | 156 | Grundwasser GK100020 „Marchfeld“ |

| Abschnitt, Betriebsstelle Straße | Anlagenteile | km Lage | Art d. Wasser | Konsensmenge | | Einleitung in |
|-------------------------------------|---|--|---------------------------------|--------------|-------------------|--|
| | | | | l/s | m ³ /d | |
| Nordbahn Bf. Gänserndorf | Absetz- und Versickerungs- becken 3 | km 31,723, links d. B. | Bahnwässer | 1,40 | 121 | Grundwasser GK100020 „Marchfeld“ |
| Nordbahn Bf. Gänserndorf | Absetz- und Versickerungs- becken 4 | km 32,332, rechts d. B. | Bahnwässer | 4,80 | 415 | Grundwasser GK100020 „Marchfeld“ |
| Nordbahn Bf. Gänserndorf | Absetz- und Versickerungs- becken 5 | km 32,564 Strecke 115, rechts d. B. | Bahnwässer | 1,00 | 86 | Grundwasser GK100020 „Marchfeld“ |
| Landesstrasse L6 | Absetz- und Bodenfilterbe- cken | km 13,724, rechts d. Str. | Straßenwässer | 1,00 | 86 | Grundwasser GK100020 „Marchfeld“ |
| Landesstrasse L6 | L6 Mulde 1 | km 13,557 - km 13,635, rechts d. Str. | Straßen- und Böschungswässer | 2,93 | 253 | Grundwasser GK100020 „Marchfeld“ |
| Landesstrasse L6 | L6 Mulde 2 | km 13,637 - km 13,704, links d. Str. | Böschungswässer | 1,68 | 145 | Grundwasser GK100020 „Marchfeld“ |
| Landesstrasse L6 | L6 Mulde 3 | km 13,638 - km 13,701, rechts d. Str. | Böschungswässer | 1,58 | 136 | Grundwasser GK100020 „Marchfeld“ |
| Landesstrasse L6 | L6 Mulde 4 | km 13,732 - km 13,785, links d. Str. | Böschungswässer | 1,33 | 114 | Grundwasser GK100020 „Marchfeld“ |
| Landesstrasse L6 | L6 Mulde 5 | km 13,720 - km 13,785, rechts d. Str. | Böschungswässer | 1,63 | 140 | Grundwasser GK100020 „Marchfeld“ |
| Landesstrasse L3025 | Absetz- und Bodenfilterbe- cken | km 0,648, rechts d. Str. | Straßenwässer | 2,65 | 229 | Grundwasser GK100020 „Marchfeld“ |
| Promenaden- weg | Rohr-Rigol- Versickerung | km 17,166. | Straßenwässer | 9,17 | 792 | Grundwasser GK100020 „Marchfeld“ |

I.4.3 Konsensdauer - Für die im Spruchpunkt I.4.1 genehmigten Maßnahmen (Einleitung anfallender Bauwässer in den Vorfluter) wird die Konsensdauer mit 10 Jahren ab Bescheiddatum somit bis zum 20. Oktober 2031 festgelegt.

Für die im Spruchpunkt I.4.2 genehmigten Maßnahmen (Versickerungen von Niederschlagswässern) wird die Konsensdauer mit 90 Jahren ab Bescheiddatum somit bis spätestens zum 20. Oktober 2111 festgelegt.

I.5 Mitbewerfung des Forstgesetzes 1975

I.5.1 Der ÖBB-Infrastruktur AG wird in Zusammenschau mit den Nebenbestimmungen im Spruchpunkt IV. die Rodungsbewilligung für nachstehende Waldflächen im Ausmaß von 37.475 m² in den Katastralgemeinden Süßenbrunn, Dörfles, Gänserndorf, Straßerfeld, Aderklaa, Deutsch Wagram und Stallingerfeld erteilt:

| Katastralgemeinde [Nummer – Name] | Gst.Nr | EZ | Eigentümer und Adresse | Rodung dauerhaft [m ²] | Rodung vorübergehend [m ²] | Summe [m ²] |
|-----------------------------------|---------|------|--|------------------------------------|--|-------------------------|
| Gemeinde Wien | | | | | | |
| 01668 - Süßenbrunn | 153/1 | 673 | Stadt Wien, Rathaus, 1082 Wien | 26 | | 26 |
| | 155/1 | 25 | WOHNFONDS WIEN Fonds für Wohnbau und Stadterneuerung, Lenaugasse 10, 1082 Wien | 19 | | 19 |
| Bezirk Gänserndorf | | | | | | |
| 06004 - Dörfles | 255 | 21 | Marktgemeinde Weikendorf, Rathausplatz 1, 2253 Weikendorf | | 67 | 67 |
| | 257/1 | | | | 142 | 142 |
| | 647/2 | 325 | ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft (FN 71396w), Praterstern 3, 1020 Wien | 1.246 | 1.666 | 2.912 |
| | 648 | | | 30 | 13 | 43 |
| 06006 - Gänserndorf | 2414/1 | 4804 | ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft (FN 71396w), Praterstern 3, 1020 Wien | 5.933 | 2.862 | 8.795 |
| | 2414/2 | | | 1.353 | 1.847 | 3.200 |
| | 2414/3 | | | 3.245 | | 3.245 |
| | 2414/56 | 4311 | Stadtgemeinde Gänserndorf, Rathausplatz 1, 2230 Gänserndorf | | 41 | 41 |
| | 2414/61 | 5084 | Eichamtstraße GmbH (457143w), Landstraßer Hauptstraße 148/1/12, 1030 Wien | | 264 | 264 |
| | 2414/62 | 5085 | | | 4 | 4 |
| 06024 – Straßerfeld | 21/1 | 3962 | Ing. Kisling Andreas, Gut Zuckermantelhof, 2241 Schönkirchen-Reyersdorf | | 337 | 337 |
| | 82/1 | 4686 | ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft (FN 71396w), Praterstern 3, 1020 Wien | 1.398 | 678 | 2.076 |
| | 82/1 | 4686 | ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft (FN 71396w), Praterstern 3, 1020 Wien | 475 | 65 | 540 |
| | 83 | 3177 | Marktgemeinde Strasshof an der Nordbahn (Öffentliches Gut), Bahnhofstr. 22, 2231 Strasshof an der Nordbahn | | 4 | 4 |
| 06030 - Aderklaa | 371 | 226 | ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft (FN 71396w), Praterstern 3, 1020 Wien | 180 | | 180 |

| Katastralge- meinde [Nummer – Name] | Gst.Nr | EZ | Eigentümer und Adresse | Rodung dauerhaft [m ²] | Rodung vorüber- gehend [m ²] | Summe [m ²] |
|--|--------|------|---|--|---|----------------------------|
| 06031 - Deutsch Wagram | 120/1 | 824 | Prochaska Alfred, Rohrerg. 24, 2232 Deutsch-Wagram | 1.134 | | 1.134 |
| | 337 | 46 | Wittmann Josef, Erzherzog Carl- Str. 6, 2232 Deutsch-Wagram | 259 | 82 | 341 |
| | 2396/2 | 2232 | VÖR Rübenbauern Vertretungs- und Übernahme GmbH (FN 135330s), Lercheng. 3-5, 1080 Wien | | 5 | 5 |
| | 2396/8 | 1467 | ÖBB-Infrastruktur Aktiengesell- schaft (FN 71396w), Praterstern 3, 1020 Wien | 23 | 982 | 1.005 |
| | 2306 | 1467 | Land NÖ (Landesstraßenverwal- tung) Öffentliches Gut, Land- hausplatz 1, 3109 St. Pölten | 80 | | 80 |
| | 2396/8 | 2245 | ÖBB-Infrastruktur Aktiengesell- schaft (FN 71396w), Praterstern 3, 1020 Wien | 6.224 | 3.597 | 9.821 |
| | 2551 | | | 475 | | 475 |
| | 2541 | 2186 | Stadtgemeinde Deutsch- Wagram, Bahnhofstr. 1a, 2232 Deutsch-Wagram | 827 | | 827 |
| 06033 - Stallingerfeld | 579 | 265 | ÖBB-Infrastruktur Aktiengesell- schaft (FN 71396w), Praterstern 3, 1020 Wien | 54 | | 54 |
| | 612 | | | 236 | | 236 |
| | 599 | 244 | Stadtgemeinde Deutsch-Wa- gram, Bahnhofstr. 1a, 2232 Deutsch-Wagram | 1.183 | 419 | 1.602 |
| Rodungen Gesamt [m²] | | | | 24.400 | 13.075 | 37.475 |

I.5.2 Das Erfordernis des Erwerbes der betroffenen Grundstücke und Rechte bleibt unberührt.

I.5.3 Es wird festgestellt, dass das öffentliche Interesse an der Errichtung des gegenständlichen Bauvorhabens das öffentliche Interesse an der Erhaltung des Waldes auf den oben angeführten Waldflächen überwiegt.

I.5.4 Die Rodung ist an den ausschließlichen Zweck des Streckenausbaus der Nordbahn im Abschnitt Süd, Süßenbrunn – Angern (km 11,900 – 39,010), samt zugehöriger Nebenanlagen gebunden.

I.5.5 Die Rodungsbewilligung erlischt, wenn der Rodungszweck bis zum Ablauf eines Zeitraumes von 10 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.

Die Wiederbewaldung befristeter Rodeflächen ist in der nach Bauende nächstfolgenden Vegetationsperiode durchzuführen.

Die Bewilligung für die vorübergehende Nutzung von Waldflächen zu anderen Zwecken als für solche der Waldkultur erlischt mit der Wiederbewaldung, spätestens aber am 31. Dezember 2035.

II. Projektbestandteile

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

**ÖBB-Strecke 11401, Wien Praterstern - Staatsgrenze nächst Bernhardsthal;
Abschnitt SÜD (Wien-Süßenbrunn-Angern);
km 11,900 bis km 39,010;
„Modernisierung der Nordbahn; Südabschnitt“**

UVP-Projekt

UVP-, Trassen- und sonstige materiellrechtliche Genehmigungsunterlagen – EisbG, HIG gemäß den mit Bescheidstempel versehenen Einlagen- bzw. Inhaltsverzeichnissen vom Mai 2020 ON 101, Plannummer NB01-UV-0000AL-00-0001 F00 und ON 401, Plannummer NB01-UV-01SP-00-1001 F00

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

- Beantwortung des Auskunftsauftrages zu den Fachbereichen Abfallwirtschaft und Boden- und Grundwasserqualität, Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser, Forstwesen und Waldökologie, Jagdwesen und Wildökologie, Wasserbautechnik und Oberflächenwässer, Gewässerökologie und Fischerei, Ökologie (Pflanzen, Tiere und deren Lebensräume inkl. biologische Vielfalt, Luft und Klima, Lärm- und Erschütterungsschutz, Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Beleuchtung und Beschattung, Eisenbahnbautechnik inkl. Eisenbahnkreuzungen Eisenbahnbetrieb sowie Straßen, Humanmedizin, Agrarwesen und Boden sowie Raum- und Bodennutzung vom November 2020 durch die Projektwerberin einschließlich 9 Anlagen (Grundlage für die Beurteilung der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 14. Dezember 2020)

III. Erklärung weiterer Unterlagen zum Bescheidbestandteil

Folgende Unterlagen sind Bestandteil des Bescheides:

- zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen vom 14. Dezember 2020 samt
 - Forsttechnischem Gutachten erstellt durch den nichtamtlichen Sachverständigen Dipl. –Ing. Martin Kühnert, Ingenieurkonsulent für Forst- und Holzwirtschaft; Allg. beeid. und gerichtl. zert. Sachverständiger, Piccaverweg 29, 1140 Wien vom 7. Dezember 2020
- Eisenbahnfachliches Gutachten gemäß § 31a EisbG – vom 15. Juli 2020 samt Anpassungen vom 26. November 2020, beide erstellt von der Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H., Untere Viaduktgasse 2, 1030 Wien
- IOP-Inspektionsbericht für das Teilsystem Infrastruktur, TSI INF 1299/2014/EU, TSI PRM 1300/2014/EU, Durchführungsverordnung 2019/776, Modul SG, Phase „Einreichplanung“, GZ. 19/3045/ENE001 der Benannten Stelle Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H., Untere Viaduktgasse 2, 1030 Wien, Notified Body, Kennnummer 1602 vom 15. Juni 2020
- IOP-Inspektionsbericht für das Teilsystem Energie, TSI ENE, Verordnung (EU) Nr. 1301/2014 EG, Modul SG, Phase Entwurfsprüfung, GZ. GZ 19/3045/INF001 der Benannten

Stelle Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H., Untere Viaduktgasse 2, 1030 Wien, Notified Body, Kennnummer 1602 vom 29. Juni 2020

- EG-Zwischenprüfbescheinigung für die Teilsysteme Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung „2016/919 - TSI CCS“, Modul SG, - Bewertungsphase Einreichphase für Baugenehmigung, Bescheinigung-Nr.: 1602/8.6/SG/2019/CCS/DEEN/193045/CCS001 der Benannten Stelle Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H., Untere Viaduktgasse 2, 1030 Wien, Notified Body, Kennnummer 1602 vom 16. Juli 2020
- Verhandlungsschrift vom 29. April 2021 samt 12 Beilagen
- Bericht „Ergänzung Ausgleichsflächen; Poolflächen Ökologie und Forst“ samt „Lageplänen Ausgleichsflächen“ 1 bis 4 und „Poolflächen Ergänzung Neuanlage Ersatzaufforstung“; alle Unterlagen Stand 7. April 2021
- Gutachterliche Auseinandersetzungen mit den (ergänzenden) Einwendungen zur Verhandlungsschrift vom 4. Juni 2021, 14. Juli 2021 und 14. Juli 2021 idF vom 25. August 2021

IV. Nebenbestimmungen

IV.1 Maßnahmen in der Bauphase

IV.1.1 Abfallwirtschaft und Boden- und Grundwasserqualität (AW)

IV.1.1.1 Ergänzende abfallchemische Untersuchungen sind vor Baubeginn durchzuführen und gemäß Deponieverordnung idgF, und Bundes-Abfallwirtschaftsplan idgF hinsichtlich ihrer Eluat- und Gesamtgehalte zu beurteilen. Diese müssen sich jedenfalls auch auf die Flächen der vorgesehenen Versickerungsbecken, allenfalls berührter Verdachtsflächen/Altstandorte, sensorisch auffälliger Bereiche (zB Bahnhofsbereiche) erstrecken. Die Ergebnisse dieser verdichteten Untersuchung sind in das Baustellenlogistikkonzept (Materialbewirtschaftung) einzuarbeiten und der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 spätestens 30 Tage vor Baubeginn vorzulegen. Selektive Aushubarbeiten, die zu einer geänderten Baustellenabwicklung führen sind darzustellen.

IV.1.1.2 Für die Bauphase ist eine abfallchemische Bauaufsicht zur Überwachung der Einhaltung der abfallrechtlichen Vorschriften und der abfallchemischen Grenzwerte zu bestellen.

IV.1.1.3 Werden im Zuge des Baugeschehens unerwartete Altablagerungen angetroffen, deren Verunreinigung auf Basis der abfallchemischen Beurteilung die Parameter der Baurestmassendeponie gemäß DVO 2008 idgF überschreiten, sind diese sowohl lateral als auch in die Tiefe so weit zu entfernen, bis das vom Abfallmanagement und der abfallchemischen Bauaufsicht in Abstimmung mit der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 festgelegte Sicherheits- oder Sanierungsziel erreicht ist. Die Bestimmungen des AWG 2002 idgF gelten sinngemäß. Nachweise hierüber sind der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 zu übermitteln.

IV.1.1.4 Für die Qualitätsanforderungen an Verfüllmaterialien sind generell die einschlägigen Bestimmungen des Bundes-Abfallwirtschaftsplans idgF anzuwenden. Die Eignung ist in chemischer Hinsicht durch entsprechende Untersuchungen vor Einbau der Materialien nachzuweisen. Eine entsprechende Qualitätssicherung des Materials ist erforderlich. Die Zulässigkeit der Verwertung ist nachzuweisen.

IV.1.1.5 Die abzubrechenden Hochbauobjekte sind nach den Gesichtspunkten des verwertungsorientierten Rückbaues abzubrechen. Diese Arbeiten haben unter Beachtung der ÖNORM B 3151 (Rückbau von Bauwerken als Standardabbruchmethode) und unter Beachtung der Recycling-Baustoffverordnung idgF zu erfolgen.

IV.1.1.6 Während der Bauphase sind insgesamt mindestens 500 kg eines geeigneten Ölbindemittels im Baustellenbereich (vorzugsweise im Bereich der ca. 25 Baustelleneinrichtungsflächen) bereitzuhalten. Gebrauchte Ölbindemittel sind nachweislich gemäß AWG 2002 von einem befugten Unternehmen entsorgen zu lassen.

IV.1.1.7 Im Bereich der vorgesehenen Hauptbaustelleneinrichtungsflächen sind für die Lagerung von wassergefährdenden Stoffen (Treib- und Schmierstoffe, sonstige Bauhilfsstoffe, etc.) abgedichtete Lagereinrichtungen (zB Container, dichte Wannen, etc.) einzurichten. Für die Betankung von Baumaschinen und Kraftfahrzeugen sind eigene abgedichtete Betankungsflächen herzustellen.

IV.1.1.8 Sanitärwässer aus dem Bereich der Baustelleneinrichtungsflächen sind entweder in die Schmutzwasserkanalisation einzuleiten oder mithilfe von mobilen Kunststoffsenkgruben oder Miettoiletten zu sammeln und nachweislich, ordnungsgemäß zu entsorgen

IV.1.1.9 Vor Beginn der Bauarbeiten sind jene Bauflächen in denen Aushubarbeiten für die Errichtung der Kunstbauten (über- oder Unterführungen, Straßenbrücke, Eisenbahnbrücken, Personendurchgänge, etc.) oder die Standorte der geplanten Versickerungsbecken stattfinden einer Kampfmittel- bzw. einer Kriegsrelikterkundung zu unterziehen.

IV.1.2 Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser (HD)

IV.1.2.1 Bei den baulichen Anlagen sind die geplanten und normkonform vorgesehenen Setzungsmessungen an den Objekten, Stützmauern und Dammbauwerken deren Intaktheit und Funktionstauglichkeit in regelmäßigen Zeitabständen zu prüfen. Die betroffenen Objekte sind geodätisch zu prüfen mit entsprechenden Setzungsmarken zu versehen.

IV.1.2.2 Um belastende Auswirkungen aus der Bauphase, aus der Betriebsphase oder aus bahnbefahrenen bzw. bahnfremden Anlagen zielsicher zu erkennen und um schädliche Veränderungen der Grundwasserhöhen und Grundwasserleitparameter zeitgerecht erfassen und lokalisieren zu können sind in Bezug auf den Grundwasser- und Bodenschutz insbesondere im Bereich der Unterführung der Landesstraße L6 und bei sonstigen zu schützenden Bauwerke (Brückenpfeiler, seitliche Bebauungen, ev. auch Elektromaste) regelmäßige Messungen durchzuführen.

Der zeitliche Abstand und die Wiederholungsmessungen richten sich nach dem Baufortschritt und sind vor der jeweiligen Baumaßnahme als Bestandsdokumentation, täglich bis 14-tägig während der Baumaßnahme im Nahbereich und ev. ein halbes Jahr danach monatlich nach Abschluss der Baumaßnahme durchzuführen und den Bauverantwortlichen jeweils schnellstmöglich vorzulegen.

Im Detail sind jedenfalls die Messpunkte, deren Ausführung (Mauermessbolzen ev. unter Gehsteigniveau, Farbmarkierungen etc.) und deren Zugänglichkeit von den Bauverantwortlichen in der Natur und planlich festzulegen.

IV.1.3 Forstwesen und Waldökologie; Jagdwesen und Wildökologie (FW)

IV.1.3.1 Vor Beginn der jeweiligen Bauarbeiten sind alle benachbarten Waldbestände durch eine physische Absperrung (fixer Bauzaun oder massive Abplankung oder PE-Baustellenabsperrnetz) von den Baubereichen abzugrenzen. Die Absperrung ist während der gesamten Bauzeit funktionstüchtig zu erhalten.

IV.1.3.2 Das Befahren von sowie Ablagerungen von Materialien aller Art in nicht zur Rodung bewilligten Waldbeständen sind verboten.

IV.1.3.3 Die befristeten Rodungen im Ausmaß von 13.075 m² sind mit standortgerechten Baumarten der potentiellen natürlichen Vegetation (Eiche, Hainbuche, Vogelkirsche, Linde, Feldahorn, Spitzahorn, Feldulme, Graupappel, Schwarzerle, Schwarzpappel, Silberweide etc.) wieder zu bewalden.

IV.1.4 Wasserbautechnik und Oberflächenwässer (WT)

IV.1.4.1 Unter der Fabrikstraße ist in Fortsetzung der bestehenden Tiefenrinne eine Verrohrung DN600 mit einer Unterkante in Sohlhöhe der Tiefenrinne mit einem Gefälle von zumindest 1 ‰ zu verlegen. Im Zuge der Herstellung dieses Abschnittes des Bahnprojektes ist auch die Funktionsfähigkeit des bestehenden Kanals DN1000 als sogenannte „Vorleistung“ herzustellen, wenn der Konsensträger des Kanals nicht bis zu diesem Zeitpunkt den bewilligungsgemäßen Zustand hergestellt hat.

IV.1.4.2 Im Zuge von Wasserhaltungsmaßnahmen in der Bauphase anfallende Wässer sind vor der Einleitung in Oberflächenwässer, soweit es zur Einhaltung der Grenzwerte der AAEV erforderlich ist, einer Vorreinigung mit den Komponenten – Absetzteil, Abscheideranlage für Leichtflüssigkeiten nach ÖNORM EN 858-1, Aktivkohle, Neutralisation – zuzuführen.

IV.1.4.3 Die auf den dichten Manipulationsflächen der Baustelleneinrichtung (Waschplätze, Reparaturplätze, Betankungsbereich) anfallenden Niederschlagswässer sind vor der Einleitung ins Grundwasser über einen Schlammfang und eine Abscheideranlage für Leichtflüssigkeiten (Klasse 1 nach ÖNORM EN 858-1) zu führen. Austritte von Mineralöl sind sofort mit Ölbindemittel zu binden und ordnungsgemäß zu entsorgen.

IV.1.4.5 Sollte sich im Zuge der Detailplanung herausstellen, dass die Versickerungsbecken oder der Nahbereich der Versickerungsbecken im Umkreis von 15 m in den Bereich qualitativ belasteter Böden (Belastung Baurestmassen oder schlechter) zu liegen kommen, ist durch konstruktive Maßnahmen wie Bodenaustausch gegen inertes Material sicherzustellen, dass es zu keiner projektsbedingten Eluierung von Schadstoffen kommt. Für die Versickerungsbecken, die auf Verdachtsflächen zu liegen kommen, wie das „VB 1-3 Strasshof“, ist eine Bodenuntersuchung vor Baubeginn vorzunehmen, bei Versickerungsbecken angrenzend oder nahe von Verdachtsflächen, das sind die die Becken „VB3-4 Deutsch-Wagram“ und „VB1-3 Gänserndorf“, ist das Bodenmaterial von einem Fachmann vor Ort zu beurteilen und bei Verdacht auf Verunreinigungen eine Bodenuntersuchung vorzunehmen.

IV.1.4.6 Beckenanlagen: Bei unzureichender Durchlässigkeit der natürlichen Bodenschichten im Bereich der Versickerungsbecken und Versickerungsmulden ist bei geringer Überlagerung mit dichten Schichten (unter 1m) eine Bodenauswechslung mit durchlässigem inertem Material vorzunehmen. Bei größerer Überlagerungsstärke (über 1 m Überdeckung) sind Sickerschlitze

bis in den durchlässigen Untergrund reichend herzustellen. Zur gesicherten Ableitung der Niederschlagswässer in die Sickerschlitze ist in diesem Fall unter dem Bodenfilter eine Drainageschicht, mit Vlies vom Bodenfilter getrennt, herzustellen. Dies betrifft nach aktuellem Planungsstand das Becken der L6, die Becken 1 und 2 Deutsch-Wagram und die Becken 3, 4 und 5 Gänserndorf. Im Zuge der Ausschreibungsplanung ist durch Versickerungsversuche an allen Beckenstandorten die Versickerungsleistung zu überprüfen und die oben beschriebenen Ertüchtigungsmaßnahmen auf weitere Becken nach Erfordernis auszuweiten.

IV.1.4.7 Um Erosionsschäden an den Straßendämmen der Wegbrücke in km 15,285 sicher zu vermeiden, ist an Stellen konzentrierten Wasseranfalls im Bereich der Widerlager eine Grobkiesrippe entlang der Dammböschung bis zum Dammfußpunkt und eine Sickermulde anzulegen.

IV.1.4.8 Die Entwässerung der Überführung der L13 in km 18,538 ist mit einer geordneten Ableitung der Niederschlagswässer in Versickerungsmulden zu ergänzen.

IV.1.4.9 Bei den P&R - Anlagen der Bahnhöfe ist für eine geordnete Sammlung, Ableitung und Vorreinigung der Niederschlagswässer der Parkflächen vor der Einleitung ins Grundwasser zu sorgen. Hierfür sind die Fahrbahnen und Abstellflächen zu befestigen und die Ableitung ins Grundwasser über Bodenfiltermulden herzustellen. Alternativ kann eine gleichwertige dem Stand der Technik entsprechende Lösung herangezogen werden.

IV.1.4.10 Bei der Einleitung von Wässern aus Wasserhaltungsmaßnahmen der Bauphase in den Rußbach sind die Grenzwerte der AAEV, erforderlichenfalls unter Einsatz von Maßnahmen wie Absetzbecken, Ölabscheider; Neutralisation einzuhalten.

IV.1.5 Gewässerökologie und Fischerei (GW)

IV.1.5.1 Die Aufstellung von Baustelleneinrichtungen hat außerhalb von Hochwasserabflussbereichen (HQ 30) zu erfolgen.

IV.1.5.2 Bei der Materialzwischenlagerung sind folgende Maßnahmen umzusetzen:

- Aushubmaterial, Baustoffe und Baumaterial, weiters Treib- und Schmierstoffe sowie andere wassergefährdende Stoffe sind derart zu lagern, dass keine Abschwemmungen durch Hochwässer erfolgen.
- Für die Lagerung wassergefährdender Stoffe sind entsprechende Lagereinrichtungen sowie Tankanlagen, Betankungsflächen etc. vorzusehen.

IV.1.5.3 Sämtliche Schmutzwässer aus Baustelleneinrichtungen wie Tank- und Waschplatz, Batteriebereich, Werkstatt, Reifenwaschanlagen und dergleichen, sowie von Fäkal- und häuslichen Abwässern dürfen keinesfalls in die Absetzbecken zur Reinigung der aus dem Baubereich abzuleitenden Niederschlagswässern geleitet werden. Diese Schmutzwässer sind nachweislich zu sammeln und ordnungsgemäß zu entsorgen.

IV.1.5.4 Am Ende des Arbeitstages bzw. bei Arbeitsunterbrechungen sind sämtliche Maschinen und Baugeräte außerhalb des Hochwasserabflussbereiches abzustellen. Eine Wartung oder Reinigung von Maschinen und Baugeräten im Hochwasserabflussbereich ist nicht zulässig.

IV.1.5.5 Temporäre Wasserentnahmen aus Vorflutern (z.B. zur Waschung von Pumpen, Maschinen, zur Betonherstellung oder Bewässerung von Staubbefreiungen) ist nicht gestattet.

IV.1.5.6 Wenn Baufahrzeuge über den Begleitweg am orografisch rechten Ufer des Weidenbachs zu- und abfahren, dann sind Vorkehrungen entlang des Begleitweges zu treffen, die verhindern, dass es zu einem Eintrag von Grobmaterial (Schotter, Betonfragmente, Sand o.ä.) oder Feinsedimenten in das Gewässer kommt.

IV.1.5.7 Bei der Einleitung der Bauwässer sind folgende Maßnahmen umzusetzen:

- Die Einhaltung dieser Ablaufwerte ist auf Dauer der Einleitung wöchentlich zu überprüfen. Die Prüfergebnisse sind der jeweils zuständigen Wasserrechtsbehörde umgehend vorzulegen.
- Werden die Grenzwerte der AAEV überschritten, sind diese Bauwässer nachweislich ordnungsgemäß zu entsorgen bzw. sind Maßnahmen zu treffen, die die Einhaltung der Grenzwerte sicherstellen (z.B. Neutralisationsanlage). Derartige Maßnahmen sind hinsichtlich ihrer Wirksamkeit in Folge wöchentlich zu überprüfen. Dies ist schriftlich zu dokumentieren und die Messergebnisse sind der jeweils zuständigen Wasserrechtsbehörde wöchentlich zu übermitteln.

IV.1.6 Ökologie (Pflanzen, Tiere und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt) (ÖK)

IV.1.6.1 (Allgemein) Die nachfolgend in den Spruch aufgenommenen Nebenbestimmungen aus ökologischer Sicht (Spruchpunkte IV.1.6, IV.3.4 und IV.4.1) sind nur insofern bindend und anzuwenden, als diese nicht durch die jeweils zuständige Behörde im Zuge des Verfahrens gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 abgeändert, ergänzt oder aufgehoben werden.

IV.1.6.2 (ÖK21) Spätestens vier Monate vor Beginn der Bauarbeiten (dazu zählen auch die erforderlichen Rodungsarbeiten) ist eine ökologische Bauaufsicht gemäß den Vorgaben der RVS 04.05.11 „Umweltbaubegleitung“ zu bestellen und den Behörden gemäß § 24 Abs. 1 und 3 UVP-G 2000 bekannt zu geben.

Die ökologische Bauaufsicht hat nachweislich folgende Qualifikationen aufzuweisen:

- Abgeschlossene Universitätsausbildung einschlägiger hierfür in Frage kommender Fachgebiete
- Langjährige Berufserfahrung für die Fachgebiete Landschaftsplanung, sowie der Vegetations- und Tierökologie, angewandter Naturschutz
- Ausreichende Erfahrung und Praxis in Umsetzung und Bauaufsicht ökologischer Maßnahmen bei Bauvorhaben
- Mehrjährige Erfahrung und Praxis auf dem Gebiet des Biotopmanagements, vor allem für die Durchführung von Vegetationsverpflanzungen

IV.1.6.3 (ÖK22) Die ökologische Bauaufsicht hat die Einhaltung aller ökologischen und umweltrelevanten im Projekt vorgesehenen Maßnahmen sowie der Bescheidaufgaben vor und während des Baus sowie auch die Nachsorge des Bauvorhabens, die Umsetzung aller Maßnahmen zum Schutz des Naturraumes und die Durchführung der Rekultivierungs- und trassennahen Ausgleichsmaßnahmen zu überwachen und zu dokumentieren. Den Anweisungen der ökologischen Bauaufsicht ist Folge zu leisten.

IV.1.6.4 (ÖK23) Die Bauaufsicht hat unaufgefordert halbjährlich (Ende Juli und Ende Jänner für die jeweiligen Halbjahre) für die einzelnen Baulose an die jeweils zuständige Naturschutzbe-

hörde Berichte vorzulegen, in denen die Begehungsprotokolle, die laufenden Arbeiten, Abweichungen vom Projekt und außergewöhnliche Ereignisse (nicht projektgemäße Durchführung, Störfälle, etc.) darzustellen sind (inklusive Fotodokumentation mit GPS-Koordinaten). Der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 sind diese auf Anforderung vorzulegen.

Bei nicht projektgemäßer Durchführung sind Handlungsalternativen vorzuschlagen und der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 vorzulegen. Bei Maßnahmen und Ereignissen, die eine projektgemäße Ausführung des Vorhabens bzw. die Einhaltung der unbedingt erforderlichen Maßnahmen unmöglich machen (Gefahr im Verzug), ist die jeweils zuständige Naturschutzbehörde unverzüglich zu informieren.

IV.1.6.5 (ÖK24) Die Aufgaben der ökologischen Bauaufsicht sind insbesondere (die Aufzählung versteht sich als Ergänzung bzw. Präzisierung zu den Angaben der RVS 04.05.11):

- Überprüfung der Umsetzung der im Projekt vorgesehenen Maßnahmen sowie der von den Behörden vorgeschriebenen Auflagen
- Überprüfung des Baufeldes auf das Vorkommen von relevanten Arten der NÖ Artenschutzverordnung (z.B. Feldhamster, Amphibien, Reptilien, Vögel) vor Baubeginn des jeweiligen Bauloses. Bei einer möglichen Gefährdung naturschutzrelevanter Arten in sensiblen Jahresphasen (Brutzeiten, Jungenaufzucht, Zeiträume verdichteter Wanderungen etc.) sind zur Vermeidung wesentlicher Auswirkungen die Bauabläufe an die Vorgaben der ökologischen Bauaufsicht anzupassen, bzw. die Individuen fachgerecht zu bergen und in geeignete, unbeeinflusste Lebensräume zu verbringen
- Fachgerechte Koordination und Überwachung der Versetzung der Vegetationsbestände sowie der dafür notwendigen Pflegemaßnahmen in der Bauphase und „Nachsorgephase“
- Betreuung der Anlage der ökologischen Ausgleichsflächen und Leiteinrichtungen sowie Kontrolle der Entwicklung während der Bauphase
- Ausarbeitung eines Pflegekonzepts für die nächsten 10 Jahre nach Abschluss der Bauphase
- Überwachung der Einhaltung des Baufeldes, insbesondere in ökologisch sensiblen Bereichen
- Anwesenheit zum Zeitpunkt der Baufeldräumung in den Bereichen, wo in Gewässer eingegriffen wird, um für einen naturschonenden Räumungsvorgang zu sorgen (z.B. Einhaltung von Rodungsgrenzen, Abplankungen)
- Laufende Kontrolle der ökologisch relevanten Absperrungen auf Funktionsfähigkeit

IV.1.6.6 (ÖK1) Vor Baubeginn ist der Oberboden (Humus) abzuschleppen und in Abstimmung mit der ökologischen Bauaufsicht auf geeigneten Flächen zwischenzulagern, sofern das Substrat für Rekultivierungen benötigt wird. Die ökologische Bauaufsicht hat dabei Sorge zu tragen, dass mit dem anfallenden Material keine Ackersenkens (Sutten) verfüllt werden (gemäß § 7 Abs. 1 Z 7 NÖ NSchG 2000), da diese periodisch mit Wasser gefüllten Senken in Äckern oder Wiesen wertvolle Lebensräume für Amphibien und Urzeitkrebse darstellen.

IV.1.6.7 (ÖK2) Das Entfernen von Buschgruppen, Baumgruppen bzw. die Rodung von Waldflächen ist ausschließlich im Herbst und Winter (1. Oktober - 28. Februar, lt. § 18 NÖ NSchG 2000) zulässig, in begründeten Ausnahmefällen ist das Einverständnis der Naturschutzbehörde einzuholen.

IV.1.6.8 (ÖK3) Im Bereich der Biotopbestände entlang der geplanten Bahntrasse sowie der vorgesehenen Manipulationsflächen inkl. Baustelleneinrichtungsflächen, Zwischenlagerflächen

etc. sind (wie im Projekt vorgesehen) Schutzmaßnahmen zur Schonung der Vegetationsbestände vorzunehmen. Dies beinhaltet eine ausreichende Markierung von Tabuzonen bzw. physische Absperrungen wie Bauzäune. Diese Maßnahmen sind von der ökologischen Bauaufsicht im Detail festzulegen, während der gesamten Bauphase in funktionsfähigem Zustand zu erhalten und durch die ökologische Bauaufsicht zu kontrollieren. Naturschutzfachlich hochwertige Flächen dürfen nicht als temporäre Lagerflächen, Zufahrten oder Baustelleneinrichtungsflächen genutzt werden.

IV.1.6.9 (ÖK4) In der Bauphase ist dafür Sorge zu tragen, dass bei Witterungsverhältnissen wie Trockenheit und Wind durch ein Befeuchten der Baustraßen und allfälliger Zwischendeponien ein Staubeintrag und damit ein allfälliger Schaden für Anrainer (in Ortsnähe) sowie generell für angrenzende sensible Biotop vermieden wird.

IV.1.6.10 (ÖK5) Nach Abschluss der Bauarbeiten sind die temporär genutzten Baustellenflächen (Baustraßen, Zwischenlagerplätze, etc.) nach dem Stand der Technik zu rekultivieren (Herstellen der ursprünglichen Oberflächenformen und des Bodenaufbaues, Lockerung des Oberbodens, eventuell Begrünung bzw. Bepflanzung).

IV.1.6.11 (ÖK6) Für die vorgesehenen Rekultivierungen und die Anlage von ökologischen Ausgleichsflächen dürfen nur standortgerechte heimische Pflanzen, bzw. standorttypisches regionales Saatgut (und Gehölzpflanzen) verwendet werden. Die Verwendung von potentiellen Wirtspflanzen des bakteriellen Feuerbrandes ist nicht zulässig.

IV.1.6.12 (ÖK7) Um das Kollisionsrisiko für Vögel an größeren Glasflächen zu reduzieren, ist eine Markierung von Glasflächen gemäß Regelwerk 03.01.07 der ÖBB in Übereinstimmung mit der Studie „Vermeidung von Vogelanprall an Glasflächen“ (Rössler 2008) vorzusehen. D.h. es sind Linien mit einer Stärke von 4 mm, Farbe RAL 7024 Graphitgrau oder Schwarz, Kantenabstand 48 mm, vollflächig auf den Bauteil aufzubringen. Alternativ können (entsprechend der neuesten Studie, Rössler 2020) Scheiben auf PVP-Verbundglas mit einem Raster aus metallisch spiegelnden Punkten, die an der PVP-Schicht angebracht sind, verwendet werden.

IV.1.6.13 (ÖK8) Als eingriffsmindernde Maßnahme ist eine fachkundige Kontrolle von Altbäumen vor der Fällung auf die Anwesenheit von Fledermäusen und die Betreuung allfällig aufgefundener Fledermäuse durchzuführen. Ebenso ist die Fällung von Bäumen außerhalb der Vegetationsperiode (Anfang Oktober bis Ende Februar) erforderlich, um Verluste an Individuen sowie Störung von Fledermäusen an der Reproduktionsstätte und am Überwinterungsort zu vermeiden.

Betreffend Ausgleichsflächen und –maßnahmen:

IV.1.6.14 (ÖK9) Bis spätestens zwei Monate vor Baubeginn des jeweiligen Bauloses ist eine naturschutzfachliche Beweissicherung (Fotodokumentation mit GPS-Koordinaten, Übersichtsplan) über den Zustand der an das Baufeld angrenzenden hochwertigen Biotopflächen (Waldflächen, Halbtrockenrasenflächen, etc.) sowie der geplanten ökologischen Ausgleichsflächen vorzunehmen und der jeweiligen nach § 24 Abs. 3 UV-G 2000 zuständigen Behörde vorzulegen.

IV.1.6.15 (ÖK10) Die Umsetzung der ökologischen Ausgleichsmaßnahmen ist so rasch wie möglich, jedenfalls vor Beginn der Bauarbeiten des jeweiligen Trassenabschnittes durchzuführen (betrifft die Neuanlage von Ausgleichsflächen außerhalb des Baufeldes). Rodungen und das Freimachen der Baustellenflächen sind ebenfalls schon als Beginn der Bauarbeiten zu werten.

IV.1.6.16 (ÖK11) Zur Maßnahme TL-BA-öl-02 (ökologische Maßnahme Lebensraum - geschützte Tierarten – Ziesel (Bauphase) / Vergrämung und gegebenenfalls Umsiedelung der Ziesel gemäß UVE-Bericht Biologische Vielfalt – Tiere; ON 315.1, Plannummer NB01-UV-0000TI-00-

0001 F00 vom Mai 2020): Das Fangen und Umsiedeln von Individuen darf nur von Fachexperten (mit entsprechender Erfahrung bei der Umsetzung dieser Maßnahmen) durchgeführt werden. Günstiger Zeitpunkt ist in der Phase der Trächtigkeit der Weibchen im April mit Nachfängen im Juli. Im verbleibenden Habitat des Ziesels nach Umsetzung der Maßnahme TL-BA-öL-02 (mit dem Ziel einer Verlagerung des Vorkommens) ist bis zu 10 m Entfernung von Bauten ein Schutz gegenüber starken Bodenerschütterungen durch Bauarbeiten während der Ruheperiode September bis März sicherzustellen. In diesen Monaten dürfen im betroffenen Bereich (Golfplatz Süßenbrunn) keine Bautätigkeiten stattfinden, die Erschütterungen hervorrufen können. Zum Zeitpunkt der Umsiedelung müssen schon Ersatzlebensräume bestehen, die den Lebensraumansprüchen der jeweiligen Tierart entsprechen.

Ein Bericht über die Aufwertung der dafür vorgesehenen Flächen ist vor Umsetzung der Maßnahmen (Umsiedelung) dem Sachverständigen für Naturschutz bei der nach § 24 Abs. 3 UV-G 2000 zuständigen Behörde in Bezug auf die konkrete Lebensraumeignung zu übermitteln. Ein detaillierter Zeitplan und ein Detailkonzept für die Umsiedelungsmaßnahme sind vor Baubeginn des betroffenen Bauloses vorzulegen. Mit der vorbereitenden Umsetzung der Maßnahmen ein Jahr vor Baubeginn des Bauloses begonnen werden.

IV.1.6.17 (ÖK12) Zur Maßnahme TL-BA-öL-04 (ökologische Maßnahme Lebensraum - geschützte Tierarten – Schnecken gemäß UVE-Bericht Biologische Vielfalt – Tiere; ON 315.1, Plannummer NB01-UV-0000TI-00-0001 F00 vom Mai 2020): Die lokale Umsiedlung von Individuen der geschützten Schneckenarten in die Zielfläche hat vor Baubeginn des jeweiligen Bauloses zu erfolgen. Bekannte Vorkommen der nach der NÖ-Artenschutzverordnung geschützten Kartäuserschnecke (*Monacha cartusiana*) und der potenziell gefährdeten Wiener Schnirkelschnecke (*Cepaea vindobonensis*, in Wien geschützt) sind vor Baubeginn des jeweiligen Bauloses abzusammeln und in geeignete Ersatzhabitats (lt. „Ergänzende Informationen“ zur UVE) zu verbringen.

IV.1.6.18 (ÖK13) Das fachgerechte Abfangen von Exemplaren der Zauneidechse (aus dem Bau-feld) und Wiederaussetzen (in geeignete Ersatzlebensräume) ist durch fachlich geeignetes Personal mit Erfahrungswerten für diese Maßnahme (Maßnahmen TL-BA-09 und TL-BA-1-06-LAC AGI des UVE-Berichts Biologische Vielfalt – Tiere; ON 315.1, Plannummer NB01-UV-0000TI-00-0001 F00 vom Mai 2020) durchzuführen. Diese Tätigkeiten sind explizit als über den Tätigkeitsbereich der ökologischen Bauaufsicht hinausgehend einzustufen (Fachpersonal erforderlich, z.B. Mitglieder der herpetologischen Gesellschaft). Um Bestandseinbußen zu vermeiden, sind Erdarbeiten an den Böschungen mit einem Vorkommen der Zauneidechse ausschließlich zwischen Mitte August und Mitte Oktober durchzuführen (Winterruhe-Ende: Ende März/Anfang April, Eiablage Mitte April/Anfang Mai bis Ende Juni; Schlupf der Jungtiere: bis Mitte/Ende August). Zum Zeitpunkt der Umsiedelung müssen schon Ersatzlebensräume bestehen, die den Lebensraumansprüchen der jeweiligen Tierart entsprechen.

Ein Bericht über die Aufwertung der dafür vorgesehenen Flächen ist vor Umsetzung der Maßnahmen dem Sachverständigen für Naturschutz bei der nach § 24 Abs. 3 UV-G 2000 zuständigen Behörde in Bezug auf die konkrete Lebensraumeignung zu übermitteln. Ein detaillierter Zeitplan und ein Detailkonzept für die Umsiedelungsmaßnahme sind vor Baubeginn vorzulegen.

IV.1.6.19 (ÖK14) Vor Baubeginn in den jeweiligen Baulosen ist als eingriffsmindernde Maßnahme vor der Fällung eine fachkundige Kontrolle von Altbäumen auf die Anwesenheit von Fledermäusen und die Betreuung allfällig aufgefundenen Fledermäuse durchzuführen. Ebenso ist die Fällung von Bäumen außerhalb der Vegetationsperiode (Anfang Oktober bis Ende Februar) erforderlich, um Verluste an Individuen sowie Störung von Fledermäusen an der Reproduktionsstätte und am Überwinterungsort zu vermeiden.

IV.1.6.20 (ÖK15) Für die Anlage von Ersatzaufforstungsflächen werden teilweise trassennahe „Nutzungstypen mit geringer naturschutzfachlicher Wertigkeit“ verwendet (z.B. PL-BE-öWd-f-EA-10 und PL-BA-öWd-f-EA-14 in Deutsch-Wagram gemäß UVE-Bericht Biologische Vielfalt – Pflanzen; ON 314.1, Plannummer NB01-UV-0000PF-00-0001 F00 vom Juni 2020). In diesem konkreten Fall wurde die Fläche nur randlich als Strukturelement S02.11 (artenarme Fettwiese) kartiert. Auf aktuellen Luftbildern ist erkennbar, dass es sich um eine gemähte Wiesen- bzw. Rasenfläche handelt. Für derartige Aufforstungsflächen ist zu vermeiden, dass naturschutzfachlich bedeutende Flächen beansprucht werden, eine alternative Aufforstungsfläche ist daher aus dem vorgelegten Flächenpool (gemäß „Ergänzung Ausgleichsflächen“ vom 7. April 2021) auszuwählen.

IV.1.6.21 (ÖK16) Bezüglich des Flächenbedarfs an Ausgleichsflächen werden in den UVE-Unterlagen (laut Tabelle 6-129) 64.720 m² an Gehölzen und Hecken, 46.436 m² an Wald und 125.040 m² an Wiesen durch Aufwertung oder Wiederherstellung neu angelegt. Nur geringe Flächenanteile entfallen auf die Kategorie EA (Ersatz auf nicht beanspruchten Nutzflächen - außerhalb). Demgegenüber stehen eigene Berechnungen des UVP-Sachverständigen, die einen Ausgleichsflächenbedarf von insgesamt 138.558,5 m² bei Gehölzstrukturen und Wald (Biotope 58.071 m² und Strukturelemente 80.487 m²) sowie insgesamt 234.668 m² bei Wiesen und Wiesenbrachen (Biotope 123.640 m² und Strukturelemente 111.028 m²), also bei den Gehölzflächen ca. ein Viertel mehr und bei den Wiesenflächen fast doppelt so viel Fläche ergeben. Dieses neue Flächenausmaß ist daher der Ausgleichflächenplanung und -umsetzung zugrunde zu legen. Ein entsprechender Plan der Ausgleichsflächen (für die geforderte Dimension) ist vor Baubeginn vorzulegen.

Bei der Neuanlage bzw. Wiederherstellung von höherwertigen Vegetationseinheiten ist speziell bei Halbtrockenrasen, Trockenwiesen und -brachen von einem Zeitraum von mehreren Jahren (offene, lückige Trockenvegetation) bis zu Jahrzehnten (geschlossene Vegetationsdecke) auszugehen. Daher können und sollen jene zusätzlichen Ausgleichsflächen für wiesendominierte Vegetationseinheiten, die über das in der UVE vorgesehene Ausmaß hinausgehen (ca. 10 ha), durch Aufwertung vorhandener Brachflächen, die teilweise direkt neben der Trasse der Nordbahn liegen, durch entsprechende Managementmaßnahmen (Entbuschung, Entfernung von Neophyten, Pflegemahd, ...) angelegt werden. Auch bei gehölzdominierten Strukturelementen kann neben der Neuanlage durch entsprechende Managementmaßnahmen (Neophytenentfernung, Bestandesumbau) eine Verbesserung des ökologischen Zustandes erreicht werden.

Der während der UVP-Verhandlung am 19. Jänner 2021 von der Projektwerberin eingebrachte und im ergänzenden Parteiengehör präzisierter Vorschlag hinsichtlich dieser erforderlichen Flächen (zusätzlich zu den bisher in der UVE vorgesehenen gemäß Unterlage „Ergänzung Ausgleichsflächen vom 7. April 2021, Blatt 1 bis 4“), entspricht den ökologischen Zielvorstellungen und ist dementsprechend (im oben genannten Ausmaß) umzusetzen. Ein entsprechender Plan dieser Ausgleichsflächen ist vor Baubeginn vorzulegen.

Um diese Flächen zeitnah durch Maßnahmen zu einem günstigen ökologischen Zustand aufzuwerten, sind die Managementmaßnahmen (zur Biotopverbesserung) bereits ab dem Beginn der Bauarbeiten (unabhängig von den einzelnen Baulosen) umzusetzen.

IV.1.6.22 (ÖK17) Die Vegetationsbestände jener Biotope (und Strukturelemente) sind so früh wie möglich, jedenfalls vor Baubeginn zu bergen und zu verpflanzen, die dem Biotoptyp „Halbtrockenrasen Trockenwiesen und -brachen“ zugeordnet wurden (z.B. BS02.02, BS07.004, BS07.045, BS07.048, BS07.049, BS07.050, BS07.053, BS07.055, S07.041, S07.052, S07.066). Vor der Durchführung dieser Maßnahme ist festzustellen, wo genau sich die artenreichsten Bereiche befinden (siehe Abb. 1 und 2). Bei jenen, die in der Bauphase beansprucht werden und die

wiederhergestellt werden sollen (wie etwa das Biotop BS07.045 und andere) ist ein Sodenabtrag (und an anderer Stelle ein Wiederauftragen) durchzuführen. Dies gilt auch für jene Biotope, die an anderer Stelle neubegründet werden sollen – auch hier ist zur Wiederherstellung Sodenmaterial zu verwenden (und zusätzlich eine standortgerechte Einsaat). In die Ausgleichsflächenbilanz könnten auch Flächen einbezogen werden, die nahe der Bahntrasse liegen und durch Managementmaßnahmen aufgewertet werden.

IV.1.6.23 (ÖK18) Generell sind alle Verpflanzungen vor Baubeginn (im jeweiligen Baulos) während der Vegetationsruhe (November bis Ende Februar) durchzuführen, diese Arbeiten sind von der ökologischen Bauaufsicht vorzubereiten und zu begleiten (inkl. Dokumentation). Die Verpflanzungen sind bevorzugt ohne Zwischenlagerung durchzuführen. Sollte es aufgrund des Bauablaufs nicht möglich sein, die Vegetationssoden sofort zu transplantieren, sind entsprechende Zwischenlagerplätze mit vergleichbaren Standortsbedingungen (Exposition, Substrat, Feuchtegradienten, etc.) zu schaffen. Die eventuell erforderliche (aber nicht anzustrebende) Lagerung wertvoller Vegetationsbestände, für welche die gegenständliche Auflage gilt, darf nicht in Haufen (bzw. Mieten“ erfolgen. Bei Bedarf (Trockenheit, hohe Temperaturen) sind die Vegetationssoden zu bewässern.

IV.1.6.24 (ÖK19) Für alle ökologischen Ausgleichsflächen ist vor Baubeginn des ersten Bauloses ein entsprechendes Pflegekonzept (für alle Baulose) auszuarbeiten, welches auch Aussagen hinsichtlich der ökologischen Ausgleichsziele, Zeitplan, etc. zu enthalten hat.

IV.1.6.25 (ÖK20) Die Ökologischen Ausgleichsflächen, die sich nicht auf ÖBB-Grundstücken befinden müssen bis vor Baubeginn des jeweiligen Bauloses verfügbar sein. Ein entsprechender Nachweis über die Verfügbarkeit der Flächen (z.B. Vor- bzw. Optionsverträge, Servitutsverträge) ist der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 bis vor Baubeginn vorzulegen.

IV.1.7 Lärm-, und Erschütterungsschutz (LA)

IV.1.7.1 (LA05) Vor Beginn der Bauarbeiten des jeweiligen Bauloses ist eine detaillierte schalltechnische Untersuchung der baubedingten Lärmimmission auf Basis des letztgültigen Bauablaufs zu erstellen. Sofern aus dieser Untersuchung eine Überschreitung der maßgeblichen Grenzwerte an den betroffenen Anrainerobjekten resultiert, sind Lärmschutzmaßnahmen vor Beginn der Bauarbeiten auszuarbeiten und auszuführen. Änderungen des Bauablaufs sind dabei entsprechend zu berücksichtigen, insbesondere dann, wenn dadurch zusätzliche Anrainer betroffen sein könnten.

IV.1.7.2 (LA06) Berücksichtigung und Ausführung der in der schalltechnischen Untersuchung (Wirkfaktorbericht Schall, ON 303.1, Plannummer NB01-UV-0000LT-00-0001 F00 vom Mai 2020) angegebenen allgemeinen Maßnahmen zum Schutz während der Bauphase:

- a. Einsatz lärmarmen Geräte und Maschinen gem. EU- Richtlinie 2000/14/EG. Dies ist durch entsprechende Verweise in den Vertragsbedingungen der ÖBB mit den ausführenden Firmen sicherzustellen (siehe auch SCH-BA-01, Wirkfaktorbericht Schall)
- b. Optimierung der Lage der lärmintensiven Baugeräte in möglichst großem Abstand zu den Anrainergebäuden (siehe auch SCH-BA-02, Wirkfaktorbericht Schall)
- c. Nutzung vom Aushubmaterial und Baucontainer als Abschirmung der lärmintensiven Bereiche auf der Baustelle (siehe auch SCH-BA-03, Wirkfaktorbericht Schall)
- d. Einrichtung einer ausgewiesenen Ansprechstelle bei der Bauleitung eingerichtet, die Anregungen und Beschwerden der Bevölkerung entgegennimmt und die Kompetenz hat,

erforderliche Maßnahmen umzusetzen. Während der Bauarbeiten ist ein Informationsmanagement einzurichten und die Anrainer über die Dauer und Bereiche mit den lärmintensiven Bauarbeiten rechtzeitig zu informieren (siehe auch SCH-BA-04, Wirkfaktorbericht Schall)

- e. Im Fall von Grenzwertüberschreitungen gemäß BStLärmIV ist für die betroffenen Immissionsorte und deren Umgebung eine detaillierte schalltechnische Untersuchung durchzuführen. In Anlehnung an die BStLärmIV ist für diese Punkte eine humanmedizinische Beurteilung im Einzelfall durchzuführen (siehe auch SCH-BA-05, Wirkfaktorbericht Schall)

IV.1.7.3 (ER01) Um schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf das Leben und die Gesundheit von Menschen und deren Lebensräume zu verhindern oder zu verringern oder günstige Auswirkungen zu erhöhen, sind folgende in der erschütterungstechnischen Untersuchung (Bericht Erschütterungen, ON 304.1, Plannummer NB01-UV-0000ES-00-0001 F00 vom März 2020) angegebenen allgemeinen Maßnahmen zum Schutz während der Bauphase zu berücksichtigen und auszuführen:

- a. Bautechnische Beweissicherung aller Wohn- und Betriebsgebäude (inkl. Sach- und Kulturgüter) vor Baubeginn der jeweiligen Bauarbeiten im jeweiligen Teilabschnitt in einem 50 m breiten Streifen (gemessen vom Rand des Baufeldes) – (siehe auch ERS-BA-01 im Bericht Erschütterungen);
- b. Messtechnische Überwachung (Dauermessung in Anlehnung an ÖNORN S 9020 mit Datenfernübertragung und Alarmierung im Fall von Richtwertüberschreitungen) während der Tiefbauarbeiten in repräsentativen Objekten am Fundament zum Nachweis der Einhaltung der Grenzwerte für Gebäudeschutz. Diese Messungen erfolgen grundsätzlich im 50 m Beweissicherungstreifen, werden aber auch punktuell als Reaktion auf Anrainerbeschwerden in Objekten in größerem Abstand durchgeführt;

Die Auswahl der zu instrumentierenden Gebäude hat entsprechend der Lage der erschütterungsintensiven Bauarbeiten zu den betroffenen Anrainergebäuden zu erfolgen. Bei der Auswahl der Objekte ist sicherzustellen, dass erschütterungsempfindliche Sach- und Kulturgüter im Projektbereich erfasst werden. Als erschütterungsintensiv sind jedenfalls Rammarbeiten für Oberleitungs- und Signalmasten, sowie Lärmschutzwandstehern im gesamten Streckenbereich und erschütterungsintensive Abtrags-, Gründungs- und Bauarbeiten an den Brücken bei km 17,143-17239 und der Brücke bei km 18,538 zu berücksichtigen. (siehe auch ERS -BA-02 Bericht Erschütterungen);

- c. Bei Auftreten von Schäden an Gebäuden, wird auf Grundlage der bautechnischen Beweissicherung und der begleitenden Messungen festgestellt, ob diese auf die Bauarbeiten zurückzuführen sind. Ist dies der Fall, hat eine Behebung der Schäden nach Bauende oder eine finanzielle Abgeltung zu erfolgen (siehe auch ERS -BA-03 Bericht Erschütterungen).

IV.1.8 Humanmedizin (HU)

IV.1.8.1 Mit Verweis auf Punkt M4.2 auf Seite 65 der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen sind beim Objekt 6217/1. OG, westseitig objektseitige Maßnahmen in Aufenthaltsräumen an den betroffenen Fassaden anzubieten.

IV.1.8.2 Durch folgende aktive Objektschutzmaßnahmen sind die Öffnungen mit Grenzwertüberschreitung bei (a) um 6, bei (b) um 21 zu reduzieren und auch die zugehörigen Freiräume zu schützen:

- a Zum Schutz der Objekte 6018, 6019 und 6020 (Beginn ca. bei km 22,600 l.d.B.) ist im Bereich der Verschiebgleise Strasshof l.d.B. die Lärmschutzwand um zumindest 115 m zu verlängern und um 0,5 m zu erhöhen.
- b Zum Schutz der Objekte 9094, 9095 und 9103 bis 9106 ist im Bereich des Bogens Marchegg l.d.B. in Richtung Gänserndorf (Beginn ca. bei km 31,000 bis ca. 32,060 l.d.B.) die Lärmschutzwand zu verlängern und auf 3,0 m zu erhöhen.

IV.1.9 Eisenbahnbautechnik, Eisenbahnkreuzungen, Eisenbahnbetrieb inkl. Straßen (ST)

IV.1.9.1 Während der Sperre der Eisenbahnkreuzung in km 15,285 (Wirtschaftsweg) darf keine Sperre der Eisenbahnkreuzung in km 17,225 (Landesstraße L6) erfolgen.

IV.1.10 Raum- und Bodennutzung, (RP)

IV.1.10.1 Nach Herstellung der Überführung über die B220 in Gänserndorf ist die bestehende Baumkulisse im Bereich der Friedhofgasse 1a, 2230 Gänserndorf (D014, Herr Erwin Dörner) durch entsprechende Anpflanzungen wiederherzustellen.

IV.2 (Zusätzliche) Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen in der Bauphase

IV.2.1 Abfallwirtschaft, Boden- und Grundwasserqualität (AW)

IV.2.1.1 Zur Überwachung und Dokumentation der Einhaltung der abfallwirtschaftlichen Bestimmungen ist die Einführung eines Abfallmanagements erforderlich. Anhand eines Massenlogistikkonzeptes sind die Abfall- bzw. Stoffströme sowie deren Zwischen- und Endlagerung zu beschreiben.

Im Massenlogistikkonzept sind die ordnungsgemäße Lagerung von Abfällen während der Bauphase und die begleitenden Kontrollmaßnahmen während der Umsetzung zu beschreiben. Nach Abschluss des Projektes ist eine Dokumentation (Ablauf der Arbeiten, vorhandene Schadstoffkonzentrationen, Ausmaß der Verunreinigungen, Darstellung der Material- und Stoffströme, Entsorgungswege, usw.) zu erstellen und der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 vorzulegen.

IV.2.2 Wasserbautechnik und Oberflächenwässer (WT)

IV.2.2.1 Während der Bauphase in den Rußbach eingeleitete Wässer aus Wasserhaltungen sind auf die Einhaltung der Grenzwerte der AAEV zu kontrollieren und diese Messergebnisse auf Verlangen der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 vorzulegen.

IV.2.3 Luft und Klima (KL)

IV.2.3.1 Zur Einhaltung des PM10 JMW und der Anzahl der TMW Überschreitungen sind die entsprechend den im Baukonzept ausgewiesenen Fahrtenbewegungen, welche die Bautätigkeit im Bereich der Anrainerin Franz-Mair-Straße 64, 2232 Deutsch Wagram betreffen, zu dokumentieren und für die Dauer der Bautätigkeit durch die Bauaufsicht zu überprüfen.

IV.2.3 Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Licht/Blendung/Beschattung (ET)

IV.2.2.1 Um einerseits die Einhaltung der erforderlichen Beleuchtungsstärke zu bestätigen und andererseits damit eine Beeinträchtigung (Blendwirkung, Aufhellung) bei den nächsten Anrainern minimiert bzw. ausgeschlossen werden kann, sind für die Beleuchtung der Baustelleneinrichtungsflächen zur Beweissicherung und zur begleitenden Kontrolle in der Bauphase Beleuchtungsmessungen durchzuführen.

IV.3 Maßnahmen der Betriebsphase

IV.3.1 Abfallwirtschaft und Boden- und Grundwasserqualität (AW)

IV.3.1.1 Pflanzenschutzmittel sind generell möglichst umweltschonend zu verwenden. Es dürfen nur Herbizide verwendet werden, die vom Bundesamt für Ernährungssicherheit zugelassen sind.

IV.3.2 Forstwesen und Waldökologie; Jagdwesen und Wildökologie (FW)

IV.3.2.1 Zur Wiederherstellung der durch die dauernden Rodungen von Waldflächen im Gesamtausmaß von 24.400 m² entfallenden Wirkungen des Waldes sind Ersatzaufforstungen im Mindestausmaß von 73.200 m² vorzunehmen.

IV.3.2.2 Die Ersatzaufforstungen sind möglichst auf den im Einreichprojekt sowie in den ergänzenden Unterlagen zur mündlichen Verhandlung bzw. im weiteren ergänzenden Parteiengehör (Ergänzung Ausgleichsflächen, Poolflächen Ökologie und Forst, Stand 07.04.2021) angeführten Flächenpool für Aufforstungsflächen vorzunehmen.

Können die dafür erforderlichen Vereinbarungen mit den Grundeigentümern nicht erzielt werden, oder ist die Umsetzung auf diesen Flächen aus anderen Gründen (z.B. naturschutzfachliche Bedenken) nicht möglich, 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.

IV.3.2.3 Eine planliche Darstellung der genauen Lage der Ersatzaufforstungsflächen sowie der Nachweis der Verfügungsberechtigung sind der Behörde bis spätestens 4 Wochen vor Beginn der Rodungen zur Zustimmung vorzulegen. Die Bestimmungen des NÖ Kulturlächenschutzgesetzes idgF sind bei der Ausweisung der Ersatzaufforstungsflächen zu berücksichtigen.

IV.3.2.4 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, Linde, 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 einzelne Rot- und Schwarzkiefern zu beschränken.

Die Mindestpflanzenanzahl hat bei den Bäumen 2.500 Stück je ha zu betragen, wobei eine Mindestpflanzengröße von 80/100 cm zu wählen ist und ausschließlich Containerpflanzen zu verwenden sind.

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

IV.3.2.5 Die in § 22 der NÖ Pflanzenschutzverordnung idgF genannten Wirtspflanzen des Feuerbrandes dürfen bei der Aufforstung nicht verwendet werden.

IV.3.2.6 Die Ersatzaufforstungen sind mittels Zäunung oder Einzelschutz so lange gegen Wildverbiss zu sichern, bis sie gesichert sind.

IV.3.3 Wasserbautechnik und Oberflächenwässer (WT)

IV.3.3.1 Bis zur Inbetriebnahme ist eine Betriebsordnung für die Rückhaltebecken zu erstellen, die folgende Punkte enthält:

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

IV.3.3.2 Bis zur Inbetriebnahme ist ein Maßnahmen-Notfallplan auf Basis der „Risikoanalyse Grundwasserschutz – Punkt 5.5 organisatorische Maßnahmen“ auszuarbeiten und dieser Plan mit den betroffenen Behörden / Einsatzorganisation (z.B. Feuerwehr) abzustimmen.

IV.3.3.3 Der Einsatz von Pflanzenschutzmitteln (Herbiziden) im Rahmen der Trassenpflege hat entsprechend folgenden Vorgaben zu erfolgen:

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

IV.3.4 Ökologie (Pflanzen, Tiere und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt) (ÖK)

IV.3.4.1 (ÖK25) Die ökologischen Ausgleichsflächen sind auf Dauer des Bestandes zu sichern und entsprechend dem Pflegekonzept hinsichtlich der ökologischen Ausgleichsziele zu erhalten. Ein entsprechender Nachweis über die Verfügbarkeit der Flächen (z.B. Vor- bzw. Optionsverträge, Servitutsverträge) ist der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 bis vor Baubeginn vorzulegen.

IV.3.4.2 (ÖK26) Bei der Verlegung bestehender Wirtschaftswege ist die gleiche Oberflächenbefestigung wie im Bestand herzustellen. Alle neu zu errichtenden Wege dürfen nicht asphaltiert werden, sofern sie vorher unbefestigt waren. Ausgenommen sind dabei Steigungsstrecken über 6% sowie die Anbindungen an das Landesstraßennetz. Die Art der Oberflächenbefestigung ist vor Baubeginn zu dokumentieren (Wiesenweg, Spurweg, mechanisch stabilisierter Schotterweg, Asphaltweg, ...).

IV.3.4.3 (ÖK27) Die Lärmschutzwände sind so zu gestalten, dass sie für Amphibien und Kleintiere nicht überwindbar sind.

IV.3.4.4 (ÖK28) Da die projektimmanenten Maßnahmen hinsichtlich der Beleuchtung nicht ausreichend präzisiert sind, müssen bei der Beleuchtung der Baustellen (und Baustraßen) sowie allfälliger Parkplätze Leuchtmittel verwendet werden, die hinsichtlich der Insekten einen kurzwelligen Spektralbereich aufweisen (insektenfreundliche Lampen, oben geschlossene Lampen mit UV-Stopp bzw. Leuchtstoffröhren mit reduziertem Anteil im kurzwelligen Bereich wie z.B. LED-Lampen „warmweiß“, Typ 3000K oder 4000K). Leuchtmittel mit UV- und hohem Blauanteil im Emissionsspektrum sind zu vermeiden, da vor allem Nachtfalter davon angelockt werden.

IV.3.4.5 (ÖK29) Die Verwendung von Herbiziden ist im Bereich der gesamten Baustelle nicht zulässig. Sollte es zu einem Aufkommen von Neophyten wie Robinie, Götterbaum, etc. oder anderen problematischen Arten (z.B. Ambrosia artemisifolia), so ist dieses mechanisch zu bekämpfen. Die Pflanzen sind, sofern sie schon Samen ausgebildet haben, zu entsorgen (thermische Entsorgung oder Kompostierung bei hohen Temperaturen). Ein Konzept zur Kontrolle, Vermeidung bzw. Behandlung von Neophyten im Baustellenbereich (Manipulations- und Lagerflächen, etc.), aber auch auf den Ausgleichsflächen ist der Behörde gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 vor Baubeginn vorzulegen.

IV.3.4.6 (ÖK30) Während der Betriebsphase ist im Sinne einer begleitenden Kontrolle sicherzustellen, dass die neu anzulegende Bepflanzung mit Gehölzen zumindest in den ersten drei Jahren regelmäßig betreut und bewässert wird.

IV.3.4.7 (ÖK31) Bei allen verpflanzten Vegetationsbeständen ist in den ersten drei Jahren eine regelmäßige Pflegemahd vorzunehmen, durch die verhindert wird, dass sich konkurrenzstarke Ackerwildkräuter oder Ruderalarten ausbreiten. Danach sind biotopkonforme Pflegemaßnahmen (gemäß Pflegekonzept) auf Bestandsdauer durchzuführen. Dies kann auch über Bewirtschaftungsverträge geregelt werden.

IV.3.5 Lärm-, und Erschütterungsschutz (LA)

IV.3.5.1 (LA01) Die aktiven (bahnseitigen) Lärmschutzmaßnahmen sind entsprechend der Tabelle 106, Seite 162 des Wirkfaktorberichts Schall (ON 303.1, Plannummer NB01-UV-0000LT-00-0001 vom April 2020) auszuführen.

IV.3.5.2 (LA02) Hinsichtlich der passiven Lärmschutzmaßnahmen ist die Anspruchsberechtigung entsprechend DB-SchIV auf Basis der zusammengefassten Darstellung in Tabelle 107, Seite 163

des Wirkfaktorberichts Schall (ON 303.1, Plannummer NB01-UV-0000LT-00-0001 vom April 2020) detailliert zu ermitteln und zu berücksichtigen.

IV.3.5.3 (ER02) Nach Fertigstellung des Projektes und Aufnahme des vollständigen Fahrbetriebs, sowie einer Einfahrzeit von zumindest 6 Monate, sind Kontrollmessungen im Abschnitt Teilraum 1 (km 11,900 bis km 32,954) bevorzugt in jenen Gebäuden durchzuführen, die im Zuge der erschütterungstechnischen Untersuchung messtechnisch untersucht wurden. (Bericht Erschütterungen, ON 304.1, Plannummer NB01-UV-0000ES-00-0001 vom März 2020).

IV.4 (Zusätzliche) Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen in der Betriebsphase

IV.4.1 Ökologie (Pflanzen, Tiere und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt) (ÖK)

IV.4.1.1 Spätestens zu Baubeginn ist ein Monitoringkonzept auszuarbeiten (und mit der Behörde abzustimmen), welches den Untersuchungsrahmen, die Methodik, den Zeitplan, die Untersuchungsintensität und den räumlichen Bezug der Untersuchungen enthält. Im Rahmen des Monitoringprogramms (Maßnahme PL-BW-01: Umweltbaubegleitung; UVE-Bericht Biologische Vielfalt – Pflanzen; ON 314.1, NB01-UV-0000PF-00-0001 F00 Juni 2020) sind folgende Punkte zu bearbeiten:

- Dokumentation der Vegetationsentwicklung auf den neu angelegten ökologischen Ausgleichsflächen hinsichtlich ihrer Entwicklung in Richtung der definierten ökologischen Entwicklungsziele
- Dokumentation der Vegetationsentwicklung auf den versetzten Vegetationsbeständen
- Dokumentation der Pflegemaßnahmen auf den ökologischen Ausgleichsflächen
- Repräsentative Untersuchung über die tierökologische Entwicklung auf den ökologischen Ausgleichsflächen anhand der Artengruppen Heuschrecken, Tagfalter, Amphibien, Reptilien und Vögel
- Dokumentation der Funktion der Leiteinrichtungen (Gehölzpflanzungen)

Das Monitoring in Hinblick auf die Entwicklung und Pflege der Ausgleichsflächen sowie die tierökologischen Erhebungen sind im 1., 3., 5. und 10. Jahr nach der Fertigstellung des Vorhabens durchzuführen. Ein Bericht dazu ist der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 jeweils bis Jahresende vorzulegen.

Der Untersuchungsumfang ist so zu wählen, dass stabile Aussagen in Bezug auf die definierten Maßnahmen- und ökologischen Ausgleichsziele ableitbar sind. Bei Abweichungen und Fehlentwicklungen sind diese zu dokumentieren, die Fehlerquelle zu erheben und Nachbesserungen zu veranlassen (z.B. Adaptierung der Pflegepläne).

Sollte sich herausstellen, dass die angestrebten Maßnahmen- und Ausgleichsziele nicht erreicht werden können, ist ein Vorschlag zur Behebung der Mängel der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 vorzulegen und mit dieser abzustimmen.

Für die Untersuchungen ist ein fachlich geeigneter Experte mit nachweislichen Erfahrungen auf den geforderten Fachgebieten (bei der Durchführung von Monitoringprojekten) zu beauftragen.

IV.4.2 Lärm-, und Erschütterungsschutz (LA)

IV.4.2.1 (LA03) Nach Fertigstellung des Projektes und Fertigstellung sämtlicher bahnseitiger Schallschutzmaßnahmen sind binnen 9 Monaten Kontrollmessungen zur Ermittlung der tatsächlichen Schienenverkehrslärmimmissionen im folgenden Umfang vorzunehmen:

- a. Messung der Vorbeifahrten von repräsentativen Zugtypen und Ermittlung des A-bewerteten Schallereignispegels LA,E.
Die Messungen zumindest über einen Zeitraum von zwei Stunden oder bis zur Erfassung von mindestens 15 Vorbeifahrten zu erfolgen.
- b. Die Messungen haben jeweils bei günstigen Schallausbreitungsbedingungen zwischen der maßgeblichen Schienenstrecke und dem Immissionspunkt in der Nachbarschaft (bei Windstille bis schwacher Mitwindlage, vornehmlich bei Nachtzeit) zu erfolgen.
Parallel zur Immissionsmessung sind auch maßgebliche Daten der Schallemissionen (Zuglänge, Geschwindigkeit) zu erfassen und anzugeben.
- c. Nachrechnung der an den repräsentativen Punkten der Nachbarschaft unter Berücksichtigung des zum Zeitpunkt der Überprüfung vorliegenden Betriebsprogramms und des prognostizierten Betriebsprogramms der ÖBB zu erwartenden Schienenverkehrslärmimmissionen als äquivalenter Dauerschallpegel LA,eq bzw. als Beurteilungspegel Lr des Schienenverkehrslärms nach SchIV zur Gegenüberstellung mit den Lärm-Prognosewerten des Einreichprojekts und mit den Immissionsgrenzwerten nach SchIV und zur Verifizierung der Objektschutzmaßnahmen vorzunehmen.
- d. Die entsprechenden lärmtechnischen Überprüfungen sind grundsätzlich an für verschiedene Nachbarschaftslagen (Siedlungsbereiche) repräsentativen und lärmexponierten Punkten zur Kontrolle der ausreichenden projektgemäßen Wirksamkeit der Maßnahmen und darüber hinaus zur Verifizierung der Objektschutzmaßnahmen im ausreichenden Umfang vorzunehmen.
In Anlehnung an die Empfehlungen der schalltechnischen Untersuchung (Wirkfaktorbericht Schall) sind Messungen an je einem Messpunkt links und rechts der Bahn in jedem Siedlungsbereich des Projektbereichs durchzuführen. In jedem Fall ist ein Messpunkt im nächstgelegenen Siedlungsbereich der Brücke über den Rußbach (Deutsch-Wagram) anzuordnen.

IV.4.2.2 (LA04) Unter Berücksichtigung der im Maßnahmenpunkt IV.4.2.1 (LA03) enthaltenen Untersuchungsergebnisse sind gegebenenfalls unter Zuhilfenahme zusätzlicher Messungen die derzeit vorgesehenen objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen zu aktualisieren bzw. hinsichtlich der horizontalen (einseitig oder mehrseitig des Gebäudes) und der höhenmäßigen Ausdehnung (Angabe der Geschosshöhe) zu präzisieren und ein aktueller Objektschutzplan zu erstellen.

IV.4.3 Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Licht/Blendung/Beschattung (ET)

IV.4.3.1 In der Betriebsphase sind gemäß Maßnahme EMF-BE-01 (Bericht Elektromagnetische Felder; ON 305.1, Plannummer NB01-UV-0000EF-00-0001 F00 vom März 2020) für die Kontrolle der Berechnungen 24 h Mittelwert-Messungen an den Referenzpunkten der nächsten Wohnobjekte in Deutsch Wagram, Anzengruebergasse 8 und in Gänserndorf, Friedhofgasse 23 sowie in Strasshof, Schönkirchnerstraße 5 (Europaschule) vorgesehen.

Zusätzlich sind nach Projektumsetzung am Bahnhof Gänserndorf (Bahnsteig und Zugangsbereich) ergänzende Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen (Überprüfungsmessungen) durchzuführen.

IV.4.3.2 Diese Im Rahmen der Inbetriebsetzungen der elektrischen Bahnstromanlagen erforderlichen 24 h Mittelwert-Messungen sind mit den Berechnungen im Fachbeitrag „Bericht Elektromagnetische Felder“ vergleichend zu bewerten und der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 vorzulegen.

V. Abspruch über die eingelangten Stellungnahmen und erhobenen Einwendungen

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

V.1. Alle gegen das Vorhaben erhobenen Einwendungen, Anträge und sonstigen Vorbringen werden, soweit es sich nicht um zivilrechtliche Einwendungen handelt oder den Einwendungen durch die Aufnahme von entsprechenden Nebenbestimmungen oder durch bereits im Bauentwurf oder der Umweltverträglichkeitserklärung selbst vorgesehene Maßnahmen entsprochen wird, als unbegründet

abgewiesen.

V.2. Zivilrechtliche Ansprüche werden

zurückgewiesen

und auf den Zivilrechtsweg verwiesen.

V.3. Nicht verfahrensgegenständliche sowie verspätete Einwendungen werden

zurückgewiesen.

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

VI. Ausschluss der aufschiebenden Wirkung

Die aufschiebende Wirkung einer Beschwerde gegen diesen Bescheid wird ausgeschlossen.

VII. Kosten

Vorschreibung von Kommissionsgebühren des Bundes

Für die am 7. September 2016 und am 22. Oktober 2020 durchgeführte Amtshandlungen (Ortsaugenschein) hat die ÖBB-Infrastruktur AG für insgesamt 36 Halbstunden (eine Halbstunde zu € 13,80) für drei Vertreterinnen und Vertreter des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

€ 496,80

an Kommissionsgebühren innerhalb von 14 Tagen ab Bescheidzustellung durch Einzahlung auf das Konto BIC BUNDATWW, IBAN AT970100000005040003 lautend auf Bundesministerium für

Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, zu entrichten. Als Verwendungszweck ist die Zahl dieses Bescheides anzuführen.

VIII. Rechtsgrundlagen

- § 23b Abs. 1 Z 1, § 24 Abs. 1 und Abs. 4, § 24f Abs. 1, Abs. 1a, Abs. 2, Abs. 3, Abs. 5, Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993 idgF unter Mitanzwendung von
- §§ 2, 3 und 5 Hochleistungsstreckengesetz - HLG, BGBl. Nr. 135/1989 idgF
- §§ 20 und 31 ff. Eisenbahngesetz 1967 – EisbG, BGBl. Nr. 60/1957 idgF
- § 94 ArbeitnehmerInnenschutzgesetz - ASchG, BGBl. Nr. 450/1994 idgF
- § 32 Wasserrechtsgesetz 1959 (WRG)
- §§ 17 ff. Forstgesetz 1975 (ForstG)
- §§ 44a, 44b, 44d und 44f, 59, 76 und 77 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz idgF
- § 13 Abs. 2 Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz (VwGVG)
- § 3 Verwaltungsrechtliches COVID-19-Begleitgesetz (COVID-19-VwBG) BGBl. I Nr. 16/2020, idF BGBl. I Nr. 2/2021
- Bundes-Kommissionsgebührenverordnung 2007, BGBl. II. Nr. 262/2007 idgF

Begründung

I. Verfahrensgang

I.1. Antrag der Projektwerberin vom 15. Juli 2020

I.1.1 Über Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG vom 12. August 2016 hat die UVP-Behörde für die gesamte Strecke „Wien Süßenbrunn - Staatsgrenze nächst Bernhardsthal Fbf.; km 11,900 bis km 78,000“ ein UVP-Vorverfahren gemäß § 4 iVm § 24 Abs. 7 UVP-G 2000 durchgeführt.

I.1.2 Mit Schreiben vom 7. November 2019 teilte die ÖBB-Infrastruktur AG der UVP-Behörde mit, dass die Einreichung und ehestmögliche Realisierung des Südabschnitts oberste Priorität habe, die Ermittlung der Grundlagendaten für den Nordabschnitt noch Zeit benötige. Aus diesem Grund wurde das Gesamtvorhaben in einen Süd- und einen Nordabschnitt geteilt. Seitens des damaligen Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie wurde zudem mit Bescheid vom 28. Jänner 2020, BMVIT-320.006/0002-IV/IVVS4/2019, festgestellt, dass auch für den Nordabschnitt eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000 durchzuführen ist.

I.1.3 Die ÖBB-Infrastruktur AG hat für das Vorhaben „ÖBB-Strecke 11401, Wien Praterstern - Staatsgrenze nächst Bernhardsthal; Abschnitt SÜD (Wien-Süßenbrunn-Angern); km 11,900 bis km 39,010; „Modernisierung der Nordbahn; Südabschnitt“ mit Schreiben vom 15. Juli 2020 um Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß den §§ 23b, 24 und 24f Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 sowie die für die Ausführung des Vorhabens sonst noch erforderlichen bundesrechtlichen Genehmigungen, insbesondere die Trassengenehmigung

nach § 3 Abs. 2 Hochleistungsstreckengesetz (HIG) für die gegenständlichen ÖBB-Streckenteile angesucht. Dem Antrag waren die nach den Verwaltungsvorschriften für die Genehmigung des Vorhabens erforderlichen Unterlagen (Trassengenehmigungs- und Rodungsunterlagen, Bauentwurf, Gutachten gemäß § 31a EisbG und Umweltverträglichkeitserklärung) angeschlossen.

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

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

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

| Fachgebiet | Name des Sachverständigen |
|---|--|
| Eisenbahnbautechnik, Eisenbahnkreuzungen, Eisenbahnbetrieb inkl. Straßen | Stella & Setznagel GmbH Dipl.-Ing. Thomas Setznagel |
| Lärm- und Erschütterungsschutz | Dipl.-Ing. Dr. Günther Achs |
| Humanmedizin | Priv. Doz. Dr. Paul Wexberg |
| Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Beleuchtung und Beschattung | Ing. Wilhelm Lampel (ASV BMK) |
| Luft und Klima | Ao. Univ. Prof. Dr. Erich Mursch-Radlgruber |
| Abfallwirtschaft, Boden- und Grundwasserqualität | Dipl.-Ing. Dr. Kurt Schippinger |
| Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser | Hon.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Lothar Martak |
| Wasserbautechnik und Oberflächenwässer | Dipl.-Ing. Peter Flicker |
| Gewässerökologie und Fischerei | Dipl.-Ing. Reinhard Wimmer |
| Forstwesen und Waldökologie; Jagdwesen und Wildökologie | Dipl.-Ing. Martin Kühnert |
| Ökologie (Pflanzen, Tiere und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt) | Dr. Ingo Korner |
| Agrarwesen und Boden | Dipl.-Ing. Anton Jäger |
| Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter | Kordina ZT GmbH Dipl.-Ing. Hans Kordina |

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

I.2.3 Im Sinne der Rechtsprechung des VwGH (vgl. z.B. VwGH 12.5.1992, 91/08/0139) wurde seitens der Behörde bereits vor der Bestellung jedes einzelnen Sachverständigen gemäß § 53 iVm § 7 AVG geprüft, ob Befangenheitsgründe bzw. Ausschließungsgründe vorliegen, wobei insbesondere der Schwerpunkt auf sonstige Gründe, die die Unbefangenheit des Sachverständigen in Zweifel ziehen, gelegt wurde.

Im Zuge der Prüfung konnte festgestellt werden, dass bei keinem Sachverständigen Befangenheitsgründe vorlagen.

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

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

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

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

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

I.3.1 Mit Schreiben vom 24. August 2020, GZ. 2020-0.539.066, wurden die mitwirkenden und den sonstigen für die Erteilung der Genehmigung zuständigen Behörden und Stellen (insbesondere Umweltschutzanwälte, Standortgemeinden sowie das Verkehrs-Arbeitsinspektorat) von der Einleitung des Verfahrens informiert und diesen die im Verfahren vorgesehenen Sachverständigen mitgeteilt.

Den Behörden wurde eine Stellungnahmefrist binnen vier Wochen ab Zustellung hinsichtlich der erforderlichen Fachbereiche und den jeweils bestellten Fachgutachtern eingeräumt.

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

Ebenso wurde gemäß § 24a Abs. 4 UVP-G 2000 dem Umweltschutzanwalt und der Standortgemeinde der Antrag und die Umweltverträglichkeitserklärung übermittelt.

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

I.4.1 Gemäß § 24 Abs. 8 iVm §§ 9 und 9a UVP-G 2000 und unter Anwendung der Bestimmungen für Großverfahren der §§ 44a ff. AVG wurde die öffentliche Auflage des verfahrenseinleitenden Antrages und der Antragsunterlagen durch Edikt vom 16. September 2020, GZ. 2020-0.546.991, kundgemacht.

I.4.2 In diesem Edikt wurde neben dem Aufliegen des verfahrenseinleitenden Antrags, der Umweltverträglichkeitserklärung samt Projektunterlagen und der Trassengenehmigungsunterlagen bei der UVP-Behörde und bei den Standortgemeinden, dem Magistratischen Bezirksamt der Stadt Wien für den 22. Bezirk für die Standortgemeinde Wien, der Stadtgemeinde Deutsch-Wagram sowie der Bezirkshauptmannschaft Gänserndorf, im Zeitraum von Dienstag, den 22. September 2020 bis einschließlich Freitag, 6. November 2020, die Möglichkeit der Einsichtnahme und der Einbringung schriftlicher Einwendungen gegen dieses Vorhaben kundgemacht.

Gemäß § 9 Abs. 2 UVP-G 2000 ist es zulässig, bei Vorhaben, die sich auf mindestens fünf Standortgemeinden erstrecken, die Genehmigungsunterlagen nur bei der Behörde, in der Bezirksverwaltungsbehörde und in einer von der Behörde zu bestimmenden Standortgemeinde für jeden vom Vorhaben berührten Bezirk aufzulegen. Von dieser Bestimmung hat die Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 Gebrauch gemacht.

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

Des Weiteren sind bereits in diesem Edikt die wesentlichen Rechtsbelehrungen erfolgt, wonach Beteiligte, wenn sie nicht rechtzeitig Einwendungen gegen das Vorhaben erheben, insofern ihre Parteistellung verlieren.

Ebenso wurde auf die Möglichkeit der Entstehung von Bürgerinitiativen und deren Teilnahme am Verfahren als Beteiligte hingewiesen und, dass alle weiteren Kundmachungen und Zustellungen in diesem Verfahren durch Edikt vorgenommen werden können.

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

I.5.1 Im Rahmen der Auflage der Projektunterlagen zur öffentlichen Einsicht gemäß § 24 Abs. 8 iVm § 9 UVP-G 2000 vom 22. September 2020 bis einschließlich 6. November 2020 langten bei der UVP-Behörde folgende Stellungnahmen bzw. Einwendungen ein:

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

Den mitwirkenden Behörden sowie den sonstigen Formalparteien und Amtsstellen, die nach den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften zu beteiligen sind, wurden die Unterlagen im Zuge der Verfahrenseinleitung gemäß § 24a UVP-G 2000 mit Schreiben vom 24. August 2020, GZ. 2020-0.648.422, bereits vor der öffentlichen Auflage übermittelt.

In diesem Zusammenhang sind folgende Stellungnahmen beim Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie eingegangen:

- Stadt Wien, Magistratsabteilung 22, als Naturschutzbehörde, Dresdner Straße 45, 1200 Wien vom 08.09.2020 und vom 16.10.2020;
- Bundesministerium für Arbeit, Familie und Jugend, Arbeitsrecht und Zentral-Arbeitsinspektorat, Verkehrs-Arbeitsinspektorat (Schienenbahnen), Stubenring 1, 1010 Wien vom 17.09.2020.

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

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

- Stadt Wien, Magistratsdirektion – Gruppe Koordination, Rathaus, 1082 Wien vom 14.09.2020;
- Wiener Umweltschutzorganisation, Muthgasse 62, 1190 Wien vom 14.09.2020;
- Niederösterreichische Umweltschutzorganisation, Wiener Straße 54, 3109 St. Pölten vom 15.09.2020 und vom 30.10.2020;
- Stadtgemeinde Deutsch-Wagram als Standortgemeinde, Bahnhofstraße 1a, 2232 Deutsch-Wagram vom 28.10.2020;
- Marktgemeinde Schönkirchen-Reyersdorf als Standortgemeinde, Schulstraße 2, 2241 Schönkirchen-Reyersdorf vom 31.10.2020.

C. Stellungnahmen des Landes und der gesetzlichen Interessensvertretungen gemäß § 4

Abs. 1 HIG: Stadtgemeinde Gänserndorf als Standortgemeinde, Rathausplatz 1, 2230 Gänserndorf vom 02.11.2020 und vom 04.11.2020

Im Zuge dieses Verfahrens wurde u. a. um Erteilung der Trassengenehmigung gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 iVm § 3 Abs. 2 HIG für die Sicherstellung des Trassenverlaufes des im Betreff genannten Bauvorhabens angesucht. Den gesetzlichen Interessensvertretungen und den betroffenen Ländern und Standortgemeinden wurde mit Schreiben vom 19. November 2020, GZ. 2020-0.764.013, die Möglichkeit zur Stellungnahme eingeräumt. Im Zuge dieser Anhörung sind - neben der seitens des Landes Wien mit Schreiben vom 25. November 2020 bekannt gegebenen Abtretung der MA 64 an die Magistratsdirektion – Bauten und Technik, Projektleitung Wien Bahnareale - folgende Stellungnahmen eingelangt:

- Wirtschaftskammer Wien, Standortanwalt Wien, Straße der Wiener Wirtschaft 1, 1020 Wien vom 02.12.2020 (Beilage. /04 der Verhandlungsschrift);
- Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien, Prinz-Eugen-Straße 20-22, 1040 Wien vom 03.12.2020 (Beilage. /05 der Verhandlungsschrift);

- Land Niederösterreich, Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr, Abt. Gesamtverkehrsangelegenheiten - RU7, Landhausplatz 1, 3109 St. Pölten vom 10.12.2020 (Beilage. /06 der Verhandlungsschrift).

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

Mit Edikt des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie vom 14. Dezember 2020, GZ. 2020-0.789.770, wurde der verfahrenseinleitende Antrag gemäß § 24 Abs. 8 UVP-G 2000 iVm §§ 9 und 9a leg. cit. kundgemacht.

Da sich das Vorhaben auf mindestens fünf Standortgemeinden erstreckt, war es gemäß § 9 Abs. 2 UVP-G 2000 zulässig, die Genehmigungsunterlagen nur bei der Behörde, in der Bezirksverwaltungsbehörde und in einer von der Behörde zu bestimmenden Standortgemeinde für jeden vom Vorhaben berührten Bezirk aufzulegen. Dementsprechend wurde jedermann die Möglichkeit eingeräumt, bei der UVP-Behörde sowie bei der Bezirkshauptmannschaft Gänserndorf, bei der Stadtgemeinde Deutsch-Wagram und beim Magistratischen Bezirksamt der Stadt Wien für den 22. Bezirk von Dienstag, den 22. September 2020 bis einschließlich Freitag, den 6. November 2020 in die Projektunterlagen, insbesondere die Umweltverträglichkeitserklärung, Einsicht zu nehmen. Während dieses Zeitraumes konnte gemäß § 24e Abs. 2 iVm § 9 Abs. 1 UVP-G 2000 jedermann zum Verfahren und der Umweltverträglichkeitserklärung eine schriftliche Stellungnahme abgeben. Unter einem wurde unter Anwendung der Großverfahrensbestimmungen der §§ 44a ff. AVG den Parteien und Beteiligten gemäß § 44a Abs. 2 Z 2 die Möglichkeit zur Erhebung schriftlicher Einwendungen gegeben. Gemäß § 44b Abs. 1 AVG verlieren Parteien, sofern der Antrag durch Edikt kundgemacht wird, ihre Stellung als Partei, soweit sie nicht rechtzeitig bei der Behörde schriftliche Einwendungen erheben. Hiervon haben innerhalb offener Frist Gebrauch gemacht:

- Die GRÜNEN Bezirk Gänserndorf, Hauptstr. 39, 2230 Gänserndorf, vertreten durch Bezirkssprecherin Beate Kainz vom 06.10.2020;
- Peter Pfaffel, Wiener Straße 70, 2230 Gänserndorf vom 19.10.2020;
- Beate Kainz, Jahngasse 59 2230 Gänserndorf vom 20.10.2020;
- Christa und Fritz Grossmann, Lilienweg 1, 2232 Deutsch-Wagram vom 18.10.2020;
- Mag. Barbara Feldbacher und Ing. Phillipe Wanzenböck, Lilienweg 2, 2232 Deutsch-Wagram vom 19.10.2020;
- Dkfm. Walther Brunner, Viktor Kaplanstraße 23, 2232 Deutsch-Wagram vom 13.10.2020;
- Ilse Helm, Weikendorferstraße 46, 2230 Gänserndorf vom 28.10.2020;
- Mag. Martin Heinzl, 2241 Schönkirchen vom 31.10.2020;
- Mag.^a Patricia Strass, Bahnhofstrasse 52, 2232 Deutsch-Wagram vom 02.11.2020;
- Wolfgang Strass, Bahnhofstrasse EZ 1308, Grundstück 523/35, 2232 Deutsch-Wagram vom 02.11.2020;
- Eichamtstraße GmbH, Doningasse 12, 1220 Wien, vertreten durch Gerald Sonnleitner vom 03.11.2020;
- Matthias Mayer, Franz-Mair-Straße 4, 2232 Deutsch-Wagram vom 31.10.2020;
- Elfriede und Günter Mayer, Franz-Mair-Straße 25, 2232 Deutsch-Wagram vom 02.11.2020;
- Erwin Dörner, Friedhofgasse 1a, 2230 Gänserndorf vom 04.11.2020;
- Monika Mayer, Franz-Mair-Straße 4, 2232 Deutsch-Wagram vom 31.10.2020;
- Ing. Paul Schroißen MSc, Anton Pfalzstraße 8, 2232 Deutsch-Wagram vom 04.11.2020;

- Christian Matula, Viktor-Kaplan-Straße 22, 2232 Deutsch-Wagram vom 04.11.2020;
- Iris Schnedl, Franz-Mair-Straße 11, 2232 Deutsch-Wagram vom 04.11.2020;
- Markus Schnedl, Franz-Mair-Straße 11, 2232 Deutsch-Wagram vom 04.11.2020;
- Mag. Heinz Bogner, Josef-Weinhebergasse 4, 2232 Deutsch-Wagram vom 05.11.2020;
- Dipl.-Ing.ⁱⁿ Brigitte Basch, Franz-Mair-Straße 64, 2232 Deutsch-Wagram vom 04.11.2020;
- Erich und Brigitte Fiala, Hausfeldstraße 31, 2232 Deutsch-Wagram vom 04.11.2020.

Nach Ablauf der Einwendungsfrist langte noch folgende Stellungnahme ein:

- Sonja und Andreas Hackl, Bockfliesser-Weg 2, 2231 Strasshof vom 20.11.2020 (Anmerkung: Diese Stellungnahme wurde in die Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 14. Dezember 2020 unter der Zahl D023 aufgenommen).

E. Stellungnahmen samt Unterschriftenliste gemäß § 19 Abs. Z 6 UVP-G 2000 (Bürgerinitiativen) sind nicht eingelangt.

F. Von folgender anerkannter Umweltorganisation gemäß § 19 Abs. 1 Z 7 UVP-G 2000 wurde ebenfalls innerhalb der Einwendungsfrist schriftliche Einwendungen der Behörde vorgelegt:

- Umweltorganisation VIRUS - Verein Projektwerkstatt für Umwelt und Soziales, Währingerstraße 59, 1090 Wien, vertreten durch den Vereinsvorsitzenden Wolfgang Rehm vom 06.11.2020.

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

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

I.6. Auflage der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen

I.6.1 Am 14. Dezember 2020 wurde der Behörde von der Koordination die nunmehr fertiggestellte und von allen Sachverständigen unterfertigte zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 24d UVP-G 2000 übermittelt.

Diese baut auf den im Rahmen der Umweltverträglichkeitserklärung und im Verfahren erstellten oder vorgelegten oder sonstigen zum selben Vorhaben oder zum Standort der Behörde vorliegenden Gutachten und Unterlagen sowie den eingelangten Stellungnahmen und unter Berücksichtigung der Genehmigungskriterien des § 24f UVP-G 2000 auf.

I.6.2 Mit weiterem Edikt vom 14. Dezember 2021, GZ. 2020-0.789.770, wurde die öffentliche Auflage der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen sowie weiterer Unterlagen im Zeitraum vom Freitag, den 18. Dezember 2020 bis einschließlich Freitag, den 15. Jänner 2021 bei der UVP-Behörde, dem Magistratischen Bezirksamt der Stadt Wien für den 22. Bezirk für die Standortgemeinde Wien, der Stadtgemeinde Deutsch-Wagram sowie der Bezirkshauptmannschaft Gänserndorf, kundgemacht und somit dem Parteiengehör zugeführt. Gemäß § 24e Abs. 2 iVm § 9 Abs. 2 UVP-G 2000 ist es zulässig, bei Vorhaben, die sich auf mindestens fünf Standortgemeinden erstrecken, die Genehmigungsunterlagen nur bei der Behörde, in der Bezirksverwaltungsbehörde und in einer von der Behörde zu bestimmenden

Standortgemeinde für jeden vom Vorhaben berührten Bezirk aufzulegen. Von dieser Bestimmung hat die Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 Gebrauch gemacht.

I.6.3 Die Veröffentlichung der beiden vorgenannten Edikte erfolgte jeweils in zwei im Bundesland Wien und Niederösterreich weit verbreiteten Tageszeitungen (Kronen Zeitung und Kurier) sowie durch Anschlag an den Amtstafeln der Gemeindeämter der oben angeführten Standortgemeinden und Behörden sowie im Internet auf der Website der Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 (<https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/eisenbahn/verfahren.html>) kundgemacht.

I.6.4 Nach Beginn dieser öffentlichen Auflage bis zur mündlichen Verhandlung bzw. im Zuge dieser sind noch folgende schriftliche Stellungnahmen bei der Behörde eingelangt:

- Dipl.-Ing.in Brigitte Basch, 2232 Deutsch Wagram vom 12.01.2021 (Beilage. /02 zur Verhandlungsschrift);
- Mag. Martin Heinzl, Irigasse 1, 2241 Schönkirchen-Reyersdorf vom 16.01.2021 (Beilage. /03 zur Verhandlungsschrift);
- Niederösterreichische Umweltschutzanstalt, Wiener Straße 54, 3109 St. Pölten vom 11.01.2021 samt Forsttechnischem Gutachten von Dipl.-Ing. Dr. Reinhard Hagen, Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Niederösterreichische Landesforstdirektion (Abt. LF4) vom 4.01.2021 (Beilage. /07 der Verhandlungsschrift);
- Wirtschaftskammer Niederösterreich, Standortanwalt von Niederösterreich, Wirtschaftskammer-Platz 1, 3100 St. Pölten vom 13.01.2021 (Beilage. /08 der Verhandlungsschrift);
- Stadt Wien, Magistratsdirektion - Gruppe Koordination, Rathaus, 1082 Wien vom 13.01.2021 (Beilage. /09 der Verhandlungsschrift);
- Marktgemeinde Weikendorf, Rathausplatz 1, 2253 Weikendorf vom 15.01.2021 (Beilage. /10 der Verhandlungsschrift);
- ÖBB Infrastruktur AG, Praterstern 3, 1020 Wien vom 19.01.2021 (Beilage. /11 der Verhandlungsschrift);
- Betriebsgesellschaft Marchfeldkanal, Franz-Mair-Straße 47, 2232 Deutsch-Wagram vom 19.01.2021 (Beilage. /12 der Verhandlungsschrift).

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

I.7. öffentliche mündliche Verhandlung

I.7.1 Unter einem erfolgte mit dem oben genannten Edikt vom 14. Dezember 2020 die Kundmachung der Anberaumung der öffentlichen mündlichen Verhandlung für 19. und 20. Jänner 2021 als „Videokonferenz“.

I.7.2 Aufgrund der zum Zeitpunkt der Kundmachung herrschenden Covid-19-Lage in Österreich wurde von der Behörde unter Anwendung der Bestimmung des Bundesgesetzes betreffend Begleitmaßnahmen zu COVID-19 im Verwaltungsverfahren, im Verfahren der Verwal-

tungsgerichte sowie im Verfahren des Verwaltungsgerichtshofes und des Verfassungsgerichtshofes (Verwaltungsrechtliches COVID-19-Begleitgesetz – COVID-19-VwBG), BGBl. I Nr. 59/2020, gemäß dessen § 3 Abs. 2 Z 1 in der zur Verlautbarung geltenden Fassung BGBl. I Nr. 2/2021, festgelegt, dass zur Sicherheit aller Teilnehmenden unter Verwendung geeigneter technischer Einrichtungen zur Wort- und Bildübertragung in Form einer „Videokonferenz“ stattfindet. Herangezogen wurde hierzu die bundeseigene Software „SIB-VC“. Gleichzeitig wurden im Edikt auch auf die hierfür erforderlichen technischen Voraussetzungen bekanntgegeben.

I.7.3 Im Edikt vom 14. Dezember 2020 wurden die Parteien und sonstigen Beteiligten gemäß § 3 Abs. 3 COVID-19-VwBG auch aufgefordert, zwecks Ausübung ihrer Rechte, jedenfalls bis spätestens Freitag, 15. Jänner 2021, 12:00 Uhr (einlangend), der UVP-Behörde den Umstand bekannt zu geben, dass ihnen keine technischen Einrichtungen zur Wort- und Bildübertragung zur Verfügung stehen und darauf hingewiesen, dass Parteien und sonst Beteiligte, die diesen Umstand bekannt gegeben haben, in sonst geeigneter Weise Gelegenheit gegeben werden wird, ihre Rechte auszuüben bzw. bei der Feststellung des Sachverhalts mitzuwirken.

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

Weiters wurden die Parteien und sonstigen Beteiligten in diesem Edikt aufgefordert, sich zum Zweck der Teilnahme an der mündlichen Verhandlung bis spätestens Freitag, 15. Jänner 2021, 12:00 Uhr (einlangend), unter Angabe von Name und Anschrift und unter Beifügung einer digitalen Kopie (Scan) eines amtlichen Lichtbildausweises unter der von der UVP-Behörde bekannt gegebenen E-Mail-Adresse anzumelden.

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

I.7.4 Von folgenden Parteien und sonst Beteiligten wurde iSd § 3 Abs. 3 COVID-19-VwBG bekannt gegeben, über keine technischen Einrichtungen zur Wort- und Bildübertragung zu verfügen:

- Dipl.-Ing.in Brigitte Basch, 2232 Deutsch Wagram vom 12.01.2021 (Beilage. /02 zur Verhandlungsschrift);
- Mag. Martin Heinzl, Irisgasse 1, 2241 Schönkirchen-Reyersdorf vom 16.01.2021 (Beilage. /03 zur Verhandlungsschrift);

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

I.7.5 Im Zuge der Rechtsbelehrungen zu Beginn der Verhandlung hielt die Verhandlungsleiterin fest, dass die Verhandlungsschrift gemäß § 14 Abs. 7 AVG unter Verwendung eines Schallträgers aufgenommen und anschließend in Vollschrift übertragen werden wird. Diesbezüglich wurde auf die Bestimmungen der § 14, insbesondere Abs. 6, und § 44 AVG verwiesen.

Da es nicht realistisch erschien, eine rechtzeitige Auflage der Verhandlungsschrift im Sinne des § 44e Abs. 3 AVG (nämlich binnen einer Woche) sicherzustellen, wurde bereits in der Ver-

handlung bestimmt, dass die Auflage der Verhandlungsschrift kundgemacht, bzw. diese sämtlichen Teilnehmenden der Verhandlung unter Einräumung einer angemessenen Einsichtsfrist übermittelt werden wird.

I.7.6 Unter Beachtung der Bestimmungen des § 43 AVG wurde die Verhandlung durchgeführt und den an der Videokonferenz teilnehmenden Parteien das Recht auf Gehör gewährt sowie den anderen Beteiligten Gelegenheit geboten, bei der Feststellung des Sachverhalts mitzuwirken.

I.8. Auflage der Verhandlungsschrift

I.8.1 Gemäß § 24e Abs. 2 iVm § 9 Abs. 2 UVP-G 2000 ist es zulässig, bei Vorhaben, die sich auf mindestens fünf Standortgemeinden erstrecken, die Genehmigungsunterlagen nur bei der Behörde, in der Bezirksverwaltungsbehörde und in einer von der Behörde zu bestimmenden Standortgemeinde für jeden vom Vorhaben berührten Bezirk aufzulegen. Von dieser Bestimmung hat die Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 Gebrauch gemacht.

Die Verhandlungsschrift vom 5. März 2021, GZ. 2021-0.103.382, samt der als Bestandteil erklärten Beilagen wurde dementsprechend gemäß § 44e Abs. 3 AVG bei der UVP-Behörde, dem Magistratischen Bezirksamt der Stadt Wien für den 22. Bezirk für die Standortgemeinde Wien, der Stadtgemeinde Deutsch-Wagram sowie der Bezirkshauptmannschaft Gänserndorf und bei der UVP-Behörde zur öffentlichen Einsicht aufgelegt und auf der Homepage des BMK bereitgestellt (<https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/eisenbahn/verfahren.html>). In der Zeit vom Dienstag, den 16. März 2021 bis einschließlich Freitag, den 9. April 2021 konnte bei den zuvor genannten Amtsstellen während der Arbeitsstunden Einsicht genommen werden.

In diesem Zusammenhang wurden die Standortgemeinden ersucht, die Kundmachung vom 11. März 2021, GZ. 2021-0.103.425, auszudrucken, durch Anschlag an der Amtstafel während des Zeitraums von Dienstag, den 16. März 2021 bis einschließlich Freitag, den 9. April 2021 kundzumachen und im Anschluss daran ein mit Anschlag- und Abnahmevermerk versehene Kundmachung an die Behörde zu retournieren.

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

I.8.2 Die Kundmachung vom 11. März 2021 wurde den Teilnehmenden der Verhandlung mit E-Mail vom selben Tag übermittelt. In der Kundmachung wurde auch festgehalten, dass bis spätestens 12. April 2021 schriftlich bei der UVP-Behörde Einwendungen wegen behaupteter Unvollständigkeit oder Unrichtigkeit der Übertragung erhoben werden können. Hierzu sind die folgenden Stellungnahmen eingelangt:

- Bundesministerium für Arbeit, Arbeitsrecht und Zentral-Arbeitsinspektorat, Verkehrs-Arbeitsinspektorat (Schienenbahnen), Taborstraße 1-3, 1020 Wien vom 22.03.2021;
- Umweltorganisation VIRUS - Verein Projektwerkstatt für Umwelt und Soziales, Währingerstraße 59, 1090 Wien, vertreten durch den Vereinsvorsitzenden Wolfgang Rehm vom 12.04.2021.

I.8.3 Mit Schreiben vom 11. März 2021, GZ. 2021-0.144.086, wurde Frau Dipl.-Ing.ⁱⁿ Brigitte Basch, 2232 Deutsch Wagram und Herrn Mag. Martin Heinzl, Irisgasse 1, 2241 Schönkirchen-Reyersdorf, gemäß § 3 Abs. 3 und 4 COVID-19-VwBG gesondert Gelegenheit gegeben, ihre Rechte auszuüben bzw. bei der Feststellung des Sachverhaltes mitzuwirken. Als Frist hierfür wurde der 12. April 2021 festgesetzt. Dazu langten die folgenden Stellungnahmen ein:

- Dipl.-Ing.ⁱⁿ Brigitte Basch, 2232 Deutsch Wagram vom 08.04.2021;
- Mag. Martin Heinzl, Irisgasse 1, 2241 Schönkirchen-Reyersdorf vom 08.04.2021;

I.9. Ergänzendes Parteiengehör

I.9.1 Mit Schreiben vom 8. Juni 2021, GZ. 2021-0.301.444, wurden die Stellungnahmen bzw. Einwendungen zur Verhandlungsschrift an die Projektwerberin und im Wege der UVP-Koordination an die UVP-Sachverständigen übermittelt.

Aufgrund der Einwendungen der Niederösterreichischen Umweltschutzbehörde vom 11. Jänner 2021 (Beilage. /07 der Verhandlungsschrift) zu den Ersatzaufforstungsmaßnahmen, hat die ÖBB-Infrastruktur AG für die Fachbereiche „Pflanzen und deren Lebensräume sowie Forstwirtschaft“ weitere Ausgleichsflächen als Ergänzung zu den UVE-Einreichunterlagen ins UVP-Verfahren eingebracht.

Diese mit Stand 7. April 2021 datierten Unterlagen wurden der Niederösterreichischen Umweltschutzbehörde am 21. April 2021 vorgelegt und laut deren Stellungnahme vom 29. April 2021 zur Kenntnis genommen. Außerdem entsprechen die dort angeführten Änderungen der Maßnahmen der eingebrachten Forderung vom 11. Jänner 2021.

Hinsichtlich des möglichen Ausgleichsflächenpools sind von der Umsetzung der erforderlichen Maßnahmen auch Grundstücke betroffen, die sich nicht auf Bahngrund befinden. In diesem Zusammenhang werden auch die betroffenen Eigentümer dieser Grundstücke darüber in Kenntnis gesetzt.

Ferner haben die UVP-Sachverständigen der betroffenen Fachgebiete sich mit sämtlichen Eingaben zur Verhandlungsschrift fachlich auseinandergesetzt und wurden die Beantwortung von der Koordination im Bericht vom 4. Juni 2021 zusammengefasst.

Sämtliche Richtigstellungen der Verhandlungsschrift wurden von der Behörde zum Akt genommen.

Das Ergebnis dieser Ermittlungen wurde nunmehr gemäß § 45 Abs. 3 AVG den Parteien und Betroffenen zur Kenntnis gebracht und die Möglichkeit gegeben binnen 14 Tagen ab Zustellung dazu eine Stellungnahme abzugeben.

I.9.2 Es langten dazu die folgenden Stellungnahmen ein:

- Dipl.-Ing.in Brigitte Basch, 2232 Deutsch Wagram vom 25.06.2021;
- Mag. Martin Heinzl, Irisgasse 1, 2241 Schönkirchen-Reyersdorf vom 18.06.2021;
- Umweltorganisation VIRUS - Verein Projektwerkstatt für Umwelt und Soziales, Währingerstraße 59, 1090 Wien, vertreten durch den Vereinsvorsitzenden Wolfgang Rehm vom 07.07.2020.

Die Stellungnahmen bzw. Einwendungen wurden umgehend an die Projektwerberin und im Wege der UVP-Koordination an die UVP-Sachverständigen der betroffenen Fachgebiete zur fachlichen Auseinandersetzung übermittelt.

I.9.3 Mit weiterem Schreiben der UVP-Behörde vom 16. Juli 2021, GZ. 2021-0.500.969, wurde Frau Dipl.-Ing.ⁱⁿ Brigitte Basch gemäß § 45 Abs. 3 AVG das Ergebnis dieser Ermittlungen (Gutachterliche Auseinandersetzungen mit ergänzenden Einwendungen vom 14. Juli 2021) zur Kenntnis gebracht und ihr die Möglichkeit gegeben binnen 14 Tagen ab Zustellung dazu eine Stellungnahme abzugeben.

Dazu übermittelte Frau Dipl.-Ing.ⁱⁿ Brigitte Basch mit Schreiben vom 30. Juli 2021 weitere Einwendungen mit dem Antrag um Vorlage ergänzender Unterlagen sowie die Vorschreibung zusätzlicher Auflagen.

I.9.4 Herrn Mag. Martin Heinzl wurde das Ergebnis dieser Ermittlungen (Gutachterliche Auseinandersetzungen des UVP-Sachverständigen für das Fachgebiet Eisenbahnbautechnik, Eisenbahnkreuzungen, Eisenbahnbetrieb inkl. Straßen vom 14. Juli 2021 mit den ergänzenden Einwendungen von Mag. Heinzl) ebenfalls mit weiterem Schreiben der UVP-Behörde vom 16. Juli 2021, GZ. 2021-0.507.173, gemäß § 45 Abs. 3 AVG zur Kenntnis gebracht und ihm die Möglichkeit gegeben, binnen 14 Tagen ab Zustellung dazu eine Stellungnahme abzugeben.

Bezugnehmend auf die Äußerungen des vorgenannten Sachverständigen in dieser gutachterlichen Auseinandersetzung, wonach *eine Verschwenkung südlich des Grundstückes 28/50 aus technischer Sicht machbar erscheint und die Auswirkungen auf die dadurch zusätzlich betroffenen Grundstücke westlich der L3025 wären planerisch im Detail zu untersuchen*, brachte Herr Mag. Martin Heinzl im direkten Wege an die Projektwerberin vor, dass er *eine solche Verschwenkung schon öfters vorgeschlagen habe und diese Vorteile hätte*.

Daraufhin legte die Projektwerberin der UVP-Behörde mit E-Mail vom 19. August 2021 eine mit selben Tag datierte *Machbarkeitsstudie (Variante August 2021) einer gegenüber dem Genehmigungsprojekt veränderten Linienführung, die den Grundbedarf auf der östlichen Seite der Landesstraße L3025 so weit wie möglich vermeidet*, samt einem bezughabenden Plan vor.

Seitens der UVP-Behörde wurden demzufolge diese Unterlagen dem betroffenen Sachverständigen für Eisenbahnbautechnik, Eisenbahnkreuzungen, Eisenbahnbetrieb inkl. Straßen unverzüglich zur Begutachtung weitergeleitet und dieser *um eine gutachterliche Aussage hierzu aus verkehrssicherheitstechnischer Sicht ersucht. Insbesondere darüber, ob diese Variante tatsächlich die von Herrn Mag. Heinzl vermuteten Vorteile erbrächte*. Mit E-Mail vom 25. August 2021 legte dieser seine am selben Tage erfolgte Ergänzung zu seinen Äußerungen vom 14. Juli 2021 vor.

Zuletzt wurden Herrn Mag. Martin Heinzl mit E-Mails der Behörde vom 25. August bzw. 27. August 2021 die ergänzende gutachterliche Stellungnahme des vom 25. August 2021 sowie ein Lageplan zur L3025 Variante (August 2021) samt Erläuterung der Projektwerberin zur Kenntnis gebracht und ihm die Möglichkeit gegeben binnen 14 Tagen ab Zustellung dazu eine Stellungnahme abzugeben.

Der Erhalt der übermittelten Unterlagen wurde von Herrn Mag. Heinzl mittels Antwortmail bestätigt.

I.9.5 Die Auseinandersetzung mit diesen Stellungnahmen erfolgt unter Punkt VI.2.2 der Bescheidbegründung.

I.9.6 Bis zur Erlassung des Bescheides sind keine weiteren schriftlichen Stellungnahmen bzw. ergänzenden Äußerungen und Einwendungen bei der UVP-Behörde eingelangt.

II. Rechtliche Erwägungen zum Verfahrensgang

II.1. Zuständigkeit

II.1.1 Die gegenständliche Eisenbahnstrecke „Wien - Staatsgrenze nächst Bernhardsthal“ wurde mit Verordnung der Bundesregierung über die Erklärung von Eisenbahnen zu Hochleistungsstrecken vom 4. Februar 1994, BGBl. II Nr. 83/1994 (3. Hochleistungsstreckenverordnung) zur Hochleistungsstrecke erklärt. Mit der Erklärung zur Hochleistungsstrecke wird die Anwendbarkeit des HIG auf die betreffende Eisenbahnstrecke bewirkt (Zeleny, Eisenbahnplanungs- und -baurecht, 1994, 115). Die Verordnung zur Erklärung der Hochleistungsstrecke bildet mithin lediglich die Rechtsgrundlage für weitere, auf das HIG gestützte und auf Hochleistungsstrecken im Sinne des Hochleistungsstreckengesetzes bezogene Rechtsakte. (VfGH v. 5.12.1995, Zlen B274/95; B286/95).

II.1.2 Die gegenständliche Hochleistungsstrecke ist zudem Teil des ERMTS Korridors E, Dresden-Prag-Wien-Budapest-Constanta sowie der prioritären Projekte „PP 22 Athen-Sofia-Budapest-Wien-Prag-Dresden-Nürnberg“ und PP 23 „Danzig-Warschau-Brünn-Bratislava-Wien“ und der Rail-Freight-Korridore 5 und 7 sowie des TEN-Kernetzes. Es handelt sich somit bei der gegenständlichen Eisenbahnstrecke um eine Hochleistungsstrecke, welche unzweifelhaft eine Fernverkehrsstrecke darstellt. Vorhaben an Hochleistungsstrecken fallen bei Vorliegen der UVP-Pflicht gemäß § 23b UVP-G 2000 unter den 3. Abschnitt des UVP-G 2000.

Gemäß § 23b Abs. 2 Z 1 UVP-G 2000 ist für Vorhaben von Hochleistungsstrecken, die nicht bloß in Ausbaumaßnahmen auf bestehenden Eisenbahnen bestehen, sondern eine Änderung von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken durch Änderung der Trasse oder Zulegung eines Gleises, jeweils auf einer durchgehenden Länge von weniger als 10 km beinhalten, eine Umweltverträglichkeitsprüfung im vereinfachten Verfahren nach dem 3. Abschnitt des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 (UVP-G 2000) durchzuführen. Dieser regelt die Umweltverträglichkeitsprüfung für Bundesstraßen und Hochleistungsstrecken.

II.1.3 Das geplante Modernisierungsvorhaben enthält unter anderem auch die Adaptierung des Gleisbogens zwischen ca. km 31,900 und ca. km 32,500.

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

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

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

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

Aufgrund der Bestimmung des § 24 Abs. 1 UVP-G hat die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie für das gegenständliche Vorhaben

eine Umweltverträglichkeitsprüfung und ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren hinsichtlich aller vom Bund zu vollziehender, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen, auch soweit sie in den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinden fallen, durchzuführen.

Gegenstand des Verfahrens ist somit die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung und des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens unter Anwendung der materiellen Genehmigungsbestimmungen des § 3 Abs. 2 HIG (Trassengenehmigung) sowie unter Anwendung der §§ 31 ff des EisbG (eisenbahnrechtliche Baugenehmigung), der wasserrechtlichen Genehmigungsbestimmungen, insbesondere des § 32 Abs. 2 WRG (wasserrechtliche Bewilligung) sowie der §§ 17 ff ForstG (forstrechtliche Rodungsbewilligung). Zusätzlich müssen die Genehmigungsvoraussetzungen des § 24f Abs. 1 UVP-G 2000 erfüllt sein.

Gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 hat die Landesregierung ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen, in dem sie alle vom Land zu vollziehenden, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen Genehmigungsbestimmungen, auch soweit sie in den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde fallen, anzuwenden hat.

Festzuhalten ist, dass insbesondere das naturschutzrechtliche Verfahren nicht Gegenstand des Umweltverträglichkeitsprüfungs- und des teilkonzentrierten Verfahren bei der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie ist, sondern dieses gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 von den, nach den anzuwendenden Materiengesetzen der Länder Wien bzw. Niederösterreich zuständigen Behörden durchzuführen sind.

Gemäß § 24f Abs. 7 UVP-G 2000 hat die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie die Genehmigungsverfahren mit der nach § 24 Abs. 3 zuständigen Behörden zu koordinieren.

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

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

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

II.2.2 Im gegenständlichen Verfahren stützte sich die nach § 44a Abs. 1 AVG zu treffende Prognoseentscheidung, dass an diesem Verwaltungsverfahren voraussichtlich insgesamt mehr als 100 Personen beteiligt sind, auf den Umstand, dass durch die Baumaßnahmenentlang der Strecke eine Vielzahl von Nachbarn betroffen sein können bzw. konkret betroffen sind.

Erfahrungsgemäß und unzweifelhaft ist dabei nach den bisherigen von der ho. Behörde geführten UVP-Verfahren zu Fernverkehrsstrecken gemäß § 3 HIG in Verbindung mit dem UVP-G 2000 mit mehr als 100 Beteiligten zu rechnen. Zu verweisen ist diesbezüglich auch auf das Parteienverzeichnis der Projektunterlagen (ON 105, Plannummer NB01-UV-0000AL-00-0005 vom Mai 2020), wobei davon auszugehen ist, dass ein Wohnobjekt in der Regel von mehr als einer Person bewohnt wird. Somit ist auch unter der Berücksichtigung sonstiger allfälliger Immissionseinwirkungen zweifellos von mehr als 100 Beteiligten im gegenständlichen Verwaltungsverfahren auszugehen.

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

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

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

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

II.3. Beiziehung von Sachverständigen

II.3.1 Die Festlegung der Fachbereiche, für die ein Gutachter zu bestellen ist und die Auswahl der Sachverständigen und der externen UVP-Koordination erfolgten durch die Behörde, welche die fachliche Qualifikation der ausgewählten Personen überprüfte.

Gemäß § 3b Abs. 1 UVP-G 2000 ist die Beiziehung von nichtamtlichen Sachverständigen (als Prüfgutachter oder UVP-Koordination) auch ohne das Vorliegen der Voraussetzungen des § 52 Abs. 2 und 3 AVG zulässig. Weiters erklärt § 3b Abs. 1 UVP-G 2000 die Bestellung von fachlichen Anstalten, Instituten und Unternehmen als Sachverständige für zulässig.

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

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

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

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

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

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

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

II.4.1 Vor Durchführung des Anhörungsverfahrens nach dem UVP-G 2000 und HIG 1989 war festzustellen, ob das eingereichte Projekt samt Umweltverträglichkeitserklärung und den materienrechtlichen Operaten für die Trassengenehmigung, dem Bauentwurf und das Gutachten gemäß § 31a EISB-G, den wasserrechtlichen und den Rodungsunterlagen vollständig und mängelfrei und somit zur öffentlichen Auflage geeignet ist.

Dabei sind folgende Rechtsgrundlagen maßgeblich:

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

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

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

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

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

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

II.4.3 Gemäß § 9 Abs. 2 UVP-G 2000 ist es zulässig, bei Vorhaben, die sich auf mindestens fünf Standortgemeinden erstrecken, die Genehmigungsunterlagen nur bei der Behörde, in der Bezirksverwaltungsbehörde und in einer von der Behörde zu bestimmenden Standortgemeinde für jeden vom Vorhaben berührten Bezirk aufzulegen. Von dieser Regelung hat die UVP-Behörde Gebrauch gemacht.

Dementsprechend wurden das gegenständliche Vorhaben samt dem verfahrenseinleitenden Antrag vom 15. Juli 2020 mit Edikt vom 16. September 2020, GZ. 2020-0.546.991, gemäß § 24 Abs. 8 und §§ 9 und 9a UVP-G 2000 iVm §§ 44a und 44b AVG 1991 kundgemacht und die diesem Vorhaben zugrundeliegenden Antragsunterlagen einschließlich der Umweltverträglichkeitserklärung unter gleichzeitiger Einräumung einer Stellungnahme- bzw. Einwendungsfrist im Zeitraum vom 22. September 2020 bis einschließlich 6. November 2020 bei der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 iVm § 9 Abs. 2 UVP-G 2000, dem Magistratischen Bezirksamt für den 22. Bezirk der Stadt Wien, der Standortgemeinde Deutsch-Wagram sowie bei der Bezirkshauptmannschaft Gänserndorf zur öffentlichen Einsichtnahme aufgelegt.

II.5. Zeitplan

II.5.1 Gemäß § 24b Abs. 1 UVP-G 2000 hat die Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 gemeinsam mit der Behörde gemäß § 24 Abs. 3 einen Zeitplan für den Ablauf der Verfahren zu erstellen, in dem für die einzelnen Verfahrensschritte unter Berücksichtigung der durch Art, Größe und Standort des Vorhabens notwendigen Erhebungen und Untersuchungen Fristen

festgelegt werden. Der Zeitplan ist im Internet zu veröffentlichen. Erhebliche Überschreitungen des Zeitplans sind in den Genehmigungsbescheiden zu begründen.

II.5.2 Demgemäß wurde ein Zeitplan am 16. September 2020 (GZ. 2020-0.546.991) auf der Homepage der UVP-Behörde veröffentlicht. Dieser prognostizierte und mit möglichst knappen Fristen für die einzelnen Verfahrensschritte kalkulierte Zeitplan konnte aufgrund des umfangreichen ergänzenden Parteiengehörs sowie Verzögerungen aufgrund der COVID-19-Pandemie nicht eingehalten werden.

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

III. Erhobene Beweise

Im Zuge des Ermittlungsverfahrens wurde die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen vom 12. Dezember 2020 für die Fachgebiete Eisenbahnbautechnik, Eisenbahnkreuzungen, Eisenbahnbetrieb inkl. Straßen; Elektrotechnik, Oberleitung, Elektromagnetische Felder, Beleuchtung und Beschattung; Wasserbautechnik und Oberflächenwässer; Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser; Abfallwirtschaft, Boden- und Grundwasserqualität; Agrarwesen und Boden; Ökologie (Pflanzen, Tiere und deren Lebensräume inkl. biologische Vielfalt und Baumschutz); Forstwesen und Waldökologie, Jagdwesen und Wildökologie; Gewässerökologie und Fischerei; Luft und Klima; Lärm- und Erschütterungsschutz; Humanmedizin und Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter erstellt.

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

Vom Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung ausgehend wurde soweit erforderlich die Genehmigungsfähigkeit des Projektes auch nach den mitanzuwendenden materiellrechtlichen Genehmigungsbestimmungen fachlich beurteilt. Wesentliche Aussagen dazu finden sich bereits in den zur zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen erbrachten gutachterlichen Ausführungen.

III.1. zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen

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

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

Im **Fragenbereich 1** wurden gemäß § 24c UVP-G 2000 die Vor- und Nachteile der von der Projektwerberin geprüften Alternativen sowie die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens begutachtet. Weiters wurden die umweltrelevanten Vor- und Nachteile der von der Projektwerberin geprüften Standort- oder Trassenvarianten dargelegt (vgl. S. 26 ff. der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 14. Dezember 20).

Im **Fragenbereich 2** wurden die umweltrelevanten Auswirkungen des Projektes geprüft sowie die Maßnahmen zur Verhinderung von umweltrelevanten Auswirkungen und Kontrollmaßnahmen im Hinblick auf das UVP-G 2000 erarbeitet. Dies erfolgte nach dem Stand der Technik und der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften in einer umfassenden und integrativen Gesamtschau und unter Berücksichtigung der Genehmigungskriterien des § 24f UVP-G 2000 (vgl. S. 48 ff.).

Im **Fragenbereich 3** wurden fachliche Aussagen unter sinngemäßer Anwendung der Kriterien des § 24c Abs. 5 Z 5 UVP-G 2000 zu den zu erwartenden Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher Konzepte und Pläne und im Hinblick auf eine nachhaltige Nutzung von Ressourcen getroffen (vgl. S. 256 ff.).

Im **Fragenbereich 4** erfolgte seitens der behördlich herangezogenen UVP-Sachverständigen eine fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen bzw. Einwendungen. Diesbezüglich wird auf Punkt IV. der Begründung verwiesen (vgl. S. 274 ff.).

Auf dieser Basis kamen die Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 14. Dezember 2020 abschließend zu folgenden Ergebnissen:

Diese zusammenfassende Bewertung zum Projekt „Streckenausbau Nordbahn, Strecke 11401 Wien-Praterstern-Staatsgrenze nächst Bernhardsthal Fbf. - (Břeclav), Abschnitt Süd Süßenbrunn - Angern“ entspricht in ihrer Grundstruktur einem Umweltverträglichkeitsgutachten. Es wurden somit alle umweltrelevanten Genehmigungsvoraussetzungen von den zuständigen Fachbereichen überprüft. Eine integrative Betrachtung wurde durch die Erarbeitung des gemeinsamen Gutachtens durchgeführt. Während des Prozesses der Erstellung der zusammenfassenden Bewertung gab es einen fächerübergreifenden Sachverständigenaustausch, in dem Wirkungen auch summarisch betrachtet wurden.

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

Zusammenfassend kommen die Gutachter für das Projekt „Streckenausbau Nordbahn, Strecke 11401 Wien-Praterstern-Staatsgrenze nächst Bernhardsthal Fbf. - (Břeclav), Abschnitt Süd Süßenbrunn - Angern“ zu folgenden Äußerungen (vgl. S. 273 ff.):

Im Fragenbereich 1 Alternativen, Varianten und Nullvariante wird von den Sachverständigen erläutert, dass es keine strategische Prüfung Verkehr als Grundlage für das gegenständliche Projekt gab.

Da es sich jedoch um einen Bestandsausbau handelt und die Wirkungen des Ausbaues beschrieben und Teil des TEN Netzes sind, wird das von den Sachverständigen als nachvollziehbar erachtet. Eine integrative Betrachtung des Raumes ist auch in der zusammenfassenden Bewertung im Kapitel Wirkungen auf den Raum erfolgt.

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

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

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

Im Fragenbereich 4 wurden alle Einwendungen von den Fachbereichen bearbeitet und aus fachlicher Sicht beantwortet. Es ergaben sich keine weiteren zwingend erforderlichen Maßnahmen.

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

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

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

III.2. Zu den Genehmigungskriterien des HIG

Hinsichtlich des Vorliegens der in § 3 HIG genannten fachlichen Voraussetzungen, wonach das Projekt den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn entspricht, auf die sonstigen öffentlichen Interessen Bedacht genommen wird und der für die Sicherung des Trassenverlaufs festgelegte Geländestreifen in den Trassengenehmigungsunterlagen entsprechend dargestellt ist, dieser das Ausmaß nicht überschreitet, welches für die Eisenbahnanlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen, die für den Bau und den Betrieb von und den Betrieb auf einer Hochleistungsstrecke erforderlich sind, notwendig ist, sowie der für den Bahnkörper festgelegte Geländestreifens die Breite 150 m nicht überschreitet kamen die befassten Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 14. Dezember 2020 (S. 109 ff.) zu folgenden Ergebnissen:

III.2.1. Eisenbahnbautechnik, Eisenbahnkreuzungen, Eisenbahnbetrieb inkl. Straßen (ST)

Das vorliegende Bauvorhaben „Streckenausbau Nordbahn“ im Abschnitt Süd von Süßenbrunn bis Angern entspricht im Hinblick auf die Fachbereiche Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen, Eisenbahnbetrieb sowie Straßen den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn. Auf sonstige öffentliche Interessen ist Bedacht genommen (Seite 110).

Die im Bundesgesetz über Eisenbahn-Hochleistungsstrecken erhobene Forderung zur Darstellung des Geländestreifens des Trassenverlaufes unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse ist erfüllt.

Die maximale Breite ist in den Planunterlagen ersichtlich und überschreitet die vom oben genannten Gesetz geforderten Randbedingungen nicht. Die Breite des Geländestreifens für den Bahnkörper ist geringer als 150 m und erfüllt aus Sicht der Fachbereiche Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen, Eisenbahnbetrieb sowie Straßen auch diesbezüglich die gesetzlichen Vorgaben (Seite 110).

III.3. Zu den Genehmigungskriterien des EisbG einschließlich ASchG

Gemäß § 31 EisbG ist für den Bau oder die Veränderung von Eisenbahnanlagen und nicht ortsfesten eisenbahnsicherungs-technischen Einrichtungen um die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung anzusuchen. Dem Antrag ist gemäß § 31a EisbG ein Bauentwurf in dreifacher Ausfertigung und bei Hauptbahnen ein, projektrelevante Fachgebiete umfassendes Gutachten beizulegen. Dieses dient dem Beweis, dass das Bauvorhaben dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht.

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

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

Seitens der ÖBB-Infrastruktur AG als Projektwerberin wurde bereits mit dem Antrag das Gutachten gemäß § 31a EisbG der Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H., Untere Viaduktgasse 2, 1030 Wien, vom 15. Juli 2020 vorgelegt. Mit Schreiben vom 26. November 2020 wurde das Gutachten vom 15. Juli 2020 angepasst und Fehler korrigiert.

Der vorliegende Bauentwurf „Streckenausbau NORDBAHN - Abschnitt Süd, Süßenbrunn (km 11,900) – Angern (km 39,010)“ wurde gemäß § 31a EisbG 1957 idgF aus Sicht der Fachgebiete:

- 01_Eisenbahnbautechnik
- 02_Eisenbahnbetrieb
- 03_Leit- und Sicherungstechnik
- 04_Energieversorgung 16,7 Hz & 50 Hz
- 05_Konstruktiver Ingenieurbau

- 06_Hochbau
- 07_Schalltechnik
- 08_Erschütterungen & Sekundärschall
- 09_Wasserbautechnik
- 10_Geotechnik
- 11_Straßenverkehr

begutachtet.

Die angegebenen Fachgebiete umfassen alle projektrelevanten Aspekte.

Das Ergebnis der Begutachtung dieser einzelnen Fachgebiete lautet gemäß Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 15. Juli 2020 idF vom 20. November 2020 folgendermaßen:

Der gegenständliche Bauentwurf „Streckenausbau NORDBAHN - Abschnitt Süd, Süßenbrunn (km 11,900) - Angern (km 39,010)“ entspricht 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 ArbeitnehmerInnenschutzes.

Im Hinblick auf die Anforderungen des ArbeitnehmerInnenschutzes wurden insbesondere die Aspekte des ArbeitnehmerInnenschutzes entsprechend der AVO-Verkehr unter Berücksichtigung der relevanten Punkte der Richtlinie R10 der Versicherungsanstalt für Eisenbahnen und Bergbau begutachtet und deren Einhaltung festgestellt.

Aus Sicht der gemäß § 31a EisbG qualifizierten Sachverständigen bestehen gegen die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß § 31 EisbG 1957 idGF für das Projekt „Streckenausbau NORDBAHN - Abschnitt Süd, Süßenbrunn (km 11,900) – Angern (km 39,010)“ keine Bedenken (vgl. S. 24 ff.).

III.4. Parteiengehör im Rahmen der Verhandlung

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

Im Zuge der am 19. und 20. Jänner 2021 in Form einer „Videokonferenz“ durchgeführten mündlichen Verhandlung wurde den teilnehmenden Beteiligten Gelegenheit geboten, Fragen an die Behörde, die Sachverständigen und Planer bzw. Ersteller der Umweltverträglichkeitserklärung sowie die Vertreter der ÖBB-Infrastruktur AG als Projektwerberin zu stellen bzw. ergänzende Einwendungen zu erheben.

Im Zuge der Rechtsbelehrungen zu Beginn der Verhandlung wies die Verhandlungsleiterin unter Bezugnahme auf das Edikt vom 14. Dezember 2020, GZ. 2020-0.789.770, darauf hin, dass die gegenständliche Verhandlung aufgrund der derzeitigen Covid-19-Lage in Österreich unter Anwendung der Bestimmung des Bundesgesetzes betreffend Begleitmaßnahmen zu COVID-19 im Verwaltungsverfahren, im Verfahren der Verwaltungsgerichte sowie im Verfahren des Verwaltungsgerichtshofes und des Verfassungsgerichtshofes (Verwaltungsrechtliches COVID-19-Begleitgesetz - COVID-19-VwBG), BGBl. I Nr. 16/2020, gemäß dessen § 3 Abs. 2 Z 1 in der geltenden Fassung BGBl. I Nr. 2/2021, zur Sicherheit aller Teilnehmenden, unter Verwendung geeigneter technischer Einrichtungen zur Wort- und Bildübertragung, in Form einer „Videokonferenz“ stattfindet. Die technischen Voraussetzungen dafür wurden ebenfalls in diesem Edikt bekanntgegeben.

Die Verhandlungsleiterin hielt weiters fest, dass die Verhandlungsschrift gemäß § 14 Abs. 7 AVG unter Verwendung eines Schallträgers aufgenommen und anschließend in Vollschrift übertragen wird. Diesbezüglich wurde auf die Bestimmungen der §§ 14, insbesondere Abs. 6 und 44 AVG verwiesen. Die beigezogenen Personen konnten gemäß § 14 Abs. 7 AVG bis zum Schluss der Amtshandlung die Zustellung einer Ausfertigung der Übertragung verlangen und binnen zwei Wochen ab Zustellung Einwendungen wegen behaupteter Unvollständigkeit oder Unrichtigkeit der Übertragung erheben.

Außerdem wies die Verhandlungsleiterin darauf hin, dass die Verhandlungsschrift gemäß § 44e Abs. 3 AVG spätestens eine Woche nach Abschluss der mündlichen Verhandlung bei der Behörde und den Standortgemeinden während der Amtsstunden mindestens drei Wochen zur öffentlichen Einsicht aufzulegen und nach Maßgabe der technischen Möglichkeiten im Internet bereitzustellen ist. Wurde eine Aufzeichnung in Vollschrift übertragen, so können die Beteiligten während der Einsichtsfrist bei der Behörde Einwendungen wegen behaupteter Unvollständigkeit oder Unrichtigkeit der Übertragung erheben. Für den Fall, dass eine rechtzeitige Auflage der Verhandlungsschrift nicht möglich ist, hielt die Verhandlungsleiterin fest, dass beabsichtigt ist, die Auflage der Verhandlungsschrift kundzumachen oder die Verhandlungsschrift sämtlichen Teilnehmern der Verhandlung, unter Einräumung einer angemessenen Einsichtsfrist, zu übermitteln.

Des Weiteren wurden die unter Punkt I.6.4 der Begründung angeführten Stellungnahmen verlesen und sind somit in der, einen integrierenden Bestandteil dieses Bescheides bildende, Verhandlungsschrift widergegeben. Bereits vor der Verhandlung wurden diese Stellungnahmen den Sachverständigen für eine allfällige fachliche Behandlung bzw. der ÖBB-Infrastruktur AG zur Stellungnahme vorab per E-Mail bei Einlangen und in Papierform im Zuge der Verhandlung übergeben.

Seitens der Projektwerberin wurde dazu in der Verhandlung Stellung genommen (vgl. Beilage ./11 der Verhandlungsschrift). Diese Beantwortungen und die seitens der Sachverständigen protokollierten Aussagen dazu und zu den in der Verhandlung ergänzten Einwendungen sind der Verhandlungsschrift zu entnehmen und wird auf diese verwiesen.

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

III.5. Auflage der Verhandlungsschrift und weiteres Ermittlungsverfahren

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

Die Einhaltung der für die Auflage der Verhandlungsschrift zur öffentlichen Einsicht in den Standortgemeinden gemäß § 44e Abs. 3 AVG vorgesehenen Wochenfrist war aufgrund der langwierigen Übertragung in Vollschrift nicht möglich. Die UVP-Behörde entschied daher im Hinblick auf den Teilnehmerkreis der Verhandlung und im Sinne der im Zuge der Verhandlung getätigten Ankündigung die Auflage der Verhandlungsschrift samt der als Bestandteil erklärten Beilagen zur öffentlichen Einsicht mit Kundmachung vom 11. März 2021, GZ. 2021-0.103.425, zu verlautbaren.

In dieser Kundmachung wurde auch festgehalten, dass bis spätestens 12. April 2021 bei der UVP-Behörde schriftlich Einwendungen wegen behaupteter Unvollständigkeit oder Unrichtigkeit der Übertragung erhoben werden können.

Einsicht genommen werden konnte bei der UVP-Behörde, dem Magistratischen Bezirksamt der Stadt Wien für den 22. Bezirk, der Stadtgemeinde Deutsch-Wagram sowie der Bezirkshauptmannschaft Gänserndorf in der Zeit vom Dienstag, den 16. März 2021 bis einschließlich Freitag, den 9. April 2021 bei den zuvor genannten Amtsstellen während der Arbeitsstunden. Zudem wurde die Verhandlungsschrift samt Beilagen auf der Homepage des BMK (<https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/eisenbahn/verfahren.html>) bereitgestellt und ist dort bis zum Abschluss des UVP-Verfahrens einsehbar.

Ergänzend dazu wurde die Kundmachung den Teilnehmenden der Verhandlung mit E-Mail vom 11. März 2021 übermittelt.

Mit Schreiben vom 11. März 2021, GZ. 2021-0.144.086, wurde weiters Frau Dipl.-Ing.ⁱⁿ Brigitte Basch, 2232 Deutsch Wagram und Herrn Mag. Martin Heinzl, Irsgasse 1, 2241 Schönkirchen-Reyersdorf, gemäß § 3 Abs. 3 und 4 COVID-19-VwBG gesondert Gelegenheit gegeben, ihre Rechte auszuüben bzw. bei der Feststellung des Sachverhaltes mitzuwirken. Als Frist hierfür wurde der 12. April 2021 festgesetzt. Dazu langte bei der UVP-Behörde von beiden Beteiligten jeweils eine Stellungnahme vom 8. April 2021 ein.

In der Folge fand dazu, wie weiter oben unter Punkt I.9 der Begründung beschrieben, ein ergänzendes Parteigehör statt.

IV. Der festgestellte Sachverhalt

IV.1 Zu den (Umwelt)Auswirkungen des Vorhabens

Aufgrund des Ermittlungsverfahrens steht fest, dass unter der Voraussetzung, dass die in der Umweltverträglichkeitserklärung und in den technischen Unterlagen bereits enthaltenen sowie die von den behördlich beigezogenen UVP-Gutachtern als zusätzlich für erforderlich erachteten Maßnahmen berücksichtigt werden, die Umweltverträglichkeit und somit Zulässigkeit des gegenständlichen Projekts im Sinne einer umfassenden und integrativen Gesamtschau vorliegt.

Bei projektgemäßer Errichtung und projektgemäßem Betrieb des Hochleistungsstreckenvorhabens wird es zu keiner wie immer gearteten Gesundheitsgefährdung kommen. Auch Belästigungen, die als erheblich zu beurteilen wären, sind nicht abzuleiten.

Die durchgeführten Ermittlungen haben weiters ergeben, dass das geplante Vorhaben vom technischen Standpunkt betrachtet geeignet ist und dem aktuellen Stand der Technik entspricht.

Es ergibt sich weiters, dass nach einhelligem fachlichem Dafürhalten auf die berücksichtigungswürdigen öffentlichen Interessen Bedacht genommen wurde. Eine nachteilige Beeinträchtigung hat sich nicht ergeben.

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

IV.2 Zum Trassenverlauf

Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung und des Verfahrens zur Sicherstellung des Trassenverlaufes ist das Hochleistungsstreckenbauvorhaben „ÖBB-Strecke 11401, Wien Praterstern - Staatsgrenze nächst Bernhardsthal; Abschnitt SÜD (Wien-Süßenbrunn-Angern); km 11,900 bis km 39,010; „Modernisierung der Nordbahn; Südabschnitt““.

Die Projektwerberin beabsichtigt im Wesentlichen die Modernisierung der Nordbahn zwischen Bahnhof Wien-Süßenbrunn bis zum Unterwerk Angern an der March. Zweck ist die Schaffung einer leistungsfähigen und sicheren Bahnstrecke sowie die Verbesserung des Nahverkehrsangebots. Durch die Etablierung eines 15-Minuten-Schnellbahntakts zwischen Wien und Gänserndorf soll das Zugangebot der S-Bahn verdoppelt werden. Neben der Anhebung der Fahrtgeschwindigkeit auf 160 km/h wird die Kapazitätssteigerung auf der Strecke unter anderem durch den Ausbau der Betriebsstellen sowie der Sicherungsanlagen erreicht.

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

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

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

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

IV.3 Sachverhalt aus materiellrechtlicher Sicht

Hinsichtlich der mitanzuwendenden Genehmigungsbestimmungen des EisbG und der Bestimmungen zum Arbeitnehmerschutz wird auf die in Spruchpunkt I.3.1. nicht abschließende Aufzählung verwiesen. Der Umfang der Genehmigung ergibt sich insbesondere aus den einzelnen Unterlagen des Projektes. Diesbezüglich wird auf das vorliegende, mit Bescheidstempel versehene Inhaltsverzeichnis nach § 5 EBEV, ON 401, Plannummer NB01-UV-01SP-00-1001 F00 vom Mai 2020 verwiesen.

Verfahrensgegenstand in Bezug auf die Mitbewertung des WRG ist die Strecken- und Straßenentwässerung mit Absetz- und Versickerungs- bzw. Bodenfilterbecken und Sickermulden.

Für die Herstellung des Vorhabens ist die dauernde Rodung der im Spruchpunkt I.5.1 angeführten Waldflächen im Ausmaß von 37.475 m² in den Katastralgemeinden Süßenbrunn, Aderklaa, Deutsch Wagram, Stallingerfeld, Straßerfeld, Gänserndorf und Dörfles verfahrensgegenständlich.

IV.4 Ergänzende Feststellungen

Das Ermittlungsergebnis der UVP-Behörde stützt sich auf das Einreichprojekt vom Mai 2020 sowie der im Verfahren eingegangenen Auskünfte einschließlich der Umweltverträglichkeitsklärung und der materiellrechtlichen Einreichunterlagen (Unterlagen zur Trassengenehmigung, Bauentwurf, Rodungsunterlagen und das Gutachten gemäß § 31a EisbG sowie auf die

Ergebnisse des Umweltverträglichkeitsgutachtens und des Anhörungsverfahrens, insbesondere der Stellungnahmen und Einwendungen (siehe zur Auseinandersetzung mit den eingebrachten Stellungnahmen und Einwendungen unter Punkt VI. der Begründung) und der Erklärungen in der mündlichen Verhandlung sowie des Ergebnisses des ergänzenden Ermittlungsverfahrens.

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

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

V. Erwägungen zu den Genehmigungsvoraussetzungen

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

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

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

- 1. Emissionen von Schadstoffen sind nach dem Stand der Technik zu begrenzen,*
- 2. die Immissionsbelastung zu schützender Güter ist möglichst gering zu halten, wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die*
 - a) das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden oder*
 - b) erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen, oder*
 - c) zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinn des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen, und*
- 3. Abfälle sind nach dem Stand der Technik zu vermeiden oder zu verwerten oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß zu entsorgen.*

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

(2) Wird im Einzelfall durch die Verwirklichung des Vorhabens ein wesentlich größerer Kreis von Nachbarn bestehender Verkehrsanlagen dauerhaft entlastet als Nachbarn des Vorhabens belastet werden, so gilt die Genehmigungsvoraussetzung des Abs. 1 Z 2 lit. c als erfüllt, wenn die Belästigung der Nachbarn so niedrig gehalten wird, als dies durch einen im Hinblick auf den erzielbaren Zweck wirtschaftlich vertretbaren Aufwand erreicht werden kann. Bestehen besondere Immissionsschutzvorschriften, so ist insoweit die Gefährdung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. a und die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. c nach diesen Vorschriften zu beurteilen.

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

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

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

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

V.1.1. Zu § 24f Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000

Gemäß § 24f Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 sind Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik zu begrenzen. Unter „Emissionen von Schadstoffen“ im Sinne dieser Bestimmung sind vom Vorhaben (seinen Anlagen) ausgehende feste (z.B. Staub; soweit es sich nicht um Abfälle im Sinne der lex specialis des § 24f Abs. 1 Z 3 handelt), flüssige oder gasförmige Stoffe aller Art, soweit sie zu einer Abweichung von der natürlichen Zusammensetzung der freien Luft oder des Wassers der Vorflut in biologischer, chemischer oder physikalischer (Temperatur) Hinsicht führen, zu verstehen. Lärmemissionen, Schall- oder elektromagnetische Wellen, Abwärme und Geruch oder Strahlungen sind nicht als Emissionen von Schadstoffen zu verstehen, wohl aber Treibhausgase wie CO₂ (vgl. Ennöckl/Raschauer/Bergthaler, Kommentar zum UVP-G, 3. Auflage, Rz 34 zu § 17).

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

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

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

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

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

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

V.1.2. Zu § 24f Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000

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

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

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

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

Der Sachverständige für das Fachgebiet Humanmedizin gelangt zu dem eindeutigen Ergebnis, dass sich *aus humanmedizinischer Sicht aus den projektierten Maßnahmen unter den angegebenen Bedingungen und Kontrollen keine Bedenken hinsichtlich der Umweltverträglichkeit im Hinblick auf das Schutzgut Mensch ergeben. Zusätzliche Maßnahmen, um schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf das Leben und die Gesundheit der Menschen und deren Lebensräumen zu verhindern oder zu verringern oder günstige Auswirkungen zu vergrößern, werden in M5 [Maßnahmenkatalog ab Seite 70 bzw. 274 ff.] vorgeschlagen.*

Die vorhabensbedingten Lärmimmissionen können, wo sie nicht ohnehin bereits unter den erforderlichen Grenzwerten liegen, durch die im Projekt vorgesehenen organisatorischen Maßnahmen bzw. Lärmschutzmaßnahmen für die Bau- und Betriebsphase soweit reduziert werden, dass die relevanten Gesetze, Verordnungen und Richtlinien (SchIV, BstLärmIV, ÖAL 3-1) eingehalten werden.

Darüber hinaus wurden mit Verweis auf M2 an allen bis auf 31 Objekte (62 Immissionspunkte) die „interim target“ Werte der WHO für Schienenlärm eingehalten. An den genannten Objekten kommt es jedoch bei entsprechender Vorbelastung vorhabensbedingt zu einer Abnahme der Lärmimmission gegenüber dem Bestand an nahezu allen Immissionspunkten, so dass hier von keiner vorhabensbedingten Gefährdung des Lebens und der Gesundheit auszugehen ist. Lediglich am Objekt 6217 wurde aus humanmedizinischer Sicht gefordert, im 1. OG objektseitige Maßnahmen anzubieten, falls es sich dort um dauernde Aufenthaltsräume handelt. (Seite 57).

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

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

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

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

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

Gemäß **§ 24f Abs. 1 Z 2 lit. b UVP-G 2000** sind Immissionen zu vermeiden, die erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen.

Aus der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen geht hervor, dass auf Grundlage der fachlichen Ausführungen der Sachverständigen, insbesondere der für die Fachbereiche Forstwesen und Waldökologie; Jagdwesen und Wildökologie, Gewässerökologie und Fischerei, Ökologie (Pflanzen, Tiere und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt), Luft und Klima, Wasserbautechnik und Oberflächenwässer, Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser sowie Humanmedizin geschlossen werden kann, dass es zu keinen Immissionen kommt, die erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, wobei vom Vorhaben keine stehenden Gewässer betroffen sind.

Der Sachverständige für Abfallwirtschaft und Boden- und Grundwasserqualität sieht das Erfordernis *einer Begleitung der abfallwirtschaftlichen Prozesse von einer noch zu bestellenden örtlichen chemischen Bauaufsicht*.

Aus fachlicher Sicht des Sachverständigen für Forstwesen und Waldökologie; Jagdwesen und Wildökologie *sind durch das Vorhaben weder in der Bau- noch in der Betriebsphase Immissionen (z.B. durch Lärm, Erschütterungen, Luftschadstoffe, flüssige Emissionen etc.) zu erwarten, die erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen. Es sind jedenfalls keine Immissionen zu erwarten, die geeignet sind, den Pflanzen- und Tierbestand (Schutzgüter Wald und jagdbares Wild) bleibend zu schädigen* (Seite 181).

Der Sachverständige für Ökologie (Pflanzen, Tiere und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt) bestätigt, dass *durch die projektimmanenten Maßnahmen Immissionen vermieden werden, die erhebliche Belastungen für die Umwelt, speziell hinsichtlich des Pflanzen- und Tierbestandes verursachen* (Seite 181).

Gemäß dem Sachverständigen für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer *erfolgt kein Eingriff in Oberflächengewässer, die Hochwassersituation wird nicht verschärft und es geht kein Retentionsraum verloren* (Seite 220).

Auch der Sachverständige für Humanmedizin kommt zum Ergebnis, dass *laut Gutachten des SV Klima und Luft die vorhabensbedingten Zusatzbelastungen in der Bauphase bei manchen Anrainern geringfügig sind, insbesondere Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaub (PM₁₀) übersteigen hier die Geringfügigkeitsschwelle, bleiben aber überall unter den derzeit geltenden Grenzwerten. Auch in der Betriebsphase bleiben die Zusatzbelastungen deutlich unter der Geringfügigkeitsschwelle. Aus humanmedizinischer Sicht besteht daher vorhabensbedingt keine bleibende Gefahr für Gesundheit und Leben von Menschen* (Seite 66).

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

Zusammengefasst die Behörde somit zum Schluss,

a.) dass Immissionen, die erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, durch entsprechende in der Umweltverträglichkeitserklärung vorgesehene sowie den von den Sachverständigen für zwingend erforderlich erachteten Maßnahmen möglichst gering gehalten werden und

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

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

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

Der Sachverständige für Humanmedizin gelangt in Zusammenschau mit den Aussagen der Sachverständigen für Schalltechnik und für Erschütterungen zu dem eindeutigen Ergebnis, dass *Die Immissionsbelastung der zu schützenden Güter durch Lärm und Erschütterung unter Berücksichtigung der geplanten Lärmschutzmaßnahmen und der damit bedingten Einhaltung der Immissionsgrenzwerte wird möglichst geringgehalten. Die Grenzwerte der SchIV werden in allen Bereichen eingehalten.*

Zudem werden unter Anwendung der in M5 [Maßnahmenkatalog ab Seite 70 bzw. 274 ff.] formulierten Maßnahmen Immissionen vermieden, die zu einer unzumutbaren Belästigung der NachbarInnen führen.

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

V.1.3. Zu § 24f Abs. 1 Z 3 UVP-G 2000

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

Der Sachverständige für Abfallwirtschaft und Boden- und Grundwasserqualität bestätigte auf Seite 203 der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen, dass *im Zuge des Massenausgleiches innerhalb des Projektgebietes die anfallenden und verwertbaren Bonaushub/ Erdaushub/Gleisschottermaterialien umfassend gemäß den vorgenannten Richtlinien [ON 319.1 (Abfallchemische Bodenuntersuchung), Abfallwirtschaftsgesetz, Bundes-Abfallwirtschaftsplan, Deponieverordnung sowie der Baustoff-Recyclingverordnung] untersucht werden und nur jene Materialien zur Wiederverwertung gelangen, welche zu keiner Verunreinigung des Bodens führen.*

Aus den von der Projektwerberin vorgelegten Unterlagen ist erkennbar, dass Abfälle nach dem Stand der Technik vermieden, verwertet oder - soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist - ordnungsgemäß entsorgt werden. Die Begleitung dieser abfallwirtschaftlichen Prozesse wird von einer noch zu bestellenden örtlichen chemischen Bauaufsicht zu überwachen und hinsichtlich der zu manipulierenden Abfall-/Verwertungsströme zu dokumentieren sein. Dazu wurde seitens des Sachverständigen eine entsprechende Maßnahme formuliert.

Um schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf den Boden zu verhindern oder verringern oder günstige Auswirkungen zu vergrößern wurden die in den Spruchpunkten IV.1.1.1 bis IV.1.1.9, IV.2.1.1 und IV.3.1.1 aufgenommenen zusätzlich zwingend erforderlichen Maßnahmen vorgeschlagen.

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

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

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

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

Dazu führt der UVP-Sachverständige für Humanmedizin auf den Seiten 57 f. bzw. 65 der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen für die Bau- und Betriebsphase folgendes aus:

Die vorhabensbedingten Lärmimmissionen können, wo sie nicht ohnehin bereits unter den erforderlichen Grenzwerten liegen, durch die im Projekt vorgesehenen organisatorischen Maßnahmen bzw. Lärmschutzmaßnahmen soweit reduziert werden, dass die relevanten Gesetze, Verordnungen und Richtlinien (SchIV, BstLärmIV, ÖAL 3-1) eingehalten werden.

Darüber hinaus wurden mit Verweis auf M2 an allen bis auf 31 Objekte (62 Immissionspunkte) die „interim target“ Werte der WHO für Schienenlärm eingehalten. An den genannten Objekten kommt es jedoch bei entsprechender Vorbelastung vorhabensbedingt zu einer Abnahme der Lärmimmission gegenüber dem Bestand an nahezu allen Immissionspunkten, so dass hier von keiner vorhabensbedingten Gefährdung des Lebens und der Gesundheit auszugehen ist. Lediglich am Objekt 6217 kommt es in Himmelsrichtung Westen im ersten Obergeschoß zu einer Zunahme des Lr,Nacht von 51,2 dB im Bestand auf 52,0 dB im Prognosefall (D 0,8 dB) sowie im Erdgeschoß zu einer Zunahme des Lr,Nacht von 51,6 dB im Bestand auf 51,8 dB im Prognosefall (D 0,2 dB). Gerundet auf ganze dB besteht im 1. OG daher eine Differenz von +1 dB, im Erdgeschoß von 0 dB. Aus humanmedizinischer Sicht wird daher gefordert, im 1. OG objektseitige Maßnahmen anzubieten, falls es sich dort um dauernde Aufenthaltsräume handelt. Für den Schienenlärm liegen in diesen Immissionsgrößenordnungen keine klaren Daten für schwere Gesundheitsgefährdungen vor. Unter Heranziehung von Vergleichsdaten aus dem Straßenlärm wird aber davon abgeleitet, dass mit den projektierten bzw. geforderten Maßnahmen von keiner Gefährdung von Leben oder Gesundheit der Menschen ausgegangen werden kann.

Die Immissionsbelastung der zu schützenden Güter durch Lärm und Erschütterung unter Berücksichtigung der geplanten Lärmschutzmaßnahmen und der damit bedingten Einhaltung der Immissionsgrenzwerte wird möglichst geringgehalten. Die Grenzwerte der SchIV werden in allen Bereichen eingehalten (Seite 66).

Der Sachverständige für Lärm- und Erschütterungsschutz bestätigt in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen aus schalltechnischer Sicht hinsichtlich des Schienenlärms während der Betriebsphase (Seite 66), dass die Immissionsbelastung der NachbarInnen unter Berücksichtigung der geplanten Lärmschutzmaßnahmen und der damit bedingten Einhaltung der Immissionsgrenzwerte möglichst geringgehalten wird.

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

Die Vorgaben der SchIV für den Schienenlärm wurden somit eingehalten. Die als zusätzlich zwingend erforderlich erachteten Maßnahmenvorschläge der Sachverständigen wurden in die Spruchpunkte IV.1.7, IV.1.8, IV.3.5 und IV.4.2 aufgenommen.

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

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

Den Vorgaben des § 24f Abs. 3 UVP-G 2000 hat die UVP- Behörde dadurch entsprochen, dass sämtliche im Rahmen des Auflageverfahrens bei der UVP-Behörde eingelangten Einwendungen und Stellungnahmen von den Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 14. Dezember 2020 beantwortet wurden. Die Stellungnahmen und Einwendungen sind bei dessen Erstellung in die fachliche Beurteilung der Sachverständigen eingeflossen und wurden gegebenenfalls in Form von Maßnahmenvorschreibungen berücksichtigt.

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

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

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

V.1.6. Zu den Nebenbestimmungen allgemein

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

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

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

Aber auch auf Grundlage des § 19 Abs. 2 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. Diese Nebenbestimmungen schließen eine neuerliche bzw. aufgrund der dort anzuwendenden materiellrechtlichen Bestimmungen präzisierende Vorschreibung durch die zuständigen Behörden im Materieverfahren nach Landesrecht nicht aus.

Nebenbestimmungen aus ökologischer Sicht sind nur insoweit bindend, als diese nicht im Verfahren gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 aufgehoben, abgeändert oder ergänzt werden.

V.1.6.3 Soweit von den Parteien und Beteiligten und insbesondere den Sachverständigen die Aufnahme von Nebenbestimmungen (Vorschreibungen, Bedingungen und Auflagen) in den Genehmigungsbescheid gefordert wurde, ist darauf hinzuweisen, dass durch den Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG auch der Gegenstand des Verwaltungsverfahrens klar und eindeutig vorgegeben wird.

Nebenbestimmungen können von der Behörde nur dann vorgeschrieben werden, wenn sie sich auf das verfahrensgegenständliche Vorhaben beziehen.

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

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

Im Wesentlichen wurden die in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vorgeschlagenen zwingenden Maßnahmen, allenfalls bedingt durch das weitere Verfahren, in modifizierter Form in den Spruch übernommen.

Die Nummerierung der Auflagen in den einzelnen Spruchpunkten erfolgt in fortlaufender Nummernfolge. Zur Klarstellung und leichteren Auffindbarkeit in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen wurde bei einigen Nebenbestimmungen die Bezeichnung des Sachverständigen in Klammer hinzugefügt.

V.1.6.4 In zahlreichen von den UVP-Sachverständigen vorgeschlagenen zwingenden Maßnahmen wurden der Begriff „Behörde“ verwendet. Zur Klarstellung, um welche es sich hierbei handelt, wurde die Bezeichnung „UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000“ bzw. „Behörde gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000“ verwendet.

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

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

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

V.1.7. Zu den Nebenbestimmungen im Einzelnen

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

V.1.7.1 Zu den Nebenbestimmungen für den Fachbereich Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser

Aus der Formulierung der Maßnahmenvorschläge war keine eindeutige Anordnung zu entnehmen und waren diese somit nicht hinreichend bestimmt, weshalb eine entsprechend Umformulierung vorgenommen wurde.

V.1.7.2 Zu den Nebenbestimmungen für den Fachbereich Forstwesen und Waldökologie; Jagdwesen und Wildökologie (FW)

Auf Ersuchen der Projektwerberin wurden die Maßnahmenvorschläge des Sachverständigen im Zuge der Verhandlung überarbeitet. Im weiteren, ergänzenden Parteiengehör wurde seitens der Projektwerberin in Übereinstimmung mit dem Sachverständigen den Forderungen der Umweltschutzorganisation sowie der Umweltorganisation VIRUS nach Wiederaufforstung im Verhältnis 1:3 sowie der Vorlage eines Flächenpools für Aufforstungsflächen Rechnung getragen, was in den Nebenbestimmungen im Spruchpunkt IV.3.2 ihren Niederschlag gefunden hat.

V.1.7.3 Zu den Nebenbestimmungen für den Fachbereich Wasserbautechnik und Oberflächenwässer (WT)

Der Sachverständige hat im Zuge des ergänzenden Parteiengehörs betreffend die Forderungen von Frau Dipl.-Ing.ⁱⁿ Basch seine in der Verhandlung adaptierte „Maßnahme 22“ (siehe

Seite 275 der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen) neuerlich überarbeitet. Die Änderungen erfolgten in der gutachterlichen Auseinandersetzung mit den (ergänzenden) Einwendungen zur Verhandlungsschrift vom 4. Juni 2021, welche gemäß Spruchpunkt III. einen integrierenden Bestandteil des Bescheides bildet.

Der Forderung von Frau Dipl.-Ing.ⁱⁿ Basch wurde dementsprechend in Spruchpunkt IV.1.4.1 Rechnung getragen.

Der Maßnahmenvorschlag 29 war nicht hinreichend bestimmt, weshalb die Behörde die bevorzugte Lösung der Sammlung, Ableitung und Vorreinigung der Niederschlagswässer bei den P&R - Anlagen der Bahnhöfe vorschrieb, jedoch eine gleichwertige dem Stand der Technik entsprechende Alternative zuließ.

V.1.7.4 Zu den Nebenbestimmungen für den Fachbereich Gewässerökologie und Fischerei (GW)

Bei der Forderung des Sachverständigen nach Einbindung der wasserrechtlichen Bauaufsicht erfolgte eine Klarstellung, dass die hierfür zuständige Person bei der jeweils zuständigen Wasserrechtsbehörde gemeint war.

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

Der Sachverständige erachtete in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen die Durchführung diverser vorbereitender Maßnahmen als zwingend „vor Baubeginn“ notwendig.

Im Zusammenhang mit der Diskussion des genauen Umsetzungsbeginns erfolgte im Zuge der Verhandlung deren Präzisierung, was in den Nebenbestimmungen im Spruchpunkt IV.1.6 ihren Niederschlag gefunden hat.

In Übereinstimmung mit dem Sachverständigen für den Fachbereich Forstwesen und Waldökologie; Jagdwesen und Wildökologie wurde den Forderungen der Umweltschutzorganisation sowie der Umweltorganisation VIRUS nach Wiederaufforstung im Verhältnis 1:3 sowie der Vorlage eines Flächenpools für Aufforstungsflächen Rechnung getragen und der Maßnahmenvorschlag „ÖK16“ entsprechend adaptiert, was in den Nebenbestimmungen im Spruchpunkt IV.1.6.21 ihren Niederschlag gefunden hat.

V.1.7.6 Zu den Nebenbestimmungen für den Fachbereich Humanmedizin (HU)

In der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen wurde seitens des Sachverständigen für Humanmedizin unter dem Kapitel 8.2 „Empfohlene Maßnahmen“ die Verlängerung von Lärmschutzwänden verlangt (Seite 282).

Aus Sicht der UVP-Behörde war dies als zwingende Maßnahme während der Bauphase anzusehen, weshalb die Vorschreibung im Spruchpunkt IV.1.8.2 erfolgte.

V.1.7.7 Zu den Nebenbestimmungen für den Fachbereich Raum- und Bodennutzung (RP)

Entsprechend dem Ergebnis der mündlichen Verhandlung wurde der Forderung von Herr Erwin Dörner in Spruchpunkt IV.1.10.1 Rechnung getragen und die Wiederherstellung der Baumkulisse im Bereich der Friedhofgasse 1a, 2230 Gänserndorf als zwingende Maßnahme vorgeschrieben.

V.1.7.7 Zusammenfassung

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

Die Gesamtbewertung erfolgte unter Berücksichtigung insbesondere der Umweltverträglichkeitserklärung und der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 14. Dezember 2020 einschließlich der darin enthaltenen und in der öffentlichen mündlichen Verhandlung vom 19. und 20. Jänner 2021 ergänzten fachlichen Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen und unter Berücksichtigung der von den UVP-Sachverständigen zusätzlich für erforderlich erachteten Maßnahmen sowie den Ergebnissen des ergänzenden Parteiengehörs, die in die Entscheidung Eingang gefunden haben.

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

Angemerkt wird, dass im Spruchpunkt IV. mit einigen begründeten Ausnahmen ausschließlich jene Maßnahmen der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen sowie jene im Rahmen der mündlichen Verhandlung bzw. dem ergänzenden Parteiengehör geänderten Maßnahmen als Nebenbestimmungen aufgenommen worden sind, deren Umsetzung in die Zuständigkeit der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie als UVP-Behörde und teilkonzentrierte Genehmigungsbehörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 fällt. Hervorzuheben ist, dass die Nebenbestimmungen aus dem Fachbereich Ökologie (Pflanzen, Tiere und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt) aufgenommen wurden, soweit diese für die Umweltverträglichkeit des Vorhabens als unabdingbar angesehen wurden. Diese sind nur insofern bindend und anzuwenden, als diese nicht durch die jeweils zuständige Behörde im Zuge des Verfahrens gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 abgeändert, ergänzt oder aufgehoben werden.

V.2. Bestimmung des Trassenverlaufs nach dem HIG

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

„Trassengenehmigung

§ 3. (1) Für die Sicherstellung des Trassenverlaufes einer Hochleistungsstrecke, die nicht durch

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

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

(3) Im Trassengenehmigungsbescheid ist der Trassenverlauf insoweit sicher zu stellen, als hierfür ein Geländestreifen festzulegen und in Planunterlagen darzustellen ist. Die Breite dieses Geländestreifens ist entsprechend den örtlichen Verhältnissen festzulegen und darf das Ausmaß nicht überschreiten, welches für die Eisenbahnanlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen, die für den Bau und den Betrieb von und den Betrieb auf einer Hochleistungsstrecke erforderlich sind, notwendig ist, wobei für den Bahnkörper die Breite des Geländestreifens 150 m nicht überschreiten darf.

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

Anhörung im Trassengenehmigungsverfahren

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

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

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

die Planunterlagen über den Trassenverlauf, soweit er den örtlichen Wirkungsbereich der jeweiligen Gemeinde berührt, zu übermitteln.

Rechtswirkungen einer Trassengenehmigung

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Seitens des Sachverständigen für Eisenbahnbautechnik, Eisenbahnkreuzungen, Eisenbahnbetrieb inkl. Straßen wird wie bereits unter Punkt III.2 der Begründung ausgeführt, bestätigt, dass im Projekt die Erfordernisse einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn dargestellt sind und auf die sonstigen öffentlichen Interessen Bedacht genommen wurde.

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

Den gesetzlichen Interessensvertretungen, dem Land sowie der Standortgemeinde Wien wurde mit Schreiben vom 19. November 2020, GZ. 2020-0.764.013, die Möglichkeit zur Stellungnahme eingeräumt. Wie schon unter Punkt I.5.1 der Begründung angeführt, haben der Standortanwalt Wien, die Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien und das Land Niederösterreich davon Gebrauch gemacht.

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

Rechtswirkungen der Trassengenehmigung:

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

rechtlich zulässiger Weise vor Erlassung des Trassengenehmigungsbescheides begonnen wurden, werden hiervon nicht berührt.

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

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

V.3. Mitbewendung des EISbG 1957

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

- 1. das Bauvorhaben dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Einbringung des verfahrenseinleitenden Antrages bei der Behörde unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn entspricht, wobei vom Stand der Technik beantragte Abweichungen in Ausnahmefällen zulässig sind, wenn mit Vorkehrungen die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn auf andere Weise gewährleistet werden kann.*
- 2. vom Bund, von den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmende Interessen durch das Bauvorhaben nicht verletzt werden oder im Falle des Vorliegens einer Verletzung solcher Interessen der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der aus der Verletzung dieser Interessen für die Öffentlichkeit durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht und*
- 3. eingewendete subjektiv öffentliche Rechte einer Partei nicht verletzt werden oder im Falle einer Verletzung eingewendeter subjektiv öffentlicher Rechte einer Partei dann, wenn der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der der Partei durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht.*

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

1. Stand der Technik - Gutachten gemäß § 31a EISbG

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

Bei der Bewilligung von Einrichtungen, Arbeitsmitteln usw. nach dem Eisenbahngesetz 1957 sind nach § 94 Abs. 1 Z 4 ASchG die mit dem Genehmigungsgegenstand zusammenhängenden Belange des Arbeitnehmerschutzes zu berücksichtigen, sofern nicht § 93 anzuwenden ist. Gemäß § 93 Abs. 2 ASchG sind u. a. im eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren die Belange des Arbeitnehmerschutzes zu berücksichtigen. Dem jeweiligen Genehmigungsantrag sind die in § 92 Abs. 3 ASchG genannten Unterlagen anzuschließen. Die genannten Anlagen dürfen nur genehmigt werden, wenn sie den Arbeitnehmerschutzvorschriften entsprechen und zu erwarten ist, dass überhaupt oder bei Einhaltung der erforderlichenfalls vorzuschreibenden geeigneten Bedingungen und Auflagen die nach den Umständen des Einzelfalles vorausehbaren Gefährdungen für die Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer vermieden werden.

Gemäß § 12 Arbeitsinspektionsgesetz 1993, BGBl. Nr. 27/1993, idgF ist in Verwaltungsverfahren in Angelegenheiten, die den Arbeitnehmerschutz berühren, das zuständige Arbeitsinspektorat, somit das Verkehrs-Arbeitsinspektorat, Partei.

Wie schon unter Punkt III.3. der Begründung weiter oben ausgeführt, wurde seitens der Projektwerberin ein Gemeinschaftsgutachten gemäß § 31a EisbG vom 15. Juli 2020 sowie eine Ergänzung des Gutachtens vom 26. November 2020 vorgelegt. Da das betreffende Vorhaben eine Hauptbahn betrifft, enthält das Gutachten auch eine allgemein verständliche Zusammenfassung.

Die Eisenbahnbehörde bewertet dieses Gutachten gemäß § 31a EisbG der Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H. in der Fassung vom 26. November 2020 als schlüssig, vollständig, nachvollziehbar und daher als inhaltlich richtig. Im Verfahren sind keine Umstände hervorgekommen, aufgrund deren das Gutachten gemäß § 31a EisbG in Zweifel zu ziehen gewesen wäre.

Der Vertreter des Verkehrs-Arbeitsinspektorates hat in seiner schriftlichen Stellungnahme vom 22. März 2021, GZ. 2021 0.188.632, unter Hinweis auf die Rechtsvorschriften zum Schutz der Arbeitnehmer festgehalten, dass die Überprüfung der Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes von der Genehmigungsbehörde durch Prüfung und Auswertung der Gutachten und Prüfbescheinigungen im Sinne der von ihm zitierten rechtlichen Rahmenbedingungen vorzunehmen ist.

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

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

2. Berührte Interessen von Gebietskörperschaften

Seitens der Stadt Wien als Standortgemeinde wurde im Zuge der Verfahrenseinleitung eine Stellungnahme vom 14. September 2020 mit diversen Forderungen und mit Schreiben vom 13. Jänner 2021 eine Stellungnahme zur zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen abgegeben.

Während der Einwendungsfrist gaben die Stadtgemeinde Deutsch-Wagram mit Schreiben vom 28. Oktober 2020, die Marktgemeinde Schönkirchen-Reyersdorf mit Schreiben vom 31. Oktober 2020 und die Stadtgemeinde Gänserndorf mit Schreiben vom 2. November 2020 und vom 4. November 2020 jeweils eine Stellungnahme ab.

Eine Verletzung der von den Gebietskörperschaften wahrzunehmenden Interessen durch das gegenständliche Bauvorhaben wurde hierdurch jedoch nicht vorgebracht.

Betreffend die Rücksichtnahme auf die Länderinteressen wird auf die positiven Stellungnahmen des Landes Niederösterreich vom 10. Dezember 2020 im Rahmen der Anhörung gemäß § 4 HIG verwiesen.

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

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

Ebenso wird hinsichtlich des Überwiegens des Öffentlichen Interesses auf die Ausführungen hierzu VI.2.1.8 weiter unten verwiesen.

3. Eingewendete subjektiv öffentliche Rechte

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

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

Wie dem Spruchpunkt V. zu entnehmen ist, waren sämtliche Einwendungen, soweit es sich überhaupt um Einwendungen im Rechtssinne gehandelt hat, oder den Einwendungen durch die Aufnahme von entsprechenden Nebenbestimmungen oder durch bereits im Bauentwurf oder der Umweltverträglichkeitserklärung selbst vorgesehene Maßnahmen entsprochen wird, ab- bzw. zurückzuweisen.

Zum Überwiegen des Öffentlichen Interesses siehe Punkt VI.2.1.8 „Öffentliches Interesse“ weiter unten.

4. Einhaltung der Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes

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

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

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

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

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

Unterbrochene Verkehrsanlagen und Wasserläufe

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

Bauausführungsfrist

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

Die Projektwerberin gibt in der Umweltverträglichkeitserklärung an, dass *für die Umsetzung des Projekts der Zeitraum der Jahre 2022 bis 2026 bzw. 2031 vorgesehen ist. Die Baumaßnahmen erstrecken sich insgesamt über 72 Monate und erfolgen abschnittsweise.*

Im Hinblick auf Art, Größe und Umfang des gegenständlichen Bauvorhabens war die Bauausführungsfrist daher unter Berücksichtigung der von der Projektwerberin nach derzeitigem Stand dargelegten Planungen für die Bauabwicklung mit 31. Dezember 2032 festzulegen.

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

Um Mitverbindung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung hat die Projektwerberin nicht angesucht.

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

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

In diesem Zusammenhang ist ergänzend auch auf die Bestimmungen des § 104 ff. EisbG idF der Novelle BGBl. I Nr. 143/2020 im 4. Abschnitt betreffend Inbetriebnahme ortsfester technischer Einrichtungen des 2. Hauptstücks des EisbG betreffend Interoperabilität des Eisenbahnsystems hinzuweisen, die das grundsätzliche (zusätzliche) Erfordernis einer Genehmigung zur

Inbetriebnahme für die Inbetriebnahme neuer Teilsysteme „streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“, „Energie“ und „Infrastruktur“, erneuerter oder aufgerüsteter bestehender Teilsysteme „streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“, „Energie“ und „Infrastruktur“ vorsieht.

Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems

Die gegenständliche Hochleistungs- und Eisenbahn-Fernverkehrsstrecke ist Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes. Dies bedeutet, dass auch die materiellrechtlichen Bestimmungen des 8. Teils, 2. Hauptstück des EisbG (§§ 86 ff.) betreffend Interoperabilität des Eisenbahnsystems anzuwenden sind.

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

Zweck der oben angeführten Bestimmungen ist die Sicherstellung der Interoperabilität des österreichischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems mit dem übrigen transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem.

Die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen richtet sich nach § 100 EisbG.

Die Teilsysteme (§ 99 EisbG) müssen nach § 100 leg. cit. den grundlegenden Anforderungen (§ 90 EisbG) entsprechen. Sofern eine einschlägige anzuwendende Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) im Sinne des § 89 leg. cit. vorliegt, ist die Interoperabilität eines Teilsystems im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen anhand dieser festzustellen.

Zum Nachweis der Erfüllung der Anforderungen an die Interoperabilität wird die Vorhabenwerberin gemäß § 105 Abs. 1 EisbG bei der Inbetriebnahme des Vorhabens ein Dossier vorzulegen haben das insbesondere die EG.-Prüferklärungen gemäß § 102 EisbG zu enthalten hat.

Hinsichtlich der Interoperabilität wurden von der Projektwerberin folgende durch die Benannten Stelle Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H., Untere Viaduktgasse 2, 1030 Wien, Notified Body, Kennnummer 1602 erstellten EG-Zwischenberichte vorgelegt:

- IOP-Inspektionsbericht für das Teilsystem Infrastruktur, TSI INF 1299/2014/EU, TSI PRM 1300/2014/EU, Durchführungsverordnung 2019/776, Modul SG, Phase „Einreichplanung“, GZ. 19/3045/ENE001 vom 15. Juni 2020
- IOP-Inspektionsbericht für das Teilsystem Energie, TSI ENE, Verordnung (EU) Nr. 1301/2014 EG, Modul SG, Phase Entwurfsprüfung, GZ. GZ 19/3045/INF001 vom 29. Juni 2020
- EG-Zwischenprüfbescheinigung für die Teilsysteme Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung „2016/919 - TSI CCS“, Modul SG, - Bewertungsphase Einreichphase für Baugenehmigung, Bescheinigung-Nr.: 1602/8.6/SG/2019/CCS/DEEN/193045/CCS001 vom 16. Juli 2020

CSM – Risikobewertung

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

Mit der Verordnung Nr. 352/2009/EG der Europäischen Kommission vom 24.04.2009 wurde eine „Gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken gemäß

Artikel 6 Absatz 3 Buchstabe a der Richtlinie 2004/49/EG des europäischen Parlaments und des Rates“ im ABl. Nr. L108 vom 29.04.2009 erlassen (CSM-Verordnung).

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

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

Die somit hier anzuwendende Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 in der Fassung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 2015/1136 beinhaltet Vorgaben für ein harmonisiertes Verfahren für die Evaluierung und Bewertung von Risiken in Bezug auf „signifikante“ Änderungen im Eisenbahnsystem, einschließlich der Bewertung der Anwendung des Verfahrens und der Ergebnisse durch eine unabhängige Bewertungsstelle.

Diese „signifikanten Änderungen“ betreffen sicherheitsrelevante Änderungen technischer, betrieblicher oder organisatorischer Art.

Gemäß Art 7 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 unterbreitet die Bewertungsstelle den Sicherheitsbewertungsbericht dem Vorschlagenden. Der Sicherheitsbewertungsbericht wird von der nationalen Sicherheitsbehörde bei ihrer Entscheidung über die Genehmigung von Teilsystemen und Fahrzeugen berücksichtigt.

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

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

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

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

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

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

Der Erklärung des verantwortlichen Betriebsleiters gemäß § 6 Abs. 4 EISBVO 2003 ist zu entnehmen, dass dieser *gegen das Projekt keine Einwände hat*.

Zusammenfassung

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

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

V.4. Mitbewandlung des WRG 1959

Nachfolgend werden die für das Vorhaben maßgeblichen Bestimmungen des Wasserrechts zitiert:

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 den notwendigen 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 zu-

lässig. 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 § 105 Abs. 1 WRG kann im öffentlichen Interesse ein Antrag auf Bewilligung eines Vorhabens insbesondere dann als unzulässig angesehen werden oder nur unter entsprechenden Auflagen und Nebenbestimmungen bewilligt werden, wenn:

„a) eine Beeinträchtigung der Landesverteidigung oder eine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit oder gesundheitsschädliche Folgen zu befürchten wären;

b) eine erhebliche Beeinträchtigung des Ablaufes der Hochwässer und des Eises oder der Schiff- oder Floßfahrt zu besorgen ist;

c) das beabsichtigte Unternehmen mit bestehenden oder in Aussicht genommenen Regulierungen von Gewässern nicht im Einklang steht;

d) ein schädlicher Einfluss auf den Lauf, die Höhe, das Gefälle oder die Ufer der natürlichen Gewässer herbeigeführt würde;

e) die Beschaffenheit des Wassers nachteilig beeinflusst würde;

f) eine wesentliche Behinderung des Gemeingebrauches, eine Gefährdung der notwendigen Wasserversorgung, der Landeskultur oder eine wesentliche Beeinträchtigung oder Gefährdung eines Denkmals von geschichtlicher, künstlerischer oder kultureller Bedeutung oder eines Naturdenkmals, der ästhetischen Wirkung eines Ortsbildes oder der Naturschönheit oder des Tier- und Pflanzenbestandes entstehen kann;

g) die beabsichtigte Wasseranlage, falls sie für ein industrielles Unternehmen bestimmt ist, einer landwirtschaftlichen Benutzung des Gewässers unüberwindliche Hindernisse bereiten würde und dieser Widerstreit der Interessen sich ohne Nachteil für das industrielle Unternehmen durch Bestimmung eines anderen Standortes an dem betreffenden Gewässer beheben ließe;

h) durch die Art der beabsichtigten Anlage eine Verschwendung des Wassers eintreten würde;

i) sich ergibt, dass ein Unternehmen zur Ausnutzung der motorischen Kraft eines öffentlichen Gewässers einer möglichst vollständigen wirtschaftlichen Ausnutzung der in Anspruch genommenen Wasserkraft nicht entspricht;

k) zum Nachteile des Inlandes Wasser ins Ausland abgeleitet werden soll;

l) das Vorhaben den Interessen der wasserwirtschaftlichen Planung an der Sicherung der Trink- und Nutzwasserversorgung widerspricht.

m) eine wesentliche Beeinträchtigung des ökologischen Zustandes der Gewässer zu besorgen ist; n) sich eine wesentliche Beeinträchtigung der sich aus anderen gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften resultierenden Zielsetzungen ergibt.

(2) Die nach Abs. 1 vorzuschreibenden Auflagen haben gemäß § 105 Abs. 2 WRG erforderlichenfalls auch Maßnahmen betreffend die Lagerung und sonstige Behandlung von Abfällen, die beim Betrieb der Wasseranlage zu erwarten sind, sowie Maßnahmen für den Fall der Unterbrechung des Betriebes und für Störfälle zu umfassen, soweit nicht die §§ 80 oder 82a der Gewerbeordnung Anwendung finden. Die Wasserrechtsbehörde kann weiters zulassen, dass bestimmte Auflagen erst ab einem dem Zeitaufwand der hiefür erforderlichen Maßnahmen entsprechend festzulegendem Zeitpunkt nach Inbetriebnahme der Anlage oder von Teilen der Anlage eingehalten werden müssen, wenn dagegen vom Standpunkt des Schutzes fremder Rechte oder der in Abs. 1 genannten öffentlichen Interessen keine Bedenken bestehen.“

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).

Im gegenständlichen teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren waren neben der Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 auch jene für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materienrechtlichen Genehmigungsbestimmungen des Wasserrechts mitanzuwenden.

Die im Vorhaben vorgesehenen wasserrechtlich relevanten Maßnahmen sind dem „Technischen Bericht Wasserbauplanung“, ON 427, Plannummer NB01-UV-01WB-00-0001 vom Mai 2020 samt den im Teil C des „Inhaltsverzeichnisses nach § 5 EBEV“, ON 401, Plannummer NB01-UV-01SP-00-1001 F00, vom Mai 2020 „Wasserrechtliche Einreichunterlagen“ zu entnehmen.

Nach Aussage der Sachverständigen für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer, in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen wurde der Istzustand der Gewässer dargestellt und für die Bauphase und die Betriebsphase die Auswirkungen des Projekts auf die Schutzgüter des Fachgebietes untersucht. Insbesondere wurde untersucht, ob sich die Hochwassersicherheit projektsbedingt ändert und ob es zu einem baulichen Eingriff in Oberflächengewässer und mit welchen Auswirkungen kommt. Die Entwässerungsmaßnahmen wurden nach den gültigen Regelwerken- ÖBB Regelwerk 09/04- geplant und dimensioniert und die anerkannten amtlichen Regenspenden (e-HYD) zugrunde gelegt. Es ergeben sich keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin. ... Der Untersuchungsraum für den Fachbereich Oberflächengewässer erfolgt durch Verschneidung der Einzugsgebiete der vorhandenen Oberflächengewässer mit einem Korridor der Bahntrasse inkl. Baustelleneinrichtungsflächen von 500m Breite. ... Durch die Errichtung von Entwässerungsanlagen

nach Stand der Technik statt der flächigen Versickerung von Niederschlagswässern im Bestand ohne die Möglichkeit des Rückhalts von ausgetretenen wassergefährdenden Stoffen bei Störfällen die qualitative Situation primär für die Grundwasserkörper in der Folge auch für Oberflächengewässer verbessert und die Nutzung der Wasserressourcen verbessert wird, da potentielle, qualitative Belastungen ausgeschaltet oder zumindest wesentlich reduziert werden. Die Hochwasserabflusssituation wird durch das Projekt nicht verschärft. Nachteilige Auswirkungen des Projekts auf künftige Hochwasserschutzprojekte sind nicht zu erkennen. ... Die Vorsorge-maßnahmen für außerbetriebliche Ereignisse wurden zweckmäßig nach Stand der Technik festgelegt und die Ausarbeitung eines Maßnahmen- Notfallplanes bis zur Betriebsbewilligung wird vorgeschrieben. Sämtliche als zwingend notwendig erachteten Auflagen wurden als Nebenbestimmungen in den Spruch des Bescheides übernommen.

Laut Aussage des Sachverständigen für Gewässerökologie und Fischerei in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen wurde der Untersuchungsraum nachvollziehbar und nach dem Stand der Technik abgegrenzt. Alle durch das Vorhaben betroffene Gewässer bzw. Wasserkörper wurden untersucht. Die betroffenen Stillgewässer innerhalb des 500m Pufferbereichs werden nicht direkt von der bestehenden Trasse gequert und sind weder in der Bau- noch in der Betriebsphase von Eingriffen und Maßnahmen betroffen. ... Eine Einleitung von Niederschlagswässern der Trasse in Oberflächengewässer erfolgt nicht, es werden lediglich geringe Wassermengen aus der Bauwasserhaltung bei der Errichtung der Unterführung der Landesstraße L6 in der Größe von max. 20l/s in den Rußbach eingeleitet. Eine Verschlechterung des chemischen bzw. ökologischen Zustandes für den Rußbach ist auszuschließen. Eine Maßnahme zur Kontrolle der Wässer wurde vorgeschrieben.

Nach Aussage des Sachverständigen für Ökologie (Pflanzen, Tiere und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt) ist nicht von einer qualitativen Beeinflussung des Grundwasserkörpers auszugehen, da es laut den Einreichunterlagen maximal zu einer punktuellen Beeinflussung des Grundwasserkörpers kommt. Die Projektwirkungen auf die Biodiversität, terrestrische Tiere und deren Habitate während der Bau- und Betriebsphase hinsichtlich einer qualitativen Veränderung des Wasserhaushaltes sind daher insgesamt nur als geringfügig nachteilig einzustufen.

Der Sachverständige für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer hält fest, da ein Eingriff im Oberflächengewässer nicht erfolgt, ist eine unmittelbare Auswirkung auf Veränderungen der Funktionszusammenhänge (Kommunikation Grundwasser und Oberflächengewässer) von vornherein auszuschließen. Die Flächen der Bahntrasse, die in Versickerungsbecken entwässern sind verschwindend gering gegenüber den sonstigen Flächen, die zur Grundwasserneubildung beitragen. Überdies sind die Versickerungsbecken ca. gleichmäßig über die Trasse verteilt und es wird dieselbe Niederschlagsmenge wie im Naturzustand mit etwas verstärkter Retention versickert. Ein merklicher Eingriff in die Grundwasserneubildung in quantitativer und qualitativer Hinsicht ist bei der vorgesehenen Entwässerung nach Stand der Technik miteinsetzen eines Bodenfilters nicht gegeben. Seitens des Sachverständigen wird zudem bestätigt, dass eine Beeinflussung des Wasserhaushaltes von Oberflächengewässern in qualitativer Hinsicht nicht erfolgt.

Auch aus Sicht des Sachverständigen für Jagdwesen und Wildökologie ist aus den Einreichunterlagen keine Beeinflussung von biologischer Vielfalt, Tieren und deren Lebensräumen durch quantitative Veränderungen des Wasserhaushalts abzuleiten.

Es ist kein wasserwirtschaftliches Regionalprogramm (§ 55g Abs. 1 Z 1 WRG) bekannt. In der Stellungnahme des Landes Niederösterreich vom 10. Dezember 2020 wurde festgehalten, dass aus Sicht des wasserwirtschaftlichen Planungsorgans die vorgesehene Trasse zur Kenntnis genommen werden kann. Weitere Stellungnahmen sind hierzu nicht eingelangt.

Zusammenfassend ist daher festzustellen, dass aus Sicht der Behörde das öffentliche Interesse nicht beeinträchtigt und bestehende Rechte im Sinne des § 12 Abs. 2 WRG nicht verletzt werden. Auch werden öffentliche Interessen im Sinne des § 105 WRG durch das Vorhaben nicht berührt.

Die Versickerungen erfolgen nach dem Stand der Technik (§ 12a WRG), es wird dabei nicht in bestehende Rechte eingegriffen und sie bedingen keine unzulässigen Auswirkungen auf öffentliche Interessen im Sinne des § 105 WRG.

Der Antrag war somit aufgrund § 104 WRG 1959 nicht abzuweisen war, da dieser den öffentlichen Interessen unzweifelhaft entspricht. Die in den §§ 104a und 105 WRG 1994 (demonstrativ) normierten öffentlichen Interessen werden nicht beeinträchtigt und werden bestehende Rechte nicht verletzt, wobei als bestehende Rechte die nach § 12 Abs. 2 WRG 1959 rechtmäßig geübte Wassernutzungen mit Ausnahme des Gemeingebrauches, der Nutzungsbefugnisse nach § 5 Abs. 2 WRG 1959 und das Grundeigentum gelten.

Zu den bezughabenden Trassenentwässerungsanlagen wird darauf hingewiesen, dass diese entweder Eisenbahnanlagen oder Teile von Eisenbahnanlagen bzw. Zugehör zu Eisenbahnanlagen darstellen und somit auch aus der Sicht der mitanzuwendenden materiellen Genehmigungsbestimmungen des EisbG zu genehmigt werden. Hinsichtlich allenfalls durch die im Vorhaben enthaltenen wasserbautechnischen Maßnahmen verletzter subjektiv –öffentliche Rechte wird auf das Überwiegen des öffentlichen Interesses gemäß § 31f EisbG verwiesen.

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

V.5. Mitbewendung des Forstgesetzes 1975

Für die Errichtung des gegenständlichen Vorhabens war die Bewilligung zur Rodung im Gesamtausmaß von 37.475 m² verfahrensgegenständlich.

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.

Die Antraglegitimation der ÖBB-Infrastrukturbau AG im Rodungsverfahren ist gemäß § 19 Abs. 1 Z 3 ForstG gegeben. Die Unterlagen zum Rodungsverfahren wurden vollständig vorgelegt.

Dem Technischen Bericht Rodungen und Aufforstungen, ON 490.01, Plannummer NB01-UV-0000LF-00-001 F00 vom Mai 2020 ist zu entnehmen, dass projektsgemäß *dauernde Rodungen im Ausmaß von 23.822 m² und vorübergehende Rodungen im Ausmaß von 12.028 m² vorgesehen sind.*

Im Zuge eines Lokalaugenscheins am 22. Oktober 2020 wurden seitens des forsttechnischen Sachverständigen weitere Neubewaldungsflächen erhoben: *Das gesamte Ausmaß (inkl. der dauernden Rodungen beträgt 24.400 m² (2,44ha), jenes der befristeten Rodungen 13.075 m² (1,31 ha). Insgesamt sind zur Umsetzung des Vorhabens 37.475 m² (3,75 ha) Rodungen erforderlich.*

Seitens des forsttechnischen Sachverständigen wird zum öffentlichen Interesse an der Walderhaltung folgendes ausgeführt: *„Im Waldentwicklungsplan (WEP) Gänserndorf, der für die Wälder im niederösterreichischen Projektabschnitt gültig ist, sind alle Wälder entlang der Trasse zwischen der Wiener Stadtgrenze und Angern an der March mit der Wertziffer 3-3-1 oder 3-3-2 belegt und im Waldentwicklungsplan als „Standortschutzwälder“ (gemäß § 21 Abs. 1 ForstG idGF) ausgewiesen, deren Standort durch die abtragenden Kräfte von Wind, Wasser oder Schwerkraft gefährdet ist und die eine besondere Behandlung zum Schutz des Bodens und des Bewuchses sowie zur Sicherung der Wiederbewaldung erfordern (Flugerdeböden). Die hohe Wohlfahrtsfunktion der Wälder ist insbesondere auf den geringen Bewaldungsprozentsatz im Marchfeld zurückzuführen, und liegt im Klimaausgleich, der Reinigung und Erneuerung der Luft sowie des Wassers (tw. grundwassernahe Bestände) begründet.*

Die im rechtskräftigen Waldentwicklungsplan (Teilplan Gänserndorf) ausgewiesene hohe Wertigkeit überwirtschaftlicher Waldfunktionen (Schutzfunktion, Wohlfahrtsfunktion) trifft in der Natur allerdings nur auf jene Waldflächen zu, die auf natürlichen Böden außerhalb der durch Kunstböden geprägte Dämme und Böschungen der bestehenden Eisenbahnanlagen stocken.

Anders sind die Wirkungen des Waldes für die beantragten Rodeflächen zu beurteilen, die sich auf den Dämmen und Einschnittsböschungen oder geschütteten Flächen neben der bestehenden Eisenbahn oder auf Böschungen im Bereich von Straßen und Brücken befinden:

Diese stocken nicht auf natürlichen Böden, sondern auf Kunstböden, und weisen daher nur eine geringe Schutzwirkung auf (keine Flugerdeböden); wegen der sehr trockenen Standorte auf Böschungen ist auch nur eine sehr eingeschränkte Transpirationsleistung möglich, und daher haben diese Bestände eine geringere klimaausgleichende Wirkung, als Waldbestände auf natürlichen Böden außerhalb des Betriebsbereiches der Eisenbahn. Die Wertigkeit der Wohlfahrtsfunktion wird daher nur als mittel eingestuft. Wegen der geringen Breite und der Lage im oder nahe vom Betriebsbereich der bestehenden Eisenbahn ist auch nur von einer geringen Wertigkeit der Erholungsfunktion auszugehen (Wertiffernkombination 1-2-1). Das Ausmaß der Rodungen in Waldflächen auf solchen Sekundärstandorten der Eisenbahn oder von Straßen beträgt 3,33 ha, was 89% der Gesamtrodefläche entspricht. Nur 0,42 ha Rodeflächen (meist in Windschutzgürtel) liegen in Waldflächen außerhalb von Eisenbahn- und Straßenbereichen.

Im Wiener Teil der Nordbahn (Bereich Süßenbrunn) sind die Waldflächen im Waldentwicklungsplan 2016 generell mit einer geringen Wertigkeit der Schutzfunktion und einer hohen Wertigkeit der Wohlfahrts- und Erholungsfunktion ausgewiesen. Die hohe Wertigkeit der Erholungsfunktion trifft auf den von Rodungen für das Vorhaben betroffenen Windschutzstreifen in der Natur aber nicht zu.

Aufgrund der Ausweisungen im WEP (hohe Wertigkeiten überwirtschaftlicher Waldfunktionen) ist die Erhaltung des Waldes und seiner Wirkungen aufgrund der hohen Schutz- oder Wohlfahrtswirkung des Waldes für den gesamten Untersuchungsraum in besonderem öffentlichem Interesse gelegen (Rodungserlass der BMLFUW 2008 idgF.)."

Zum Überwiegen des öffentlichen Interesses an der Errichtung des gegenständlichen Vorhabens wird auf die allgemeinen Ausführungen unter Punkt VI.2.1.8 „Öffentliches Interesse“ verwiesen. Auch seitens des forsttechnischen Sachverständigen überwiegt das öffentliche Interesse an der geplanten Verwendung der zur Rodung beantragten Fläche aus fachlicher Sicht das öffentliche Interesse an der Erhaltung dieser Flächen als Wald und begründet dies insbesondere mit den insgesamt positiven Umweltauswirkungen der gegenständlichen Attraktivierung einer international bedeutenden Bahnverbindung.

Hinsichtlich der Auswirkungen der vorhabensbedingten Rodung auf die Waldausstattung führt der Sachverständige zusammenfassend aus:

Die Waldausstattung liegt in den von Rodungen betroffenen Gemeinden meist unter 20 %. Die von Rodungen für den Südabschnitt der Nordbahn berührten Katastralgemeinden Süßenbrunn, Aderklaa, Deutsch Wagram, Stallingerfeld, Straßerfeld, Gänserndorf und Dörfles weisen lt. Regionalinformation 2018 zusammen eine Waldfläche von 868 ha auf, was bei einer Gesamtfläche von rd. 8.560 ha einem durchschnittlichen Waldanteil von 10,1% entspricht.

Die Waldausstattung in der näheren Umgebung der Rodungsflächen damit nach den einschlägigen forstfachlichen Richtlinien als nicht ausreichend zu bewerten, wobei allerdings zu berücksichtigen ist, dass es sich beim Marchfeld um eine jahrhundertalte Offenlandschaft handelt, die in Teilbereichen (insb. im unteren Marchfeld) von Natur.

Durch das Vorhaben kommt es

- *zu befristeten Rodungen (Bauphase) von Wald im Ausmaß rd. 1,31 ha und*
- *zu dauernden Rodungen (Betriebsphase) von rd. 2,44 ha.*
- *Bei den betroffenen Beständen handelt es sich meist um relativ junge Bestände mit Götterbäumen und Robinien); der Großteil der Rodeflächen befindet sich auf Sekundärstandorten im Bereich von Bahn- und Straßenanlagen.*

Aus forstfachlicher Sicht ist jedenfalls auch ohne Berücksichtigung der im Projekt enthaltenen Ersatzaufforstungen von keinen erheblich nachteiligen Auswirkungen auf die Waldausstattung auszugehen.

Aufgrund der sehr geringen Waldausstattung in der Umgebung der Rodeflächen (mit Ausnahme der Gemeinden Bockfließ und Strasshof liegt die Waldausstattung der Gemeinden deutlich unter 20%, die der betroffenen Katastralgemeinden im Mittel bei rd. 10%) sind aus Sicht des forsttechnischen Sachverständigen jedoch Ausgleichsmaßnahmen (Ersatzaufforstungen) im Verhältnis 1:1 zu den Dauerrodungen erforderlich. Da der Großteil der zur Rodung vorgesehenen Waldflächen in der Natur nur mittlere, aber keine hohen Wertigkeiten überwirtschaftlicher Waldfunktionen aufweist, ist eine Überkompensation der Rodungen durch ein mehrfaches Ausmaß der Dauerrodungen trotz der geringen Waldausstattung nicht erforderlich.

Der Sachverständige kommt somit zum Schluss, dass aus forstfachlicher Sicht gegen die beantragten Rodungen bei Einhaltung der in Kapitel 4 dieses Gutachtens vorgeschlagenen Bedingungen und Auflagen keine Einwände bestehen.

Aufgrund des Ermittlungsverfahrens ist jedenfalls davon auszugehen, dass die beantragten Rodungen für die Errichtung der gegenständlichen Eisenbahnanlagen und Nebenanlagen erforderlich bzw. unumgänglich sind.

Im Zuge der Einwendungsfrist sah die NÖ Umweltschutzbehörde in ihrem Schreiben vom 30. Oktober 2020 *die Kompensationsfaktoren für die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen mit 0,5 – 2,0 als zu gering an. Im Bezirk Gänserndorf werden beispielsweise für die Rodung von Waldflächen üblicherweise Werte von 1:3 angesetzt, aufgrund der geringen Waldausstattung und der hohen Bedeutung der Schutz-, Wohlfahrts- und Erholungsfunktion des Waldes, dokumentiert im Waldentwicklungsplan.*

Auch die Umweltorganisation VIRUS hielt in den Einwendungen vom 6. November 2020 fest, dass *das Verhältnis von Rodungsflächen zu Ersatzaufforstungsflächen in nicht nachvollziehbarer Weise gering und auf 1:3 auszuweiten sei.*

Auf Basis der Ergebnisse der mündlichen Verhandlung stimmte die Projektwerberin im Zuge des ergänzenden Parteiengehörs diesen Forderungen zu und legte wie schon unter Punkt V.1.7.2 der Begründung ausgeführt, mit Schreiben vom 14. April 2021 ergänzende Unterlagen (Bericht, Lagepläne 1 - 4) betreffend Ausgleichsflächen (Poolflächen Ökologie und Forst) vor. Seitens des forsttechnischen Sachverständigen wurde *aufgrund der geringen Waldausstattung in der näheren Umgebung der Rodungsflächen begrüßt, dass die Projektwerberin weitere Ersatzaufforstungsflächen zur Verfügung stellt* und änderte die Aufslagenvorschläge Nr. 6 und 7 des Forsttechnischen Gutachtens ab, was in den Nebenbestimmungen in den Spruchpunkten IV.3.2.1 und IV.3.2.2 ihren Niederschlag gefunden hat.

Aufgrund des Ermittlungsverfahrens ist jedenfalls davon auszugehen, dass die beantragten Rodungen für die Errichtung der gegenständlichen Eisenbahnanlagen und Nebenanlagen erforderlich bzw. unumgänglich sind.

Die in Anspruch genommenen Waldflächen verbieten die Annahme, dass kein besonderes öffentliches Interesse an deren Erhaltung als Wald bestehe. Die Erteilung einer Rodungsbewilligung gemäß § 17 Abs. 2 ForstG kommt daher nicht in Betracht.

Es ist vielmehr hinsichtlich der Rodungen eine Abwägungsentscheidung nach § 17 Abs. 3 ForstG zu treffen. Bei dieser ist unzweifelhaft von einem bestehenden öffentlichen Interesse an der Walderhaltung auszugehen, sodass die Rodungsbewilligung ein gegenläufiges, überwiegendes Rodungsinteresse erfordert, wobei zu diesem insbesondere auch Vorhaben des Eisenbahnverkehrs zählen (§ 17 Abs. 4 ForstG).

Im Hinblick auf die vom Gesetz gebotene Interessenabwägung ist auf die oben zum öffentlichen Interesse am Ausbau der gegenständlichen Eisenbahnstrecke hinzuweisen und festzuhalten, dass auch im Umweltverträglichkeitsgutachten ein entsprechender Bedarf am gegenständlichen Streckenausbau festgestellt wurde. Demnach *wären bei einem Unterbleiben des Vorhabens zwar keine Rodungen von Wald erforderlich, jedoch würde damit das allgemeine Umweltziel, öffentliche Verkehrsmittel zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs zu attraktiveren, nicht erreicht werden. Zudem sind mit dem Ausbau auch Umweltschutzmaßnahmen (Lärmschutz, Entwässerung) geplant.*

Das öffentliche Interesse an der Schaffung der gegenständlichen Eisenbahnanlage, ist gegenüber dem öffentlichen Interesse an der Erhaltung der zur Rodung vorgesehenen Flächen als Wald als überwiegend anzusehen.

Hinsichtlich der erforderlichen Wirkungen des Waldes gewährleistenden Waldausstattung (§ 17 Abs. 5 ForstG) ist auf die im Gutachten angeführten durchzuführenden waldverbessernden Maßnahmen in bestehenden Waldflächen im Ausmaß der Dauerrodefläche hinzuweisen und wird durch diese Maßnahme die vorhabensbedingte Rodung flächenmäßig kompensiert.

Nach Abwägung der angeführten Gesichtspunkte wird somit davon ausgegangen, dass das öffentliche Interesse der Errichtung bzw. des Umbaus der Eisenbahn das öffentliche Interesse dieser Flächen als Wald überwiegt.

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

VI. Auseinandersetzung mit den eingebrachten Stellungnahmen und Einwendungen

VI.1. Allgemeines

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

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

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

Jede im Zuge der Verfahrenseinleitung sowie während der öffentlichen Auflage, nämlich vom 22. September 2020 bis einschließlich 6. November 2020 beim Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie als UVP-Behörde eingebrachte Stellungnahme und Einwendung wurde im Stellungnameband der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 14. Dezember 2020 (Fragenbereich 4) von den Sachverständigen – mit Ausnahme der Rechtsfragen – ausführlich und individuell sowie bezogen auf die örtlichen Gegebenheiten der jeweiligen Einwenderin / des jeweiligen Einwenders beantwortet.

Die während der Auflage der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen bei der UVP-Behörde eingelangten Stellungnahmen und jene Vorbringen der Verfahrensbeteiligten in der mündlichen Verhandlung und im ergänzenden Parteiengehör sowie die Auseinandersetzung der Sachverständigen damit, wurden in der Niederschrift über die mündliche Verhandlung festgehalten und sind dieser zu entnehmen.

Die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen sowie die Niederschrift über die mündliche Verhandlung samt den gutachterlichen Auseinandersetzungen mit den (ergänzenden) Einwendungen zur Verhandlungsschrift wurden unter Spruchpunkt III. zu einem integrierenden Bestandteil dieses Bescheids erklärt.

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

Im Folgenden erfolgt eine Auseinandersetzung mit den Rechtsfragen, die in den während der öffentlichen Auflage eingelangten Stellungnahmen und Einwendungen aufgeworfen wurden sowie mit den in der mündlichen Verhandlung und im ergänzenden Ermittlungsverfahren vorgebrachten Stellungnahmen und Einwendungen.

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

VI.2.1 Allgemeines

VI.2.1.1 Einwendung

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

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

Eine Einwendung im Rechtssinne liegt nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes nur dann vor, wenn das Vorbringen der Behauptung der Verletzung eines subjektiven Rechtes durch das den Gegenstand des Verfahrens bildende Vorhaben zum Inhalt hat. Ist eine Rechtsverletzung aus dem Vorbringen nicht erkennbar, liegt keine Einwendung im Rechtssinne vor (vgl. Hauer-Leukauf, Handbuch des österreichischen Verwaltungsverfahrens 4, 1990, S 277 f).

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

VI.2.1.2 Privatrechtliche Einwendungen

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

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

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

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

VI.2.1.3 Grundeinlöse

Generell ist zur Grundeinlöse folgendes festzuhalten:

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

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

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

VI.2.1.4 Enteignung

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

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

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

VI.2.1.5 Immissionen

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

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

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

VI.2.1.6 Schienenlärm

Bei Eisenbahnvorhaben ist gemäß § 24f Abs. 2 letzter Satz die Zumutbarkeit einer Belästigung nach den bestehenden, besonderen Immissionsschutzvorschriften zu beurteilen. Für die Begrenzung der Schallimmissionen auf Grund des Schienenverkehrs („Streckenlärm“) ist für den Neubau und den wesentlichen Umbau von Strecken(teilen) die Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr über Lärmschutzmaßnahmen bei Haupt-, Neben- und Straßenbahnen (Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung - SchIV) idF BGBl. II Nr. 362/2013 anzuwenden. Diese Verordnung enthält einen aus Sicht des Nachbarschutzes tragfähigen Kompromiss zwischen dem Schutz der Nachbarn vor Belästigungen durch Bahnlärm und den Interessen der Öffentlichkeit an der Verwirklichung des Bahnvorhabens. Diese Verordnung wurde vom (damaligen) Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr auf Grund eingehender medizinischer und lärmtechnischer Studien erlassen. Deren Anwendung ist daher für den Bereich des Lärmschutzes vor dem Schienenlärm an Eisenbahnstrecken auch im Verfahren gemäß UVP-G 2000 geboten. Der Verwaltungsgerichtshof hat mit Erkenntnis vom 28.11.2013, 2012/03/0045 ausgesprochen, dass es sich bei den Grenzwerten der SchIV 1993 um Mindeststandards handelt, deren Unterschreitung im Einzelfall geboten sein kann (Hinweis Erkenntnis vom 22. Oktober 2010/03/0014 und Erkenntnis des VfGH vom 13. Dezember 2007, V 87/06 (Koralm)).

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

Seitens des humanmedizinischen Sachverständigen wurde hinsichtlich einer allfällig erforderlichen Unterschreitung der Grenzwerte der SchIV in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen (Seite 57 f.) Folgendes ausgeführt: *Die WHO empfiehlt in ihren Leitlinien zum Umgebungslärm zur Evaluierung der gesundheitlichen Auswirkungen des Schalls die Berechnung des L_{den} und des L_{night} . Letzterer ist durch Elimination des Anpassungswertes von 5 dB im Sinne der Anrainer ableitbar. Da es erst ab 55 dB (entspricht $L_{r,Nacht} > 50$ dB) Hinweise auf mögliche Zusammenhänge mit „harten“ Gesundheitsgefährdungen gibt, wird dieser Wert daher von der WHO auch als „interim target“, also Zielwert für den $L_{night,outside}$ in Fällen festgehalten, wo aus unterschiedlichen Gründen die Empfehlungen der Night Noise Guidelines nicht eingehalten werden können. Durch die projektierte Entwicklung eines „quieter routes“ Korridors, in dem künftig nur noch Güterzüge mit leisen Bremssohlen (KSohle oder Scheibenbremsen) die Strecke befahren dürfen, ist die Nullvariante deutlich immissionsärmer als der Bestand. Durch die daraus mögliche Änderung des Betriebsprogrammes und der Anhebung der maximal zulässigen Geschwindigkeit kommt es wiederum zu einer geringfügigen Erhöhung der Schallimmissionen gegenüber der (somit theoretischen) Nullvariante. Daher scheint es im gegenständlichen Verfahren aus humanmedizinischer Sicht sinnvoll, den Prognosefall dem Bestand gegenüber zu stellen. Eine darüberhinausgehende Ergänzung der fachlichen Aussagen zu den Auswirkungen des Vorhabens ist nicht erforderlich.*

Die vorhabensbedingten Lärmimmissionen können, wo sie nicht ohnehin bereits unter den erforderlichen Grenzwerten liegen, durch die im Projekt vorgesehenen organisatorischen Maßnahmen bzw. Lärmschutzmaßnahmen für die Bau- und Betriebsphase soweit reduziert werden, dass die relevanten Gesetze, Verordnungen und Richtlinien (SchIV, BstLärmIV, ÖAL 3-1) eingehalten werden. Darüber hinaus wurden mit Verweis auf M2 an allen bis auf 31 Objekte (62 Immissionspunkte) die „interim target“ Werte der WHO für Schienenlärm eingehalten. An den genannten Objekten kommt es jedoch bei entsprechender Vorbelastung vorhabensbedingt zu einer Abnahme der Lärmimmission gegenüber dem Bestand an nahezu allen Immissionspunkten, so dass hier von keiner vorhabensbedingten Gefährdung des Lebens und der Gesundheit auszugehen ist. Lediglich am Objekt 6217 kommt es in Himmelsrichtung Westen im ersten Obergeschoß zu einer Zunahme des $L_{r,Nacht}$ von 51,2 dB im Bestand auf 52,0 dB im Prognosefall (D 0,8 dB) sowie im Erdgeschoß zu einer Zunahme des $L_{r,Nacht}$ von 51,6 dB im Bestand auf 51,8 dB im Prognosefall (D 0,2 dB). Gerundet auf ganze dB besteht im 1. OG daher eine Differenz von +1 dB, im Erdgeschoß von 0 dB. Aus humanmedizinischer Sicht wird daher gefordert, im 1 OG objektseitige Maßnahmen anzubieten, falls es sich dort um dauernde Aufenthaltsräume handelt. Dieser Vorschreibung wurde im Spruchpunkt IV.1.8.1 Rechnung getragen.

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

In einem weiteren Erkenntnis hat der Verwaltungsgerichtshof festgehalten, dass die bestehende Immissionsbelastung auch im Anwendungsbereich der SchIV grundsätzlich auf Basis von lärmtechnischen Messungen zu bestimmen ist, zumal in weiterer Folge aus der bestehenden Immissionsbelastung die in § 4 SchIV normierten Grenzwerte abgeleitet werden. (VwGH vom 09.09.2015, ZI. 2013/03/0120). In diesem Erkenntnis hat der Verwaltungsgerichtshof aber ergänzend ausgeführt, dass er nicht verkennt, dass bei einem sich über etliche Kilometer ziehenden lärmemittierenden Linienvorhaben die Durchführung von Messungen an einer

Vielzahl von Immissionspunkten die Verwirklichung eines derartigen Vorhabens unangemessen erschweren würde. Derart ist es bei einem solchen Vorhaben nicht von vornherein erforderlich, an jedem möglichen Immissionspunkt eine entsprechende Messung durchzuführen. Dies setzt aber voraus, dass nach dem maßgeblichen Stand der Technik für die Lärmbeurteilung und den Immissionsschutz die relevanten repräsentativen Immissionspunkte identifiziert werden, dort gemessen und dann auf der Grundlage dieser Messungen mittels geeigneter Berechnungen die Lärmbeurteilung durchgeführt werden kann. Ergibt sich dann in diesem Zusammenhang bei einem Vorhaben für einen Immissionspunkt, dass der dabei durch bloße Berechnung erzielte Wert in unmittelbarer Nähe zu dem Wert liegt, der nach (medizinischer) sachverständiger Beurteilung nach Verwirklichung des Vorhabens zusätzliche Schallschutzmaßnahmen auf der Liegenschaft einer betroffenen Partei notwendig machen würde, kann auf Basis eines substantiierten Parteivorbringens auch dieser Punkt einen entscheidenden Immissionspunkt darstellen, an dem eine entsprechende Messung zu erfolgen hat.

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

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

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

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

Anzumerken ist, dass sich im Anhang zum Wirkfaktorbericht Schall, (ON 303.2, Plannummer NB01-UV-0000LT-02-0002 F00 vom Mai 2020) eine Auflistung sämtlicher Objektadressen der betroffenen Objekte aus der Bauphase – Überschreitung der Grenzwerte gemäß BStLärmIV - und/oder der Betriebsphase - Überschreitung der Grenzwerte gemäß SchIV. befindet

Hier ist auf die Aussage des Sachverständigen für Lärm- und Erschütterungsschutz in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen zu verweisen, wonach *zur Sicherstellung der Einhaltung der Schutzziele aus dem Schienenverkehrsbetrieb aktive (bahnseitige) und passive (objektseitige) Maßnahmen erforderlich sind. Aus schalltechnischer Sicht sind die Ergebnisse und Schutzmaßnahmen nachvollziehbar und entsprechend dem Stand der Technik.* Auch für den Erschütterungsschutz hält der Sachverständige fest, dass *für die Ermittlung der Immissionen am Bestand die erhobenen Objektdaten, sowie die Methodik zur Instrumentierung und messtechnischen Erhebung nachvollziehbar aufbereitet werden. Aus erschütterungsschutztechnischer Sicht sind die Ergebnisse und die Schutz- bzw. Kontrollmaßnahmen in der Bauphase nachvollziehbar und entsprechend dem Stand der Technik.*

Aus Sicht des Sachverständigen *sind Maßnahmen zwingend erforderlich um schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf das Leben und die Gesundheit von*

Menschen und deren Lebensräume zu verhindern oder zu verringern oder günstige Auswirkungen zu erhöhen, was in den Nebenbestimmungen in den Spruchpunkten IV.1.7, IV.3.5 und IV.4.2 ihren Niederschlag gefunden hat.

Hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang insbesondere die Aussage des Sachverständigen für Humanmedizin in der gutachterlichen Auseinandersetzung mit den (ergänzenden) Einwendungen zur Verhandlungsschrift vom 4. Juni 2021, wonach *das Schutzgut Mensch daher sowohl im Gebäude als auch im umgebenden Freiraum ausreichend und aus humanmedizinischer Sicht besser als zum heutigen Zeitpunkt geschützt ist. ... Bei Einhalten der Vorsorgewerte wie im gegenständlichen Fall bieten aus humanmedizinischer Sicht die vorgeschriebenen Maßnahmen (siehe Zusammenfassende Bewertung/Maßnahmenkatalog, Seite 8, 73-74) während der zeitlich begrenzten Bauphase auch in den Freiräumen des genannten Objekts einen ausreichenden Lärmimmissionschutz.*

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

Zum gemäß § 31b Abs. 1 Z. 2 EisbG vorzulegenden und mit den Projektunterlagen vorgelegten Betriebsprogramm (Umweltverträglichkeitserklärung ON 201_Rev.01, Plannummer NB01-UV-0000UV-00-0001 F00 vom Mai 2020) ist anzumerken, dass dieses den Betrieb als „Programm“ bzw. „Prognose“ insoweit beschreibt, als dies insbesondere für die Verkehrseinschätzung erforderlich ist. So erfolgt die Dimensionierung der erforderlichen Maßnahmen zur Einhaltung der Immissionsschutzkriterien für Lärm, Erschütterungen und Sekundärschall auf Basis der dem Projekt zugrundeliegenden Ausgangsdaten zum Verkehrsaufkommen.

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

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

VI.2.1.7 Sonstiger Lärm

Die im konkreten Zusammenhang zu beurteilende, aus den Bauarbeiten zur Verwirklichung des Vorhabens resultierenden Lärmimmissionen unterliegen nicht dem Anwendungsbereich der SchIV 1993, weil, wie sich aus § 1 Abs. 1 SchIV 1993 idgF ergibt, dass die Verordnung nur hinsichtlich der Schallimmissionen aufgrund des Schienenverkehrs (Zugverkehrs) gilt (VwGH vom 19. Dezember 2013, 2011/03/0160). Die Zumutbarkeit der aus dem Baulärm resultierenden Immissionen ist vielmehr anhand des Maßstabs des § 77 Abs. 2 iVm § 74 Abs. 2 Z 2 GewO 1994 zu beurteilen. (VwGH vom 18.01.2017, Zl. 2014/03/0035).

Hinsichtlich des Baulärms erfolgt nach Aussage des Sachverständigen für Lärm- und Erschütterungsschutz in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen *die Beurteilung*

der Schallimmissionen aus den Bauarbeiten nach BStLärmIV, wobei die betroffenen Anrainergebäude tabellarisch und grafisch in der schalltechnischen Untersuchung dargestellt sind. Darüber hinaus werden die Schallimmissionen bei der Herstellung der Oberleitungsmasten (Oberleitungsmastrammen) als Spitzenstundenbelastung beurteilt. Das Herstellen der Oberleitungsmasten erfolgt punktuell und zeitlich hintereinander, wobei durch den Rammvorgang an einem Oberleitungsmast eine ca. 30- bis 60-minütige Schallimmission an den jeweils benachbarten Anrainer zu erwarten ist. Die durch Bauarbeiten auftretenden Schallspitzen werden auf Basis der Schalleistungspegel in unterschiedlichen Abständen ermittelt. Immissionen zufolge zusätzlichen, bauinduzierten Verkehrs werden sowohl aus den Fahrbewegungen innerhalb der Bauflächen als auch entlang der Strecke im öffentlichen Straßenverkehrsnetz berücksichtigt. Die Beurteilung der Schallimmissionen aus der Bauphase erfolgt grundsätzlich nach BStLärmIV, zusätzlich jedoch auch im humanmedizinischen Fachbeitrag durch eine individuelle humanmedizinische Beurteilung. Die Beurteilung der Schallimmissionen in Betriebs- und Bauphase wurden gemäß SchIV und ÖAL Richtlinie 3 Blatt 1 durchgeführt.

Zusammenfassend wird seitens des humanmedizinischen Sachverständigen festgehalten, dass unter Anwendung der in M5 [Maßnahmenkatalog ab Seite 274 der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen] formulierten Maßnahmen Immissionen vermieden werden, die das Leben oder die Gesundheit von Menschen gefährden.

VI.2.1.8 Öffentliches Interesse

Dieses findet seine Begründung insbesondere darin, dass die Strecke „Wien - Staatsgrenze nächst Bernhardsthal“ - wie schon unter Punkt II.1. der Begründung weiter oben angeführt - mit der 3. Hochleistungsstreckenverordnung gemäß § 1 Abs. 1 HIG zur Hochleistungsstrecke erklärt wurde, womit davon auszugehen ist, dass der Einrichtung dieser Eisenbahnstrecke gemäß § 1 Abs. 1 HIG eine besondere Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr mit internationalen Verbindungen oder für den Nahverkehr zukommt.

Die gegenständliche Eisenbahnstrecke ist zudem Teil des ERMTS Korridors E, Dresden-Prag-Wien-Budapest-Constanta sowie der prioritären Projekte „PP 22 Athen-Sofia-Budapest-Wien-Prag-Dresden-Nürnberg“ und PP 23 „Danzig-Warschau-Brünn-Bratislava-Wien“ und der Rail-Freight-Korridore 5 und 7 sowie des TEN-Kernnetzes und somit Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN).

Gegenstand des vorliegenden Projektes ist die Schaffung einer leistungsfähigen und sicheren Bahnstrecke sowie die Verbesserung des Nahverkehrsangebots. Durch die Etablierung eines 15-Minuten-Schnellbahntakts zwischen Wien und Gänserndorf wird das Zugangebot der S-Bahn verdoppelt.

Neben der Anhebung der Fahrtgeschwindigkeit auf 160 km/h wird die Kapazitätssteigerung auf der Strecke unter anderem durch den Ausbau der Betriebsstellen sowie der Sicherungsanlagen erreicht.

Wird bei der Bilanzierung von klimarelevanten Gasen das Einsparungspotential durch die Verlagerung des Gütertransports von der Straße auf die Schiene berücksichtigt, kommt es durch den Ausbau der Strecke insgesamt zu einer Reduktion der CO₂-Emissionen. Unberücksichtigt dabei ist das wesentlich größere Einzugsgebiet das durch diesen Ausbau beeinflusst wird. Festzuhalten ist, dass gemäß Angaben der ÖBB-Infrastruktur AG 100 % des Bahnstromes aus erneuerbarer Energie stammt.

Die ausgewiesene Zielerreichung des vorliegenden Vorhabens wird durch den Ausbau einer Bestandsstrecke erreicht und ist daher mit größtmöglicher Ressourcenschonung und minimalen (wenn auch zwingenden) Eingriffen in den Naturhaushalt und geschützte Arten verbunden.

Hervorzuheben ist auch die Stellungnahme des Standortanwalts von Wien, wonach es sich *historisch gesehen bei dieser Linie um die älteste österreichische (Dampfeisen-)Bahnstrecke, die im Jahre 1837 zwischen Floridsdorf und Deutsch Wagram eröffnete Kaiser-Ferdinands-Nordbahn (KFNB) handelt.*

Die bestehende Infrastruktur ist beinahe vollständig ausgelastet, mangels Kapazitätsreserven führen schon kurze Verspätungen zu nicht wieder einholbaren Verzögerungen im Betriebsablauf. Bereits heute klagen viele Pendler, die mit der Nordbahn nach Wien kommen, über regelmäßige Verspätungen und Zugsausfälle.

Die Nordbahn hat auch eine große internationale Bedeutung, da über diese Strecke der Personenfernverkehr von Wien und Graz nach Prag und weiter nach Berlin abgewickelt wird. Soll Bahnfahren attraktiviert werden, muss die Bahn die Chance haben, ihre Kunden schnell, pünktlich und selbstverständlich auch sicher zu befördern. Die entsprechenden Kapazitätsengpässe müssen daher unbedingt schleunigst beseitigt werden. Auch für die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene muss die Infrastruktur der Nordbahn ausgebaut werden.

Nicht zu vergessen ist, dass eine moderne und den Bedürfnissen entsprechend ausgebaute Bahninfrastruktur auch zur Erreichung der Klima- und Energieziele Österreichs unumgänglich ist.

Die Bevölkerung der Gemeinden im Einzugsbereich der Nordbahnstrecke wird laut Prognosen überdurchschnittlich stark wachsen, zu erwarten ist eine Zunahme von 10 bis 27,5 % zwischen 2018 und 20401. Nach den Prognosen der Statistik Austria stieg die Bevölkerungszahl im politischen Bezirk Gänserndorf alleine im Jahr 2018 um 1,4 %, das war das größte Wachstum österreichweit. 2 Geht man von diesen Entwicklungen aus, ist klar ersichtlich, dass die zusätzlichen Personen, die zumeist in Richtung Wien zu ihrem Arbeitsplatz pendeln, die bestehende Verkehrsinfrastruktur bei weitem überfordern würden. Am Ausbau der Nordbahn führt daher kein Weg vorbei.

Zusätzlich sind folgende volkswirtschaftliche Auswirkungen des geplanten Projektes zu berücksichtigen: Über den Wiener Investitionsanteil für die Modernisierung der Nordbahn von rd. 25,5 Mio. Euro (Preisbasis 2020) wird eine Bruttowertschöpfung in Höhe von über 20 Mio. Euro in Wien generiert. Dies bedeutet einen Beitrag zum Wiener Bruttoregionalprodukt von fast 23 Mio. Euro. Insgesamt werden durch den Bau knapp 220 Arbeitsplätze in Wien gesichert bzw. geschaffen. Österreichweit zeigen sich die ökonomischen Effekte des Baus mit einem BIP-Beitrag von 36 Mio. Euro und rund 330 gesicherten bzw. geschaffenen Arbeitsplätzen. Die Öffentliche Hand profitiert von Rückflüssen aus Steuern und Abgaben in Höhe von 14 Mio. Euro.

Jede seitens des Bundeslandes Wien in den Ausbau der Nordbahn eingesetzte Mio. Euro schafft damit österreichweit über 1,4 Mio. Euro an zusätzlicher Wertschöpfung, 13 Jobs und staatliche Rückflüsse aus Steuern und Abgaben von über einer halben Mio. Euro.

Neben der Baubranche profitieren von dem Projekt am meisten die Produktion, Grundstücks- und Wohnungswesen, der Handel, freiberufliche, wissenschaftliche, technische und sonstige Dienstleistungen sowie Beherbergung und Gastronomie.

Dieselbe Auffassung vertritt auch der Standortanwalt von Niederösterreich. In seiner Stellungnahme vom 13. Jänner 2021 sowie im Zuge der mündlichen Verhandlung äußerte er sich zum

öffentlichen Interesse der Umsetzung des Vorhabens im Wesentlichen mit der Begründung, dass *insgesamt durch die Umsetzung des Vorhabens ein moderner Umweltstandard geschaffen werden soll.*

Dazu zählt insbesondere ein dem Stand der Technik entsprechender Lärm- und Erschütterungsschutz sowie eine dem Stand der Technik entsprechende Entwässerung der Eisenbahnanlagen und Straßen. ... Als Standortfaktor ist die Verkehrsinfrastruktur für Unternehmen von entscheidender Bedeutung.

Die bestehende Infrastruktur der Nordbahn ist bereits jetzt beinahe vollständig ausgelastet. Für die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene muss daher die Infrastruktur der Nordbahn jedenfalls ausgebaut werden. Mangels Kapazitätsreserven führen derzeit schon kurze Verspätungen zu nicht wieder einholbaren Verzögerungen im Betriebsablauf. Daher klagen auch bereits viele Pendler, die mit der Nordbahn nach Wien kommen, über regelmäßige Verspätungen und Zugsausfälle. ... Durch die Nutzung elektrifizierter Schieneninfrastruktur wird - neben den volkswirtschaftlichen Effekten - auch ein wesentlicher Beitrag zu den Umwelt- und Klimazielen Österreichs geliefert.

Gerade der durch den Verkehrssektor stark gestiegene CO₂-Ausstoß kann durch eine moderne Eisenbahninfrastruktur, die elektrisch betrieben wird und die durch Adaptierungen eine leistungsfähige Alternative zum Straßennetz bietet, zukünftig auch reduziert werden. mäßigen Auswirkungen durch den Verkehr in den letzten Jahrzehnten stark gestiegen. Das lässt sich nur durch eine moderne Schieneninfrastruktur langfristig wahrscheinlich wieder etwas in den Griff bekommen, hier ist auch der Gütertransport über die Schiene sicherlich ein Thema, auch dazu muss die Schiene entsprechend ausgebaut und attraktiviert werden.

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

Das öffentliche Interesse an der Schaffung einer zukunftsorientierten und leistungsfähigen Eisenbahn durch die Errichtung des gegenständlichen Vorhabens ist gegenüber allfälligen öffentlichen Interessen der Gebietskörperschaften somit als überwiegend anzusehen. Auch ist der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer als der Nachteil, der den Parteien durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht.

Im Baugenehmigungsbescheid liegt somit die Feststellung, dass das öffentliche Interesse an der dem Bescheid entsprechenden Durchführung des Bauvorhabens die entgegenstehenden Interessen überwiegt.

Darin eingeschlossen ist die Feststellung, dass die Inanspruchnahme der für die Realisierung des gegenständlichen Bauprojektes erforderlichen Liegenschaften im überwiegenden öffentlichen Interesse liegt.

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

VI.2.2 Zu den Stellungnahmen und Einwendungen im Einzelnen

VI.2.2.1 Zum Bundesministerium für Arbeit, Arbeitsrecht und Zentral-Arbeitsinspektorat, Verkehrs-Arbeitsinspektorat (Schienenbahnen), Taborstraße 1-3, 1020 Wien:

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

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

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

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

Seitens des Verkehrs-Arbeitsinspektorates wurde in der Stellungnahme vom 22. März 2021 auf die Rechtsvorschriften zum Schutz der Arbeitnehmer hingewiesen, die von der Genehmigungsbehörde im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zu berücksichtigen sind.

Einwendungen wurden somit vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat nicht erhoben und wird inhaltlich auf die fachlichen Aussagen im Gutachten gemäß § 31a EisbG und in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen zum Schutz der Arbeitnehmer verwiesen. Aus rechtlicher Sicht wird auf die Erwägungen zum Eisenbahngesetz einschließlich der Arbeitnehmerschutzbestimmungen unter Punkt V.3 der Begründung verwiesen.

VI.2.2.2 Zur Stadt Wien, Magistratsdirektion – Gruppe Koordination, Rathaus, 1082 Wien:

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

Mit Schreiben vom 14. September 2020 wurde neben diverser für erforderlich erachteten Anpassungen der Einreichunterlagen zum Fachbereich Ökologie hinsichtlich des Fachbereichs

Verkehr – Straßenverkehr auf die *rechtzeitige Einreichung für das Verfahren gemäß § 90 StVO 1960 (Arbeiten auf und neben der Straße) bei der Behörde hingewiesen.*

Mit weiterem Schreiben vom 13. Jänner 2021 wurden weitere Anforderungen an das straßenrechtliche Verfahren vorgebracht.

Inhaltlich wird auf die Stellungnahme des Sachverständigen für Eisenbahnbautechnik, Eisenbahnkreuzungen, Eisenbahnbetrieb inkl. Straßen in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen verwiesen, wonach *wie jedoch in der Stellungnahme [der Stadt Wien] schon angeführt ist, im Zuge des Verfahrens nach § 90 STVO (Arbeiten auf oder neben der Straße) von den zuständigen Behörden Maßnahmen zur sicheren Verkehrsabwicklung während der Bauarbeiten an der Eisenbahnbrücke festzulegen sind.*

Hervorzuheben ist die Stellungnahme des Sachverständige für Ökologie (Pflanzen, Tiere und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt) in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen zur Naturschutzbehörde, wonach *im Zuge dieses Verfahrens eine Präzisierung der Maßnahmen erforderlich ist* (siehe Band 2, Seite 7). Die von ihm als zwingend erforderlich angesehenen Maßnahmen (*Auflage 11, 12 und 13*) haben in den Spruchpunkten IV.1.6.16, IV.1.6.17 und IV.1.6.18 ihren Niederschlag gefunden.

Aus Sicht der UVP-Behörde wurde eine Verletzung der von den Gebietskörperschaften wahrzunehmenden Interessen durch das gegenständliche Vorhaben in den eingelangten Stellungnahmen nicht vorgebracht.

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

VI.2.2.3 Zur Stadt Wien, Magistratsabteilung 22 als mitwirkende Naturschutzbehörde, Dresdner Straße 45, 1200 Wien:

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

Mit Stellungnahme vom 8. September 2020, präzisiert mit Schreiben vom 16. Oktober 2020, stellte die MA 22 als mitwirkende Naturschutzbehörde Ergänzungsbedarf bei den UVP-Einreichunterlagen hinsichtlich der Beurteilungsgrundlagen für das Verfahren nach dem Wiener Naturschutzgesetz fest und forderte unter anderem, darzulegen, *warum das gegenständliche Vorhaben im öffentlichen Interesse liegt.* Zu Letzterem wird auf das, unter Punkt VI.2.1.8 der Begründung ausführlich dargestellte, öffentliche Interesse verwiesen.

Zu den von der MA 22 mit weiterem Schreiben vom 19. Jänner 2021 zur zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen gestellten weiterführenden Forderungen wurde im Zuge der Verhandlung von der Projektwerberin sowie replizierend darauf seitens des Sachverständigen für Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt und Baumschutz) eine Stellungnahme abgegeben (Seite 68 f. der Verhandlungsschrift). In diesem Zusammenhang verwies der Sachverständige für Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt und Naturschutz) darauf, dass von ihm zwingende Maßnah-

men betreffend die naturschutzrechtlich geschützten Tierarten vorgeschrieben wurden. Demnach sind von der Projektwerberin *Detailkonzepte vorzulegen und das Ganze wird natürlich auch mit einem jeweiligen naturschutzrechtlichen Verfahren von Wien und Niederösterreich noch ein großes Thema sein, weil wir nach einer Besprechung eben mit den Naturschutzbehörden der Meinung sind, dass es nicht als CEF-Maßnahmen eingereicht werden kann, sondern wirklich einer naturschutzrechtlichen Genehmigung bedarf. ... Und unter der Voraussetzung, dass eben alle projektimmanenten und zusätzlichen Maßnahmen fachlich richtig und auch zeitlich in einer absehbaren Dimension umgesetzt werden, kann man für das Schutzgut Biodiversität, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume attestieren, dass es zu geringen Auswirkungen kommt und damit eine Umweltverträglichkeit gegeben ist.*

Um schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume zu verhindern oder zu verringern oder günstige Auswirkungen zu vergrößern wurden von den UVP-Sachverständigen – insbesondere des Sachverständigen für Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt und Baumschutz) - zusätzlichen Maßnahmen (zwingend / empfohlen) bzw. Maßnahmen zur Beweissicherung und zur begleitenden Kontrolle vorgeschlagen. Diese wurden in den Spruchpunkt IV. des Bescheides übernommen.

Allgemein ist darauf hinzuweisen, dass im gegenständlichen teilkonzentrierten Verfahren gemäß § 24f Abs. 3 UVP-G 2000 die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung zu berücksichtigen sind und durch geeignete Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen, Ausgleichsmaßnahmen oder sonstige Vorschriften (insbesondere auch für Überwachungs-, Mess- und Berichtspflichten und Maßnahmen zur Sicherstellung der Nachsorge) zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beizutragen ist.

Dies ist aber bei ökologischen Fragestellungen nur unvorgreiflich der noch zu behandelnden Materie des Naturschutzes im teilkonzentrierten Verfahren der Wiener Landesregierung möglich, wo die in diesem Bescheid aufgenommenen Nebenbestimmungen ergänzt bzw. um weitere Nebenbestimmungen ergänzt werden können.

Mit Schreiben vom 11. März 2021, GZ. 2021-0.103.425, wurde der MA 22 die Kundmachung der Auflage der Verhandlungsschrift mitgeteilt. Stellungnahme hierzu ist bei der UVP-Behörde keine eingelangt.

Unter Berücksichtigung der vorliegenden Ermittlungsergebnisse ergibt sich somit aus Sicht der UVP-Behörde, dass das gegenständliche Vorhaben umweltverträglich ist und die Unterlagen zur Beurteilung in dem bei der Wiener Landesregierung künftig durchzuführenden teilkonzentrierten Verfahren hinreichend sind bzw. gegebenenfalls dort zu ergänzen sind.

VI.2.2.4 Zur Wiener Umweltschutzbehörde, Muthgasse 62, 1190 Wien:

Gemäß § 19 Abs. 1 Z 3 UVP-G 2000 kommt dem Umweltschutzanwalt im Genehmigungsverfahren und im Verfahren grundsätzlich Parteistellung zu. Der Umweltschutzanwalt ist demnach berechtigt, die Einhaltung von Rechtsvorschriften, die dem Schutz der Umwelt dienen, als subjektives Recht im Verfahren geltend zu machen und Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht sowie Revision an den Verwaltungsgerichtshof zu erheben.

Die Stellungnahme der Wiener Umweltschutzbehörde vom 14. September 2020 enthält die gleichen Vorbringen wie jener der Stadt Wien, Magistratsabteilung 22 als mitwirkende Naturschutzbehörde, weshalb auf diese verwiesen wird.

Inhaltlich wird auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Äußerungen der Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen (Seiten 35 iVm 7 ff.) verwiesen.

Soweit Maßnahmen von den UVP-Sachverständigen als zusätzlich zwingend erforderlich angesehen wurden, haben diese im Spruch des Bescheides ihren Niederschlag gefunden.

Unter Berücksichtigung der vorliegenden Ermittlungsergebnisse ergibt sich somit aus Sicht der UVP-Behörde, dass das gegenständliche Vorhaben umweltverträglich ist.

VI.2.2.5 Zur Niederösterreichischen Umwelthanwaltschaft, Wiener Straße 54, 3109 St. Pölten:

Gemäß § 19 Abs. 1 Z 3 UVP-G 2000 kommt dem Umwelthanwalt im Genehmigungsverfahren und im Verfahren grundsätzlich Parteistellung zu. Der Umwelthanwalt ist demnach berechtigt, die Einhaltung von Rechtsvorschriften, die dem Schutz der Umwelt dienen, als subjektives Recht im Verfahren geltend zu machen und Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht sowie Revision an den Verwaltungsgerichtshof zu erheben. Die Stellungnahme der Umwelthanwaltschaft vom 15. September 2020 erging im Rahmen der Verfahreneinleitung, jene vom 30. Oktober 2020 langte im Zuge der öffentlichen Auflage- und Einwendungsfrist und somit rechtzeitig ein. Der Niederösterreichischen Umwelthanwaltschaft kommt somit jedenfalls Parteistellung zu.

Im Wesentlichen wurden darin Forderungen zu den Themen *Umsiedelung von geschützten Arten, Markierung von Glasflächen, Insektenschonende Beleuchtung, Neophytenmanagement, Bodenaushub und Lärm* gestellt.

Hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang insbesondere die Aussage des Sachverständigen für Ökologie (Pflanzen, Tiere und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt) im Fragenbereich 4 der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen, wonach *die vorgesehenen Maßnahmen zur Umsiedelung von Tierarten sind nur teilweise präzise genug im UVE-Bericht dargestellt, daher wird in den „zwingend erforderlichen“ Auflagen Nr. 11, 12 und 13 ein Detailkonzept inkl. Zeitplan gefordert.*

Bezüglich der Entwicklungszeit wiederherzustellender Lebensräume teilt der Gutachter die Meinung der NÖ UAW. Um die Neuentwicklung bzw. Wiederherstellung deutlich zu beschleunigen, wird eine Verpflanzung von Rasensoden aus hochwertigen Biotopen auf Ersatzflächen per Auflage vorgeschrieben (Auflage 17 bis 20).

Hinsichtlich der Maßnahmen zur Vermeidung von Vogelschlag an Glasflächen wurden die Rahmenbedingungen in der „zwingend erforderlichen“ Auflage (ÖK) Nr. 7 festgelegt.

Maßnahmen zur insektenfreundlichen Beleuchtung wurden dementsprechend über eine weitere Auflage (Nr. 28) präzisiert.

Zudem wurden seitens der Niederösterreichischen Umwelthanwaltschaft die *Kompensationsfaktoren für die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen mit 0,5 – 2,0 als zu gering anzusehen und die Lage Verfügbarkeit und Pflege der Ausgleichsflächen schon vor Bescheiderlassung bekannt zu geben.*

Mit weiterem Schreiben vom 11. Jänner 2021 legte die Niederösterreichische Umwelthanwaltschaft ein forsttechnisches Gutachten eines Amtssachverständigen der NÖ Landesforstdirektion (LF4) vor, *die geplanten Rodungsmaßnahmen nicht als umweltverträglich zu beurteilen seien. Zumindest dann nicht, wenn sie nicht durch Vornahme einer Ersatzaufforstung in zumin-*

dest drei- bis fünffachem Ausmaß eine qualitativ annähernde und zeitlich tolerierbare Kompensation der Funktionsverluste erreichen können. Um somit den geplanten Rodungsmaßnahmen aus forstfachlicher Sicht eine halbwegs tolerierbare Umweltverträglichkeit attestieren zu können, ist zur Kompensation des Waldflächen- und -funktionsverlustes der geplanten dauernden Rodungsfläche im Ausmaß von 2,44 ha eine Ersatzaufforstung im Ausmaß von zumindest 7,50 ha als Ausgleichsmaßnahme zu setzen bzw. vorzuschreiben.

Aufgrund der Einwendungen der Niederösterreichischen Umweltschutzbehörde zu den Ersatzaufforstungsmaßnahmen und insbesondere des Ergebnisses der Diskussion in der mündlichen Verhandlung sowie des ergänzenden Parteiengehörs brachte die Projektwerberin für die Fachbereiche „Pflanzen und deren Lebensräume sowie Forstwirtschaft“ weitere Ausgleichsflächen mit Stand 7. April 2021 als Ergänzung zu den UVE-Einreichunterlagen ins UVP-Verfahren ein. Diese wurden der Niederösterreichischen Umweltschutzbehörde am 21. April 2021 vorgelegt und laut deren Stellungnahme vom 29. April 2021 *zur Kenntnis genommen*. Außerdem *entsprechen* die dort angeführten Änderungen der Maßnahmen *der eingebrachten Forderung vom 11. Jänner 2021*. *Sofern die vorgelegten Grundstücke (Süßenbrunn 86/1; Aderklaa 290; Aderklaa 289; Straßerfeld 22, Gänserndorf 1087, Dörfles 257/1, siehe NB_Sued_210407_Ergaenzung Ausgleichsflaechen_Flaechenliste) tatsächlich in das Projekt als Poolflächen für die Neuanlage von Ersatzaufforstungen aufgenommen werden, zieht die NÖ Umweltschutzbehörde ihre eingebrachten Einwände zurück.*

Alle Auflagenvorschläge der Sachverständigen für Forstwesen und Waldökologie; Jagdwesen und Wildökologie und für Ökologie (Pflanzen, Tiere und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt) wurden mit aktualisiertem Status vom 29. April 2021 in die Nebenbestimmungen der Spruchpunkte IV.1.6, IV.3.4, IV.4.1, IV.1.3 und IV.3.2 übernommen.

Der Bericht „Ergänzung Ausgleichsflächen; Poolflächen Ökologie und Forst“ samt „Lageplänen Ausgleichsflächen“ 1 bis 4 und „Poolflächen Ergänzung Neuanlage Ersatzaufforstung“; alle Unterlagen Stand 7. April 2021, welche diese seitens der Projektwerberin vorgelegt wurden, hat die UVP-Behörde im Spruchpunkt III. zum Bestandteil des Bescheides erklärt. Eine Vorschreibung konnte daher entfallen.

Zum Thema Bodenaushub ist auf die Aussage des Sachverständigen für Abfallwirtschaft, Boden- und Grundwasserqualität in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen zu verweisen, wonach *Materialumlagerungen im Zuge von Geländeänderungen (zB Anschüttungen, Geländeneivellierungen, etc.), die vor dem Aushub als unbelastet bewertet wurden keinen negativen Einfluss auf den Bodenbestand haben*. Zudem hat der Sachverständige für Ökologie (Pflanzen, Tiere und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt) mit der Auflage ÖK1, die in der Nebenbestimmung IV.1.6.6 ihren Niederschlag gefunden hat, entsprechende Maßnahmen zwingend vorgeschrieben.

Zur Forderung den Lärm betreffend, ist festzuhalten, dass die Sachverständigen für Lärm- und Erschütterungsschutz bzw. Humanmedizin aus schalltechnischer Sicht bzw. humanmedizinischer bestätigten, *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 nach Betriebsaufnahme Kontrollmessungen zwingend vorgeschrieben*. Diese zwingend erachteten Maßnahmenvorschläge wurden ebenfalls in den Spruch des Bescheides aufgenommen.

Wie schon weiter oben ausgeführt, ist jedoch allgemein darauf hinzuweisen, dass im gegenständlichen teilkonzentrierten Verfahren gemäß § 24f Abs. 3 UVP-G 2000 die Ergebnisse der

Umweltverträglichkeitsprüfung zu berücksichtigen sind und durch geeignete Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen, Ausgleichsmaßnahmen oder sonstige Vorschriften (insbesondere auch für Überwachungs-, Mess- und Berichtspflichten und Maßnahmen zur Sicherstellung der Nachsorge) zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beizutragen ist.

Dies ist aber bei ökologischen Fragestellungen nur unvorgreiflich der noch zu behandelnden Materie des Naturschutzes im teilkonzentrierten Verfahren der Niederösterreichischen Landesregierung möglich, wo die in diesem Bescheid aufgenommenen Nebenbestimmungen ergänzt bzw. um weitere Nebenbestimmungen ergänzt werden können.

VI.2.2.6 Zur Stadtgemeinde Deutsch-Wagram als Standortgemeinde, Bahnhofstraße 1a, 2232 Deutsch-Wagram:

Die Stadtgemeinde Deutsch-Wagram hat als Standortgemeinde gemäß § 19 Abs. 3 UVP-G 2000 grundsätzlich Parteistellung im gegenständlichen UVP-Genehmigungsverfahren. Weiters kommt ihr ein Anhörungsrecht gemäß § 4 Abs. 3 HIG zu.

Die Stellungnahme vom 28. Oktober 2020 langte im Zuge der öffentlichen Auflage- und Einwendungsfrist und somit rechtzeitig ein, weshalb die Stadtgemeinde Deutsch-Wagram ihrer Parteistellung gewahrt hat.

Darin wurde eingewendet, *die Lärmschutzwände seien aus Sicht der Stadtgemeinde Deutsch-Wagram zu kurz ausgeführt, es käme zu einer Erhöhung der Verkehrsbelastung an der L6, weshalb die Genehmigung des Projektes an die Verkehrswirksamkeit der S8 gebunden sein solle. Zur Eindämmung des Verkehrs wurde ein LKW-Fahrverbot für diesen Abschnitt der L6 bzw. eine Tonnenbeschränkung (ausgenommen landwirtschaftliche Fahrzeuge) gefordert. Auch die Erhöhung der Brücke über die L13 (Bockfließerbrücke) wurde beanstandet. Zuletzt wurde gefordert, zur Verbesserung der Gesamtverkehrssituation sollen Radwegverbindungen in die Planungen mit aufgenommen werden.*

Inhaltlich wird auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Äußerungen der Sachverständigen für die Fachbereiche Lärm- und Erschütterungsschutz, Humanmedizin, Eisenbahnbautechnik, Eisenbahnkreuzungen, Eisenbahnbetrieb inkl. Straßen, Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen verwiesen.

Zur Forderung den Lärm betreffend, ist hervorzuheben, dass die Sachverständigen für Lärm- und Erschütterungsschutz bzw. Humanmedizin aus schalltechnischer bzw. humanmedizinischer Sicht bestätigten, *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 nach Betriebsaufnahme Kontrollmessungen zwingend vorgeschrieben.* Sämtliche dieser zwingend erachteten Maßnahmenvorschläge wurden in den Spruch des Bescheides (Spruchpunkt IV.) aufgenommen.

Im Zuge der mündlichen Verhandlung wies der Sachverständige für Eisenbahnbautechnik, Eisenbahnkreuzungen, Eisenbahnbetrieb inkl. Straßen zur Frage der max. Längsneigungen der Brücke über die L13 (Bockfließerbrücke) wiederholt auf das nachfolgende straßenrechtliche Verfahren nach dem NÖ Straßengesetz 1999 hin (Seiten 23 der Verhandlungsschrift). Die Projektwerberin stellte Überlegungen an, *ob potenziell Optimierungen möglich sein könnten* und sagte zu, *diese noch prüfen* (Seite 35 der Verhandlungsschrift).

Hinsichtlich der Radwegverbindungen ist besonders die Stellungnahme des Sachverständigen für Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter (RP) in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen hervorzuheben, wonach *durch das Vorhaben in der Bauphase zwar bestehende Radverbindungen temporär beeinträchtigt werden, diese jedoch entsprechend einem speziellen Umsetzungskonzept für die Bauphase umgeleitet werden. Leider sind aufgrund der Umleitungen zum Teil große Umwege von bis zu 8 km notwendig. Deshalb wurde vom SV auch angemerkt, dass die temporären Umleitungen auf ein zeitliches Minimum zu reduzieren sind. In der Betriebsphase sind gegenüber dem aktuellen Zustand keine Verschlechterungen der Radwegverbindungen zu erwarten. Vom SV wurde im Fachbereich FB2 angemerkt, dass bezüglich der Überführung über die Gemeindestraße bei km 15,285 infrastrukturelle Vorkehrungen für den nicht motorisierten Verkehr (v.a. Radroute 971) zu begrüßen wären. Darüber hinaus ist anzumerken, dass die Verbesserung der Rahmenbedingungen des Radverkehrs zwar aus fachlicher Sicht sehr zu begrüßen und zu fördern ist, diese jedoch in den Aufgabenbereich der Gemeinden bzw. des Landes fallen. Vonseiten der Projektwerberin wurden jene mit dem Vorhaben verbundenen Maßnahmen getätigt, um den Radverkehr nicht maßgeblich zu beeinträchtigen und den Status Quo wiederherzustellen.*

Laut den schlüssigen und nachvollziehbaren Äußerungen der Sachverständigen entsprechen die Planungen dem Stand der Technik. Seitens der Projektwerberin wurde jedoch zugesagt, *das Optimierungspotenzial in Bezug auf die lichte Weite bei der verbleibenden Durchfahrt zu überprüfen* (Seite 114). Dies wäre jedoch im Zuge der Detailplanung gegebenenfalls einer Änderungs genehmigung zu unterziehen und ist nicht Gegenstand des jetzigen Verfahrens.

Zu den Fragen der *Erhöhung der Verkehrsbelastung an der L6, die Bindung der Genehmigung des Projektes an die Verkehrswirksamkeit der S8 sowie die Erteilung eines LKW-Fahrverbots für diesen Abschnitt der L6 bzw. eine Tonnenbeschränkung (ausgenommen landwirtschaftliche Fahrzeuge)* ist auf die Aussage des Sachverständigen für Eisenbahntechnik, Eisenbahnkreuzungen, Eisenbahnbetrieb inkl. Straßen in der mündlichen Verhandlung zu verweisen, wonach *das Projekt Nordbahn keinen zusätzlichen oder keinen relevanten zusätzlichen Verkehr auf den Landesstraßen erzeugt. Durch das Projekt Nordbahn wird die Verkehrssicherheit auf diesen Landesstraßen, auch auf der L6 erhöht, indem man eine Eisenbahnkreuzung auflässt und niveaufrei hier eben bei der L6 durch eine Unterführung ersetzt* (Seite 27 der VHS-).

Abschließend ist festzuhalten, dass der angesprochene Radweg eine der Verkehrsanlagen ist, die gemäß § 20 EibG durch den Bau der Eisenbahn gestört oder unbenutzbar werden und von der Projektwerberin nach dem Ergebnis des eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahrens auf ihre Kosten in geeigneter Weise wiederherzustellen sind. Darüber hinausgehende Forderungen sind nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

Betreffend die Diskussion in der mündlichen Verhandlung die Rodungen und Ersatzaufforstungen betreffend wird auf die Ausführungen zur Niederösterreichischen Umweltschutzbehörde verwiesen.

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

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

VI.2.2.7 Zur Marktgemeinde Schönkirchen-Reyersdorf als Standortgemeinde, Schulstraße 2, 2241 Schönkirchen-Reyersdorf:

Die Marktgemeinde Schönkirchen-Reyersdorf hat als Standortgemeinde gemäß § 19 Abs. 3 UVP-G 2000 grundsätzlich Parteistellung im gegenständlichen UVP-Genehmigungsverfahren. Weiters kommt ihr ein Anhörungsrecht gemäß § 4 Abs. 3 HIG zu.

Die Stellungnahme vom 31. Oktober 2020 langte im Zuge der öffentlichen Auflage- und Einwendungsfrist und somit rechtzeitig ein, weshalb die Marktgemeinde Schönkirchen-Reyersdorf ihre Parteistellung gewahrt hat.

Darin wurde eingewendet, dass ein Lärmschutz gewährleistet werden muss, der dem neuesten Stand der Technik und dem aktuellen Stand des umweltmedizinischen Wissens entspricht, wobei besonders Wohngebiete entsprechend zu schützen sind. Nach Ansicht der Gemeinde erscheint es erforderlich, die Verordnung über die Bestimmung des äquivalenten Dauerschallpegels bei Baulandwidmungen, LGBl 8000/4, zu berücksichtigen. Des Weiteren sei im Bereich der Haltestelle Silberwald (Richtung Gänserndorf) zusätzliche Maßnahmen erforderlich und die Lärmschutzwand um rund 150 Meter zu verlängern.

Inhaltlich wird auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Äußerungen der Sachverständigen für die Fachbereiche Lärm- und Erschütterungsschutz und Humanmedizin in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen verwiesen. Auf Seite 13 f. im Stellungnahmeband der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen wird aus schalltechnischer Sicht bestätigt, *dass die durchgeführten Berechnungen und Beurteilungen insbesondere auch im Bereich der Haltestelle Silberwald dem Stand der Technik entsprechend durchgeführt wurden. Zusätzliche Maßnahmen sind aus schalltechnischer Sicht nicht erforderlich.*

Bei der humanmedizinischen Begutachtung wird das Erkenntnis des VwGH 9.9.2015, Zl. 2013/03/0120 mitberücksichtigt. Die Verordnung über die Bestimmung des äquivalenten Dauerschallpegels bei Baulandwidmungen, LGBl 8000/4, stellt allerdings keine Grundlage zur humanmedizinischen Beurteilung der Gefährdung von Gesundheit und Leben von Menschen dar. Für die Zusammenhänge zwischen Lärmimmission und möglicher Gesundheitsgefährdung oder -schädigung auf Basis der Studienlage bezieht sich der Gutachter neben der in der schalltechnischen Stellungnahme festgehaltenen zusätzlichen Beurteilung der mittleren Maximalpegel aber auf die über die Forderungen der SchIV hinausgehenden Empfehlungen und Grenzwerte der WHO (Night Noise Guideline 2015, Environmental Noise Guideline 2018) (siehe Abschnitt M2 des UVGA, Fachgebiet Humanmedizin). Entsprechende Nachforderungen sind an die Antragstellerin ergangen, von ihr geliefert worden und vom SV als Grundlage der Gutachtenserstellung herangezogen worden.

An dem konkret genannten Objekt (Nordfassade) kommt es vorhabensbedingt unter Berücksichtigung der geplanten Schutzmaßnahmen zu einer prognostizierten Abnahme der Lärmimmission des Lr,Tag um 8 dB und des Lr,Nacht um 9 dB. Aus humanmedizinischer Sicht sind daher keine zusätzlichen Maßnahmen zum Schutz von Gesundheit und Leben von Menschen erforderlich.

Aus Sicht der UVP-Behörde wurde keine Verletzung der von den Gebietskörperschaften wahrzunehmenden Interessen durch das gegenständliche Vorhaben in der eingelangten Stellungnahme vorgebracht.

Auf Grund des Verfahrensergebnisses ist jedenfalls davon auszugehen, dass das unter Punkt VI.2.1.8 der Begründung dargestellte öffentliche Interesse an der Errichtung des Vorhabens

die berührten Interessen der Gebietskörperschaften, insbesondere der Gemeinde, überwiegen.

Der Antrag um Verlängerung der Lärmschutzwand war daher abzuweisen.

VI.2.2.8 Zur Stadtgemeinde Gänserndorf als Standortgemeinde, Rathausplatz 1, 2230 Gänserndorf:

Die Stadtgemeinde Gänserndorf hat als Standortgemeinde gemäß § 19 Abs. 3 UVP-G 2000 grundsätzlich Parteistellung im gegenständlichen UVP-Genehmigungsverfahren. Weiters kommt ihr ein Anhörungsrecht gemäß § 4 Abs. 3 HIG zu. Zudem ist die Stadtgemeinde Gänserndorf auch grundbücherliche Eigentümerin des Grundstückes Nr. 2414/53, EZ 2349, sowie des Grundstückes Nr. 2414/56, EZ 4311 KG 06006 Gänserndorf, welche im Vorhabensgebiet gelegen sind, weshalb ihr auch Parteistellung gemäß § 19 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000

Die Stellungnahmen vom 2. November 2020 und vom 4. November 2020 langten im Zuge der öffentlichen Auflage- und Einwendungsfrist und somit rechtzeitig ein, weshalb die Stadtgemeinde Gänserndorf ihre Parteistellung gewahrt hat.

Im Schreiben vom 2. November 2020 wurde die *Sperre der L3025* kritisiert und *um neue Berechnungen* [der Verkehrszahlen], *die auf aktuellen Verkehrszählungen und vorhandenen Straßen beruhen*, ersucht. Zudem wurde ein temporäres *LKW-Fahrverbot* gefordert. Zum Lärmschutz wurde festgehalten, *dass für Objekte auf der südlichen Seite der Bahn, im Bereich Exnerplatz / Strassergasse nur unvollständig erhoben* worden sei. *Für die Hausbesitzerin Gänserndorf bedeutet das eine Wertminderung des Objekts und für den Restaurantbesitzer erhebliche Einkommensverluste im Sommerbetrieb.*

Im Schreiben vom 4. November 2020 im Zusammenhang mit dem *Projekt „Am Damm“ der Stadtgemeinde Gänserndorf in Zusammenarbeit mit der Eichamtstraße GmbH* vorgebracht, *dass die dafür in Anspruch genommenen Flächen mit der für das Vorhaben Abschnitt Süd geplanten Flächenbeanspruchung kollidieren.* Dadurch wurde im Hinblick auf die *Siedlungsentwicklung* eine *Beeinträchtigung der örtlichen Raumplanung der Stadtgemeinde Gänserndorf* sowie eine *Gefährdung dinglicher Rechte der Einscheiterin* geltend gemacht. Außerdem wurde eine Präzisierung der Angaben zu den Zeiten der *Bautätigkeit* bzw. zu allfälligen *Nachtarbeiten* gefordert.

Des Weiteren wurden diverse Forderungen im Zusammenhang mit einer *Überschreitung der Grenzwerte (Schall)* und *für den Fachbereich Biologische Vielfalt einschließlich Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume* gestellt. Beanstandet wurde zudem, dass eine *ausführlichere Alternativenprüfung hätte vorgenommen werden müssen.*

Inhaltlich wird auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Äußerungen der Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen (Seiten 22 ff.) verwiesen.

Seitens des Sachverständigen für Eisenbahnbautechnik, Eisenbahnkreuzungen, Eisenbahnbetrieb inkl. Straßen wird *darauf hingewiesen, dass es für die Errichtung der Straßenunterführung L3025 im Bereich der aufzulassenden Eisenbahnkreuzung in km 27,088 erforderlich ist, die Landesstraße L3025 in diesem Bereich für 12 bis 14 Monate zu sperren. ... die mit der erforderlichen Sperre der L3025 notwendigen Maßnahmen (Umleitungsstrecken, etwaige Verkehrsbeschränkungen für Teilbereiche im Straßennetz, etc.) sind im Zuge des straßenrechtlichen Verfahrens bzw. im Zuge des Verfahrens nach § 90 STVO (Arbeiten auf oder neben der Straße) von den zuständigen Behörden festzulegen.*

Zum Umleitungsverkehr betreffend die L3025 in der Bauphase wird insbesondere auf die Stellungnahme der Projektwerberin in der mündlichen Verhandlung hingewiesen, welche samt Anhängen als Beilage 11 der Verhandlungsschrift angeschlossen wurde und somit einen integrierenden Bestandteil des Bescheids bildet.

Aus schalltechnischer Sicht wurde seitens des Sachverständigen bestätigt, *dass die durchgeführten Berechnungen und Beurteilungen im Bereich Exnerplatz / Strassergasse in 2230 Gänserndorf dem Stand der Technik entsprechend durchgeführt wurden. Zusätzliche oder geänderte Maßnahmen sind aus schalltechnischer Sicht nicht erforderlich. Zur Überprüfung der tatsächlichen Schienenverkehrslärmimmissionen werden nach Betriebsaufnahme Kontrollmessungen zwingend vorgeschrieben.*

Der humanmedizinische Sachverständige war ebenfalls dieser Auffassung und merkte ergänzend an, *dass neben den Kriterien der SchIV und den mittleren Maximalpegeln der Zugsvorfahrten auch die von humanmedizinischer Seite eingeforderten an den WHO-Leitlinien orientierten Bedingungen (keine vorhabensbedingte Erhöhung des Beurteilungspegels gegenüber dem Bestand von >1,0 dB auf über 51,0 dB) erfüllt wurden. Die Lärmimmissionen am genannten Objekt liegen auch weit unter den Grenzwerten für akute Gesundheitsgefährdung.*

Im Zuge der Verhandlung wurden seitens des Sachverständigen für Humanmedizin die in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen empfohlenen Auflagenvorschläge zur Verlängerung bzw. Erhöhung von Lärmschutzwänden *im Bereich der Verschiebgleise Strasshof l.d.B. und im Bereich des Bogens Marchegg l.d.B. in Richtung Gänserndorf zum Schutz der Objekte 9094, 9095 und 9103 bis 9106* dahingehend klargestellt, dass es sich entgegen der Aufführung auf Seite 282 *um zwingende Maßnahmen handle.*

Sämtliche dieser zwingend erachteten Maßnahmenvorschläge wurden in den Spruch des Bescheides (Spruchpunkt IV.) aufgenommen.

Zu den insbesondere für die Umsetzung des Projekts „Am Damm“ in Anspruch genommenen Flächen ist auf die Aussage des Sachverständigen für Eisenbahnbautechnik, Eisenbahnkreuzungen, Eisenbahnbetrieb inkl. Straßen zu verweisen, wonach *die Konfiguration des Versitzbeckens inkl. der Zufahrtsrampen an das angesprochene Projekt „Am Damm“ möglicherweise kann angepasst werden. Jedenfalls ist jedoch die Zufahrt zu den beiden Beckenteilen aus Gründen der Wartung und Erhaltung zu gewährleisten.* Hervorzuheben insbesondere auch die Aussage des Sachverständigen für Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter, wonach *die in der Einwendung angesprochene Beanspruchung von Flächen, die für die Stadtgemeinde für eine künftige Entwicklung von wesentlicher Bedeutung sind, aus fachlicher Sicht nicht nachvollziehbar ist. Flächen der Stadtgemeinde werden nicht oder nur in einem Umfang (BE 20) beansprucht, der keine Beeinträchtigung kommunaler Ziele bedeutet.*

Diesbezüglich ist auch auf die Stellungnahme der Projektwerberin in der Verhandlung zu verweisen, wonach bestätigt wird, *dass es eine Überlagerung der Planung hinsichtlich Rampe und das Vorhaben seitens der Eichamtsstraßen GmbH am Damm gibt. Wir haben ja auch schon Gespräche geführt mit der Eichamtsstraßen GmbH. Zu sagen ist hier, dass wir einerseits davon ausgehen, dass unser Becken und als auch die Rampe nach dem Stand der Technik geplant, dimensioniert und auch situiert worden. Eine andere Situierung ist schwierig. Allerdings haben sich im Zuge einer nochmaligen Sichtung Optimierungsmöglichkeiten ergeben. Die Machbarkeit im Detail müssen wir uns noch anschauen, aber die Optimierungsmöglichkeit könnte zu einem späteren Zeitpunkt einem Konsens zugeführt werden. Das heißt, ich schlage vor, dass wir hier mit der Projektwerberin Eichamtsstraßen GmbH weiterhin im Gespräch ist und dann wird man hier eine Lösung finden. Zum Zweiten die Baustelleneinrichtungsfläche auch da ist zu*

sagen, dass es bereits Gespräche gegeben hat und auch diesbezüglich wird es Optimierungsmöglichkeiten geben. ... Zum im Eigentum der Stadtgemeinde Gänserndorf stehende Ehartsteg wurde seitens der Projektwerberin festgehalten, dass mittlerweile mit der Gemeinde etliche Abstimmungsgespräche stattgefunden haben und ein neues Übereinkommen fixiert wurde. Der Ehartsteg muss ja im Zuge des Nordbahnausbaus neu errichtet werden, fällt in den Verantwortungsbereich der Gemeinde und zu Ihrer Anmerkung, ja wir werden das tunlichst in den Ferien machen (Seite 45 der Verhandlungsschrift).

Soweit Forderungen der Einwender von der Projektwerberin im Zuge der mündlichen Verhandlung bzw. des Verfahrens zum Projektinhalt erhoben wurden und somit Projektsbestandteil sind ist, wie schon unter Punkt V.1.6.5 der Begründung näher ausgeführt, deren Vorschreibung in den Nebenbestimmungen entbehrlich.

Zu den Einwendungen die Biologische Vielfalt einschließlich Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume betreffend ist auf die das Resümee des Sachverständigen für Ökologie (Pflanzen, Tiere und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt) zu verweisen, wonach *nach der Wiederbewaldung die Teilfläche nicht mehr für das UVP-Verfahren beansprucht wird. Tatsächlich ergeben sich somit hinsichtlich des Zustandes in der Betriebsphase (gegenüber der aktuellen Situation) keine Veränderungen. Zukünftige Planungen, die diese Teilfläche betreffen, werden durch das Vorhaben „Nordbahn Süd“ abgesehen von der Bauphase nicht beeinflusst oder verunmöglicht.*

Auch der Sachverständige für Forstwesen und Waldökologie; Jagdwesen und Wildökologie kommt zu folgendem Schluss: *Vom gegenständlichen Grundstück 2414/61 KG Gänserndorf, das ein Ausmaß von 2.083 m² aufweist, wird eine kleine Teilfläche (264 m²) für das Vorhaben befristet gerodet und nach Bauende entsprechend den forstgesetzlichen Bestimmungen wiederbewaldet. Aus den forstrechtlichen Einreichunterlagen ergibt sich keinerlei Hinweis auf eine Verwendung als Ausgleichsfläche. Zur Verwirklichung des von der Gemeinde Gänserndorf genannten Projekts ist ein eigenes forstrechtliches Verfahren erforderlich, das aber durch das Vorhaben "Streckenausbau Nordbahn" nicht beeinflusst wird.*

Auch aus fachlicher Sicht des Sachverständigen für Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter wird *eine Behinderung des von der Stadtgemeinde vorgesehenen Projektes „Am Damm“ durch das gegenständliche Ausbaivorhaben der Projektwerberin nicht gesehen.*

Zum Vorbringen, *aus dieser Alternativenprüfung hätte sich auch eine andere Variante ergeben können, die nicht in die Rechte der Einschreiterin eingreift*, ist festzuhalten, dass es sich beim gegenständlichen Bauvorhaben um den Ausbau an einer Bestandsstrecke handelt. Großräumige Lagevarianten wurden daher nicht überprüft.

Laut Aussage des Sachverständigen für Eisenbahnbautechnik, Eisenbahnkreuzungen, Eisenbahnbetrieb inkl. Straßen im Stellungnahmeband der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen sind *die durch das Projekt generell und durch die eingereichten örtlichen Gleisverschwenkungen entstehenden Verbesserungen gegenüber dem Bestand plausibel dargestellt und aus den vorgelegten Unterlagen zu ersehen (Seite 32).*

Zu betonen ist, dass auch bei alternativen Standorten ein vergleichbarer Eingriff in das Grundeigentum Dritter erforderlich wäre. Ein ausdrückliches Minimierungsgebot hinsichtlich des Flächenverbrauchs Dritter ist weder dem UVP-G 2000 noch dem EisbG zu entnehmen (sehr wohl jedoch dem Verhältnismäßigkeitsprinzip). Im Übrigen ist auf die Ausführungen unter Punkt VI.2.1.2 der Begründung zu verweisen.

Da nach der Bestimmung des § 24f Abs. 1a UVP-G 2000 die Zustimmung Dritter keine Genehmigungsvoraussetzung ist, wäre auch ein vorhabensbedingt nicht möglicher Fortbestand eines Betriebes - im Zuge des Grundeinlöse- oder allenfalls als ultima ratio in einem Enteignungsverfahren – jedenfalls entsprechend zu entschädigen. Fragen der Grundeinlöse und von Entschädigungen waren somit auf den Zivilrechtsweg zu verweisen.

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

VI.2.2.9 Zum Land Niederösterreich, Landhausplatz 1, 3109 St. Pölten:

Grundsätzlich kommt dem Land Niederösterreich, Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr, Abt. Gesamtverkehrsangelegenheiten - RU7, lediglich ein Anhörungsrecht gemäß § 4 Abs. 3 HIG zu. Jedoch kommt der Abteilung Landesstraßenbau und –verwaltung hinsichtlich der Landesstraßen aufgrund von Liegenschaftsbeanspruchungen und projektbedingten Umbau von Straßen jedenfalls Parteistellung im Sinne des § 19 Abs. 1 Z 1 zu.

Die Stellungnahme vom 10. Dezember 2020 umfasst keine Einwendungen im Rechtssinn. Die vorgebrachten Punkte betreffen an sich keine umweltrelevanten Themen, sondern betreffen Einzelheiten, die, sofern überhaupt genehmigungsrelevant erst im Zuge eines allfällig notwendigen straßenrechtlichen Verfahrens zu behandeln sein werden. Festzuhalten ist, dass *seitens der Landesstraßenverwaltung dem gegenständlichen Projekt der ÖBB zugestimmt wurde.*

Die in der Stellungnahme ebenfalls befasste Abteilung Naturschutz (RU5) übermittelte den *naturschutzrechtlichen Ausnahmegenehmigungsbescheid gem. § 11 NÖ NSchG 2000, mit dem die Durchführung von Erkundungsmaßnahmen im Naturschutzgebiet „Angerner und Dürnkruiter Marchschlingen“ zur Erhebung der Bodenverhältnisse für den Streckenausbau Nordbahn (Süßenbrunn-Bernhardsthal) Abschnitt km 41,5-km 75,2 erteilt wurde (das Recht ist befristet bis 28. Februar 2021),* erhob jedoch keine Einwendungen.

Aus Sicht des Wasserwirtschaftlichen Planungsorgans (WPO) *kann die vorgesehene Trasse zur Kenntnis genommen werden.*

Insgesamt wurde seitens des Landes Niederösterreich Abteilung Raumordnung und Gesamtverkehrsangelegenheiten (RU7) gegen das Vorhaben *unter der Voraussetzung, dass das Ergebnis des für diese Trassenführung vorgesehenen teilkonzentrierten UVP-Verfahrens positiv ausfällt,* kein Einwand erhoben.

Anzumerken ist, dass an der mündlichen Verhandlung eine Vertreterin des Landes Niederösterreich, Abteilung WST1, als mitwirkende Naturschutzbehörde, teilgenommen hat. Ihrer Forderung nach Bestellung einer einheitlichen *übergreifenden* ökologischen Bauaufsicht wurde in den Spruchpunkten IV.1.6.2 bis IV.1.6.6 Rechnung getragen.

VI.2.2.10 Zu den Stellungnahmen der Wirtschaftskammer Wien, Standortanwalt Wien, der Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien und der Wirtschaftskammer Niederösterreich, Standortanwalt von Niederösterreich:

Zu diesen Stellungnahmen ist anzumerken, dass damit keine Einwendungen im Rechtssinne vorgebracht wurden. Vielmehr wurden diese im Zuge der Anhörung gemäß § 4 Abs. 1 HIG erstattet, welches für die gesetzlichen Interessensvertretungen jedoch keine Parteistellung im gegenständlichen UVP-Verfahren begründet. Durchgehend wurde das Vorhaben begrüßt bzw. unterstützt.

VI.2.2.11 Zur Umweltorganisation VIRUS - Verein Projektwerkstatt für Umwelt und Soziales, Währingerstraße 59, 1090 Wien, vertreten durch den Vereinsvorsitzenden Wolfgang Rehm:

Eine mit Bescheid des (nunmehrigen) Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, anerkannte Umweltorganisation gemäß § 19 Abs. 7 UVP-G 2000 erlangt im UVP-Verfahren Parteistellung, soweit sie während der Auflagefrist gemäß § 9 Abs. 1 schriftliche Einwendungen erhebt.

Die Anerkennung des Vereins „Projektwerkstatt für Umwelt und Soziales (VIRUS)“ mit Tätigkeitsbereich Österreich erfolgte mit Bescheid vom 17. Dezember 2013, GZ. BMLFUW-UW.1.4.2/0070-V/1/2013, und wurde mit Überprüfungsbescheid vom 9. Dezember 2019, GZ. BMNT-UW.1.4.2/0196-I/1/2019, bestätigt. Im gegenständlichen Verfahren erfolgte somit eine Stellungnahme einer anerkannten Umweltorganisation.

Gemäß § 19 Abs. 10 UVP-G 2000 hat eine gemäß Abs. 7 anerkannte Umweltorganisation Parteistellung und ist berechtigt, die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften im Verfahren geltend zu machen, soweit sie während der Auflagefrist schriftlich Einwendungen erhoben hat. Sie ist auch berechtigt, Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht sowie Revision an den Verwaltungsgerichtshof zu erheben.

In der Stellungnahme vom 6. November 2020 wurden *nach Befürwortung der im Antrag festgehaltenen Ziele* im Wesentlichen zu folgenden Themen Einwendungen erhoben und Anträge gestellt:

- *Mitantragsstellung des Straßenerhalters fehlt*
- *Verkehrsuntersuchung/konzept ist anzupassen*
- *Dimensionierung der neuen Bahnquerungen*
- *Der Lärmschutz ist nicht ausreichend*
- *Tiere Pflanzen und ihre Lebensräume - biologische Vielfalt*
- *Das Verhältnis der Rodungsflächen im Verhältnis 1:1 ist zu gering*

Abschließend wurde beantragt, *das Verfahren zu ergänzen, zusätzliche Beweismittel einzuholen bzw. Maßnahmen vorzusehen. Die Einschreiterin behielt sich vertiefte Vorbringen sowie weitere Anträge vor.*

Grundsätzlich wird inhaltlich auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Äußerungen der Sachverständigen für die Fachbereiche Eisenbahnbautechnik, Eisenbahnkreuzungen, Eisenbahnbetrieb inkl. Straßen, Lärm- und Erschütterungsschutz, Humanmedizin und Ökologie (Pflanzen, Tiere und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt im Stellungnahmeband der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen sowie die ergänzenden Stellungnahmen der Sachverständigen und der Projektwerberin in der Verhandlung verwiesen.

Zum Vorwurf der fehlenden Mitantragstellung des Straßenerhalters ist auf die Ausführungen unter Punkt V.3. der Begründung zur Verpflichtung der Projektwerberin gemäß § 20 EisbG zu verweisen. Die geforderte Mitantragstellung ist weder im UVP-G 2000 noch im EisbG zwingend vorgeschrieben. Die zur Umsetzung des Vorhabens erforderlichen straßenrechtlichen Genehmigungen sind von der Projektwerberin im nachfolgenden straßenrechtlichen Verfahren einzuholen.

Die Forderung *das Verkehrsuntersuchung/konzept anzupassen* bezieht sich insbesondere auf die Bezugnahme der Projektwerberin auf das Projekt „S8“ der ASFINAG in den Einreichunterlagen.

Diesbezüglich ist insbesondere auf die Aussage des Sachverständigen für Eisenbahnbautechnik, Eisenbahnkreuzungen, Eisenbahnbetrieb inkl. Straßen in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen zu verweisen, wonach *die zukünftige S8 für die Bauzeit bis inkl. 2030 nicht berücksichtigt (Berücksichtigung Teilausbau S8 erst ab 2031) wurde. Entsprechend der Projektunterlagen ist für den Betriebsfall 2035 in der Verkehrsuntersuchung die derzeit geplante S8 und nach Zeitplan der ASFINAG 2035 in Betrieb befindliche S8 komplett berücksichtigt. Der derzeitige Verfahrensstand beim Projekt S8 der ASFINAG ist jener, dass im April 2019 die Umweltverträglichkeit der S8 seitens BMK bescheidet wurde. Dieser Bescheid wurde jedoch beim BVwG beeinsprucht. Das Beschwerdeverfahren ist derzeit noch im Laufen und nicht abgeschlossen. Es kann derzeit ein Zeitpunkt der Betriebsaufnahme der S8 nicht genau prognostiziert werden. Festgestellt wird jedoch, dass mit dem gegenständlichen Projekt „Streckenausbau Nordbahn im Abschnitt Süd“ kein zusätzlicher Verkehr auf dem bestehenden Straßennetz generiert wird. Im Zuge des gegenständlichen Projektes werden 3 Eisenbahnkreuzungen (km 15,285; km 17,225; km 27,088) durch niveaufreie Straßenunter- bzw. Überführungen ersetzt und damit die Verkehrssicherheit auf Schiene und Straße erheblich verbessert. Dadurch ändert sich weder die Straßenkategorie noch die Verkehrsbedeutung im bestehenden Straßennetz. Sollte sich die Verkehrsbelastung auf den die Bahn zukünftig niveaufrei querenden Straßen auf Grund von Schleichfahrten oder Ausweichfahrten erheblich erhöhen, dann wären von der zuständigen Behörde gegebenenfalls Verkehrsbeschränkungen zu verordnen.*

Zur Dimensionierung der neuen Bahnquerungen hält der Sachverständige fest, dass *die Dimensionierung der neuen niveaufreien Straßenunter- bzw. Überführungen gemäß den Anforderungen und den geltenden technischen Regeln erfolgte.* In diesem Zusammenhang verweist der Sachverständige auf das *nachfolgende straßenrechtliche Verfahren nach dem NÖ-Straßengesetz.*

Zum Vorwurf, *der Lärmschutz sei nicht ausreichend ist festzuhalten, dass aus schalltechnischer und humanmedizinischer Sicht bestätigt wurde, dass die durchgeführten Berechnungen und Beurteilungen dem Stand der Technik entsprechend durchgeführt wurden. Zusätzliche Maßnahmen sind aus schalltechnischer Sicht nicht erforderlich. Zur Überprüfung der tatsächlichen Schienenverkehrslärmimmissionen werden nach Betriebsaufnahme Kontrollmessungen zwingend vorgeschrieben.* Diese Maßnahmen wurden von der Behörde im Wesentlichen aus der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen in der Fassung des Ergebnisses der Verhandlung sowie des ergänzenden Parteienghört in den Spruch des Bescheides (Spruchpunkt IV.) und tragen diese allgemein zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit bei.

Zu den Vorbringen den Triel, die Prüfung der Auswirkungen auf Gebietsschutz bzw. Artenschutz sowie die Verminderung des Kollisionsrisikos für Fledermäuse wird auf die Aussage des Sachverständigen für Ökologie (Pflanzen, Tiere und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt) in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen verwiesen: *Da durch das Vorhaben keine direkten und indirekten Einflüsse auf das Vogelschutzgebiet zu erwarten sind, scheint auch keine Naturverträglichkeitsprüfung erforderlich zu sein (ohne die Einschätzung der NÖ Naturschutzbehörde im nachfolgenden materienrechtlichen Verfahren vorwegzunehmen).*

Auf die Erfordernis eines naturschutzrechtlichen Bewilligungsverfahrens wurde von SV im Gutachten hingewiesen, speziell für die geplanten CEF-Maßnahmen. Für alle derartigen Maßnahmen wurde ein Detailkonzept mittels Auflagen (Nr. 54 bis 56) eingefordert. Hinsichtlich der Überprüfung des Erfolgs der Maßnahmen wurde ein Monitoringkonzept eingefordert (Auf-lage 3).

Ein Maßnahmenkonzept zur Verminderung des Kollisionsrisikos für Fledermäuse wurde nicht ausgearbeitet, für Fledermäuse dürfte aber generell kein erhöhtes Kollisionsrisiko entlang von Bahntrassen vorliegen (Roll 2004). Sowohl Über-, als auch Unterführungen werden von Fledermäusen bei der Querung von linearen Infrastruktureinrichtungen genutzt und verringern das Kollisionsrisiko, die vorgesehenen Lärmschutzwände (in den Ortschaften) haben ebenfalls eine hohe Wirksamkeit (Brinkmann 2012).

Hinsichtlich des Themas Rodungen ist an dieser Stelle die Stellungnahme des Sachverständigen für Forstwesen und Waldökologie; Jagdwesen und Wildökologie besonders hervorzuheben. Dieser änderte aufgrund des Ergebnisses der Verhandlung und des nachfolgenden ergänzenden Parteiengehörs seine für zwingend notwendig erachteten Maßnahmenvorschläge in Abstimmung mit dem Sachverständigen für Ökologie (Pflanzen, Tiere und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt) dahingehend ab, dass die in Anspruch genommenen Waldflächen in einem Ausmaß von 1:3 durch Aufforstungen zu ersetzen sind. Zur Wiederherstellung der durch die dauernden Rodungen von Waldflächen im Gesamtausmaß von 24.400 m² entfallenden Wirkungen des Waldes sind somit Ersatzaufforstungen im Mindestausmaß von 73.200 m² vorzunehmen. Alle diesbezüglichen Auflagenvorschläge dieser beiden Sachverständigen wurden mit aktualisiertem Status vom 29. April 2021 in die Nebenbestimmungen der Spruchpunkte IV.1.6, IV.3.4, IV.4.1, IV.1.3 und IV.3.2 übernommen.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen zu den Nebenbestimmungen unter den Punkten V.1.7.2 und V.1.7.5 der Begründung sowie die Ausführungen zur Niederösterreichischen Umweltschutzverwaltung weiter oben verwiesen.

Aus Sicht der Behörde werden die anzuwendenden Umweltschutzvorschriften eingehalten und somit mit den vorgebrachten Einwendungen keine Verletzung subjektiv-öffentlicher Rechte aufgezeigt. Soweit Forderungen nicht bereits in die Nebenbestimmungen des Spruches Eingang gefunden haben waren sämtliche Anträge daher abzuweisen

VI.2.2.12 Zu Herrn Mag. Martin Heinzl, Irisstraße 1, 2241 Schönkirchen:

Der Einschreiter, Herr Mag. Martin Heinzl, ist Eigentümer unter anderem des Grundstücks Nr. 580/88, welches aufgrund des geplanten zusätzlichen Baus einer Einbahnstraße („Ausfahrt Dammstraße“) samt Verlegung der Landesstraße L3025 durch die Errichtung des Vorhabens in Anspruch genommen wird, weshalb ihm Parteistellung gemäß § 19 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 zukommt.

Während der Auflage- und Einwendungsfrist wendete der Einschreiter mit Schreiben vom 31. Oktober 2020 im Wesentlichen ein, dass aufgrund der *Abweichung von der bisherigen Straßenführung der L3025 (Bahngasse) eine Verschiebung der Straße in seine Grundstücke hinein erfolgt. Damit verbunden sind entsprechend umfangreiche Grundbeanspruchungen. Dadurch käme es zu einer Ungleichbehandlung der Anrainer. Das öffentliche Interesse zu diesem umfangreichen Eingriff in das Eigentumsrecht sei seines Erachtens jedoch hier nicht gegeben.*

Außerdem wurde vorgebracht, die geplante *Rodung diverser Bäume auf den beanspruchten Grundstücken sei durch einen geänderten Trassenverlauf vermeidbar.*

Wie schon unter den Punkten I.6. und I.7. der Begründung ausgeführt, äußerte der Einschreiter mit weiterer Stellungnahme vom 16. Jänner 2021 ergänzende Bedenken zu der geplanten Vorhabensumsetzung, welche im Zuge der mündlichen Verhandlung von den Sachverständigen und der Projektwerberin fachlich eingehend behandelt und der Verhandlungsschrift als Beilage. /03 angeschlossen wurde.

Aufgrund der Mitteilung, dass der Einschreiter keine technischen Einrichtungen habe, um an der Verhandlung teilzunehmen, wurde ihm wie schon unter Punkt I.9 der Begründung ausführlich ausgeführt, gemäß § 3 Abs. 3 und 4 COVID-19-VwBG idF BGBl. I. Nr. 59/2020 iVm § 45 Abs. 3 AVG Gelegenheit gegeben, seine Rechte auszuüben bzw. bei der Feststellung des Sachverhalts mitzuwirken.

Inhaltlich wird auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Äußerungen der Sachverständigen für die Fachbereiche Eisenbahnbautechnik, Eisenbahnkreuzungen, Eisenbahnbetrieb inkl. Straßen, Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter, Forstwesen und Waldökologie; Jagdwesen und Wildökologie in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen sowie die ergänzenden Stellungnahmen der Sachverständigen und der Projektwerberin in der Verhandlung verwiesen.

Besonders hervorzuheben ist diesbezüglich das Ergebnis des ergänzenden Parteiengehörs. Demnach bleiben die gutachterlichen Äußerungen in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen, in der Verhandlung sowie in den gutachterlichen Auseinandersetzungen mit den Einwendungen zur Verhandlungsschrift vom 4. Juni 2021, 14. Juli 2021 und 14. Juli 2021 idF vom 25. August 2021 aus fachlicher Sicht aufrecht. Vom Sachverständigen für Eisenbahnbautechnik, Eisenbahnkreuzungen, Eisenbahnbetrieb inkl. Straßen wurden keine zusätzlich zwingende Auflage vorgeschrieben.

Der Projektwerberin obliegt die Wiederherstellung unterbrochener Verkehrsanlagen aufgrund der Auflassung der Eisenbahnkreuzung in km 27,088 und ist somit Notwendigkeit und Umfang des Baus und der Baumaßnahmen bzw. des erforderlichen Flächenbedarfes entsprechend bestimmt.

Die Interessen des Einschreiters an einer geringeren Grundbeanspruchung seiner Grundstücke als im Projekt vorgesehen, stehen den Interessen der Grundstückseigentümer entgegen, die durch eine geänderte Ausführung des Vorhabens unter Umständen anders bzw. mehr belastet würden.

Voraussetzung für die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung ist das Überwiegen der öffentlichen Interessen an der Verwirklichung des durch die Enteignung umzusetzenden Projekts gegenüber gegenläufigen öffentlichen oder privaten Interessen. *Dies erfordert, dass die geltend gemachten gegenteiligen Interessen eingehend geprüft und als weniger schwerwiegend beurteilt wurden.* (VwGH 02.02.2020 Ra 2019/03/0131 (§ 31f)).

In diesem Zusammenhang ist insbesondere die Aussage des Sachverständigen für Eisenbahnbautechnik, Eisenbahnkreuzungen, Eisenbahnbetrieb inkl. Straßen vom 25. August 2021 hervorzuheben, wonach *auf Grund der erhöhten Grundbeanspruchung, dem Entfall von 4 zusätzlichen Stellplätzen im öffentlichen Raum sowie der verkehrssicherheitstechnischen Nachteile gegenüber dem eingereichten Projekt ist aus Sicht des Fachbereiches Eisenbahnbautechnik, Eisenbahnkreuzungen, Eisenbahnbetrieb inkl. Straßen die vorgelegte „Variante August 2021“ abzulehnen. Das eingereichte Projekt der Unterführung L3025 stellt aus straßenverkehrstechnischer Sicht die optimale Lösung im Hinblick auf möglichst geringe Grundbeanspruchung in Verbindung mit optimaler Verkehrsführung dar.*

Zum Vorbringen des Einschreiters, dass das gegenständliche Vorhaben keinen Vorteil für die Öffentlichkeit darstellt, bzw. der Vorteil für die Öffentlichkeit jedenfalls geringer ist als die dadurch erwachsenden Nachteile ist daher auf das Überwiegen der öffentlichen Interessen gegenüber durch das Vorhaben beeinträchtigten subjektiv-öffentlichen Interessen im Spruchpunkt I.2.4. sowie auf das unter Punkt VI.2.1.8 der Begründung ausführlich dargestellte öffentliche Interesse zu verweisen.

Allfällig erforderliche Enteignungen sind nicht Gegenstand des Umweltverträglichkeitsverfahrens und wurden auch nicht beantragt.

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

VI.2.2.13 Zu Frau Dipl.-Ing.ⁱⁿ Brigitte Basch, Franz-Mair-Straße 64, 2232 Deutsch-Wagram:

Die Einschreiterin, Frau Dipl.-Ing.ⁱⁿ Brigitte Basch, ist Eigentümerin des Grundstücks Nr. 2542, in der KG Deutsch-Wagram, welches im Vorhabensgebiet gelegen ist und könnte somit durch die Errichtung, den Betrieb oder den Bestand des Vorhabens gefährdet oder belästigt werden, weshalb ihr Parteistellung gemäß § 19 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 zukommt.

Während der Auflage- und Einwendungsfrist wendete die Einschreiterin mit Schreiben vom 4. November 2020 im Wesentlichen ein,

- *die in den Lageplänen eingetragenen Fremdleitungen seien nicht vollständig erfasst worden*
- *der Umleitungsverkehr in der Bauphase ließe eine Verkehrszunahme auf der Franz Mair-Straße erwarten*
- *für Fußgänger und Radfahrer muss ein gefahrloses Benutzen der Straße möglich sein*
- *Im Einreichoperat fehlen jegliche Angaben, auf welche Weise der Fußgänger- und Radverkehr ersetzt werden soll, und welche Sicherungsmaßnahmen im Tunnel vorgesehen sind*
- *durch aktive Lärmschutzmaßnahmen ist sicherzustellen, dass die erforderlichen Grenzwerte eingehalten werden*
- *Zur Reduzierung der Immissionen wären eine Optimierung des Baustellenablaufes, immissionssenkende Begleitmaßnahmen und ein nachvollziehbares Monitoringprogramm (Messstellen) erforderlich*
- *im Einreichoperat ist weder ersichtlich, wie die Straßenwässer versickert werden, noch wie der Anschluss der Böschungen im Bereich meiner Grundstücksgrenze gestaltet werden wird*
- *Die bestehende Hochwasserabflusssituation des Rußbachs wurde nicht vollständig ermittelt*

Die Einwenderin beantragte daher, *die Vorlage richtiger und vollständiger Unterlagen hinsichtlich oben angeführter Beschwerdepunkte sowie durch Planadaptierungen und Vorschreibung zusätzlicher Auflagen meinen Einwendungen Rechnung zu tragen, da ansonsten das Vorhaben nicht genehmigungsfähig ist.*

Wie schon unter den Punkten I.6. und I.7. der Begründung ausgeführt, brachte die Einschreiterin mit weiterer Stellungnahme vom 12. Jänner 2021 Entgegenhaltungen zu den Aussagen der Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vor und äußerte ergänzende Einwendungen zu der geplanten Vorhabensumsetzung, welche im Zuge der mündlichen Verhandlung von den Sachverständigen und der Projektwerberin fachlich eingehend behandelt und der Verhandlungsschrift als Beilage. /02 angeschlossen wurde. Zudem wurde neben der *Vorlage ergänzender Unterlagen im Sinne der in diesem Schreiben angeführter Einwendungen sowie die Vorschreibung zusätzlicher Auflagen, da ansonsten das Vorhaben nicht genehmigungsfähig ist auch die Vertagung der Verhandlung beantragt.*

Aufgrund der Mitteilung, dass die Einschreiterin keine technischen Einrichtungen habe, um an der Verhandlung teilzunehmen, wurde ihr wie schon unter Punkt I.9 der Begründung ausführlich ausgeführt, gemäß § 3 Abs. 3 und 4 COVID-19-VwBG idF BGBl. I. Nr. 59/2020 iVm § 45 Abs. 3 AVG Gelegenheit gegeben, ihre Rechte auszuüben bzw. bei der Feststellung des Sachverhalts mitzuwirken.

Grundsätzlich wird inhaltlich auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Äußerungen der Sachverständigen für die Fachbereiche Agrarwesen und Boden, Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter, Eisenbahnbautechnik, Eisenbahnkreuzungen, Eisenbahnbetrieb inkl. Straßen, Lärm- und Erschütterungsschutz, Humanmedizin, Luft und Klima, Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser, Wasserbautechnik und Oberflächenwässer in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen sowie die ergänzenden Stellungnahmen der Sachverständigen und der Projektwerberin in der Verhandlung verwiesen.

Besonders hervorzuheben ist das Ergebnis des ergänzenden Parteiengehörs. Demnach bleiben die gutachterlichen Äußerungen in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen, in der Verhandlung sowie in den gutachterlichen Auseinandersetzungen mit den Einwendungen zur Verhandlungsschrift vom 4. Juni 2021, 14. Juli 2021 und 14. Juli 2021 idF vom 25. August 2021 aus fachlicher Sicht im Wesentlichen aufrecht. Grundsätzlich wurden auch unter Berücksichtigung der Stellungnahmen im ergänzenden Ermittlungsverfahren keine weiteren Maßnahmen zwingend empfohlen. Lediglich seitens des Sachverständigen für Luft und Klima wurde eine zusätzlich zwingende Auflage vorgeschlagen, die der Dokumentation dient (Siehe Spruchpunkt IV.2.3.1) sowie die Maßnahme 22 (Seite 275 der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen) des Sachverständigen für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer abgeändert.

Nachdem laut Aussage des Sachverständigen für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer *die Abflusssituation bzw. der Bauzustand des Rohrkanals DN1000 vom Einlauf in den bestehenden Damm der L6 bis zum Rußbach mit einer Rohrbefahrung mit Kamera detailliert erhoben zwischenzeitlich wurde*, änderte dieser in der gutachterlichen Auseinandersetzungen mit den (ergänzenden) Einwendungen zur Verhandlungsschrift vom 4. Juni 2021 die in der mündlichen Verhandlung erfolgte Anpassung der Maßnahme 22 (Seite 137 der Verhandlungsschrift) ab, was im Spruchpunkt IV.1.4.1 seinen Niederschlag gefunden hat.

Laut Aussage des Sachverständigen für Eisenbahnbautechnik, Eisenbahnkreuzungen, Eisenbahnbetrieb inkl. Straßen wurde die Verkehrssicherheit der Straße L6 im Gutachten gemäß § 31a EISG bestätigt. (Befund L6 Seiten 277-280; Gutachten Seite 356-357).

Da die L6 im Verlegungsbereich im Freiland liegt und damit auch keine Fußgänger zu berücksichtigen waren, wurde die Umwegproblematik für Fußgänger in diesem Gutachten nicht abgehandelt.

Im Übrigen ist festzuhalten, dass Vorbringen über die Ausstattung einer öffentlichen Straße oder allfällige künftige Umwege im öffentlichen Verkehrsnetz keine den Anrainern zustehende subjektiv öffentliche Rechte darstellen und von der Einschreiterin daher auch nicht wirksam vorgebracht werden können.

Unter Berücksichtigung der im Projekt vorgesehen sowie der zusätzlich zwingend vorgeschriebenen Maßnahmen ist aus Sicht der Sachverständigen im Bereich der Franz-Mair-Straße 64, 2232 Deutsch-Wagram mit keiner Gesundheitsgefährdung und keiner unzumutbaren Belästigung zu rechnen.

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

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

Soweit Forderungen nicht bereits in die Nebenbestimmungen des Spruches Eingang gefunden haben waren sämtliche Anträge daher abzuweisen.

VI.2.2.14 Zu Die GRÜNEN Bezirk Gänserndorf, Hauptstr. 39, 2230 Gänserndorf, vertreten durch Bezirkssprecherin Beate Kainz und zu Frau Beate Kainz, Jahngasse 59, 2230 Gänserndorf:

Politischen Parteien kommt grundsätzlich keine Parteistellung zu, weshalb es sich auch bei der Stellungnahme der „GRÜNEN Bezirk Gänserndorf“, vertreten durch die Bezirksverantwortliche und Fraktionsvorsitzende Beate Kainz vom 6. Oktober 2020 um eine „Jedermanns-Stellungnahme“ im Sinne des § 9 Abs. 5 UVP-G 2000 handelt.

Mit weiterem Schreiben vom 20. Oktober 2020 erhob Frau Beate Kainz Einwendungen als Bewohnerin der Adresse Jahngasse 59, 2230 Gänserndorf welche im Vorhabensgebiet gelegen ist. Die Einwenderin könnte somit durch die Errichtung, den Betrieb oder den Bestand des Vorhabens gefährdet oder belästigt werden, weshalb ihr Parteistellung gemäß § 19 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 zukommt.

Die beiden – im Wesentlichen wortgleichen - Schreiben enthielten insbesondere Vorbringen zu den Themenbereichen betreffend die *Sperre der L3025 und den Baustellenverkehr, die S8, die Erweiterung der Lärmschutzmaßnahmen, die Schaffung von Platz für RadfahrerInnen und FußgängerInnen, die Rodungen und Ersatzaufforstungen, Alternativen zu den aktuell im Einsatz befindlichen Herbiziden, die Erweiterung der vorhandenen Luftgütemessstelle, die Bestandsaufnahme von weiter entfernte Häusern vor Beginn der Bauarbeiten.*

Diese Vorbringen wurden in der zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen seitens der UVP-Sachverständigen für die Fachgebiete Eisenbahnbautechnik, Eisenbahnkreuzungen, Eisenbahnbetrieb inkl. Straßen, Lärm- und Erschütterungsschutz, Forstwesen und Waldökologie; Jagdwesen und Wildökologie, Agrarwesen und Boden, Luft und Klima und Humanmedizin, fachlich behandelt und sind den Seiten 37 bis 47 und 49 f. des Stellungnahmebandes der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen zu entnehmen. Inhaltlich wird auf deren schlüssigen und nachvollziehbaren gutachterlichen Aussagen verwiesen.

Im Zuge der Verhandlung gab die Projektwerberin eine ausführliche Stellungnahme *Die Verkehrsverlagerung auf die B220 bei der projektbedingten Sperre der L3025 ist eine aus heutiger Sicht getroffene Annahme, die jedoch nicht dazu führt, dass die Kapazitätsgrenze der B220 bzw. die Leistungsfähigkeit einzelner Verkehrsknoten vorhabensbedingt erreicht oder überschritten wird. Im Detail wird auf die mit Eingabe vom 19.01.2021 „Ergänzende Beurteilung“ des Fachbeitragsersellers verwiesen.* In diesem Zusammenhang wurde auch das Thema *Sperre der L3025 und Auslastung des Kreisverkehrs B8/B220* eingehend behandelt (Seiten 28 ff. der Verhandlungsschrift).

Im Hinblick auf die Vorbringen zum Thema Lärmschutz ist darauf hinzuweisen, dass seitens des Sachverständigen für Lärm- und Erschütterungsschutz aus schalltechnischer Sicht bestätigt wurde, *dass die durchgeführten Berechnungen und Beurteilungen im Bereich Exnerplatz / Strassergasse in 2230 Gänserndorf dem Stand der Technik entsprechend durchgeführt wurden.*

Zusätzliche oder geänderte Maßnahmen sind aus schalltechnischer Sicht nicht erforderlich. Zur Überprüfung der tatsächlichen Schienenverkehrslärmimmissionen werden nach Betriebsaufnahme Kontrollmessungen zwingend vorgeschrieben.

Der humanmedizinische Sachverständige war ebenfalls dieser Auffassung und merkte ergänzend an, dass *neben den Kriterien der SchIV und den mittleren Maximalpegeln der Zugsvorfahrten auch die von humanmedizinischer Seite eingeforderten an den WHO-Leitlinien orientierten Bedingungen (keine vorhabensbedingte Erhöhung des Beurteilungspegels gegenüber dem Bestand von >1,0 dB auf über 51,0 dB) erfüllt wurden. Die Lärmimmissionen am genannten Objekt liegen auch weit unter den Grenzwerten für akute Gesundheitsgefährdung.*

Im Zuge der Verhandlung wurden seitens des Sachverständigen für Humanmedizin die in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen empfohlenen Auflagenvorschläge zur Verlängerung bzw. Erhöhung von Lärmschutzwänden *im Bereich der Verschubgleise Strasshof l.d.B. und im Bereich des Bogens Marchegg l.d.B. in Richtung Gänserndorf zum Schutz der Objekte 9094, 9095 und 9103 bis 9106* dahingehend klargestellt, dass es sich entgegen der Aufführung auf Seite 282 *um zwingende Maßnahmen* handle.

Sämtliche dieser zwingend erachteten Maßnahmenvorschläge wurden in der Fassung des Ermittlungsergebnisses nach Abschluss des ergänzenden Parteiengehörs in den Spruch des Bescheides (Spruchpunkt IV.) aufgenommen.

Sämtliche weiteren Forderungen der Einschreiterin decken sich mit den im Wesentlichen gleichlautenden Vorbringen der zuvor angeführten weiteren Einwänden, insbesondere der Stadtgemeinde Gänserndorf, der Niederösterreichischen Umweltschutzorganisation und der Umweltorganisation VIRUS, weshalb auf die bezughabenden Ausführungen weiter oben verwiesen wird.

Im Übrigen ist festzuhalten, dass Vorbringen über die Ausstattung einer öffentlichen Straße oder allfällige künftige Umwege im öffentlichen Verkehrsnetz keine den Anrainern zustehende subjektiv öffentliche Rechte darstellen und von der Einschreiterin daher auch nicht wirksam vorgebracht werden können.

Unter Berücksichtigung der im Projekt vorgesehen sowie der zusätzlich zwingend vorgeschriebenen Maßnahmen ist aus Sicht der Sachverständigen im Bereich der Jahngasse 59, 2230 Gänserndorf mit keiner Gesundheitsgefährdung und keiner unzumutbaren Belästigung zu rechnen.

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

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

Soweit Forderungen nicht bereits in die Nebenbestimmungen des Spruches Eingang gefunden haben waren sämtliche Anträge daher abzuweisen.

VI.2.2.15 Zur Eichamtstraße GmbH, Doningasse 12, 1220 Wien, vertreten durch Herrn Gerald Sonnleitner:

Die Eichamtstraße GmbH ist grundbücherliche Eigentümerin der Grundstücke Nr. 2414/62, EZ 5085, sowie Nr. 2414/61, EZ 5084, jeweils KG 06006 Gänserndorf, welche unmittelbar an

die Bahngrundstücke angrenzen und für das gegenständliche Vorhaben von der ÖBB-Infrastruktur AG in Anspruch genommen werden, weshalb ihr Parteistellung gemäß § 19 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 zukommt.

Mit Schreiben vom 3. November 2020 brachte die Einschreiterin vor, die geplante Flächenbeanspruchung, kollidiere mit dem, gemeinsam mit der Stadtgemeinde Gänserndorf beabsichtigten Projekt „Am Damm“. *Bei Umsetzung des Vorhabens der [Projektwerberin] in der geplanten Form, führt dies daher zu einer Gefährdung dinglicher Rechte der Einschreiterin, die deren Substanz bedrohen, da die bestimmungsgemäße Nutzung auf Dauer unmöglich gemacht wird, da das Projekt „Am Damm“ nicht errichtet werden kann.* Es sei daher eine *Alternativenprüfung* daher zu, durchzuführen.

Wie schon in den die Ausführungen zur Stadtgemeinde Gänserndorf weiter ausgeführt, ist insbesondere hinsichtlich der für die Umsetzung des Projekts „Am Damm“ in Anspruch genommenen Flächen auf die Aussage des Sachverständigen für Eisenbahnbautechnik, Eisenbahnkreuzungen, Eisenbahnbetrieb inkl. Straßen zu verweisen, wonach die Konfiguration des Versatzbeckens inkl. der Zufahrtsrampen an das angesprochene Projekt „Am Damm“ *möglicherweise kann angepasst werden. Jedenfalls ist jedoch die Zufahrt zu den beiden Beckenteilen aus Gründen der Wartung und Erhaltung zu gewährleisten.* Hervorzuheben insbesondere auch die Aussage des Sachverständigen für Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter, wonach *die in der Einwendung angesprochene Beanspruchung von Flächen, die für die Stadtgemeinde für eine künftige Entwicklung von wesentlicher Bedeutung sind, aus fachlicher Sicht nicht nachvollziehbar ist. Flächen der Stadtgemeinde werden nicht oder nur in einem Umfang (BE 20) beansprucht, der keine Beeinträchtigung kommunaler Ziele bedeutet.*

Diesbezüglich ist auch auf die Stellungnahme der Projektwerberin in der Verhandlung (Seite 45 der Verhandlungsschrift) zu verweisen, wonach bestätigt wird, dass *es eine Überlagerung der Planung hinsichtlich Rampe und das Vorhaben seitens der Eichamtsstraßen GmbH am Damm gibt. Wir haben ja auch schon Gespräche geführt mit der Eichamtsstraßen GmbH. Zu sagen ist hier, dass wir einerseits davon ausgehen, dass unser Becken und als auch die Rampe nach dem Stand der Technik geplant, dimensioniert und auch situiert worden. Eine andere Situierung ist schwierig. Allerdings haben sich im Zuge einer nochmaligen Sichtung Optimierungsmöglichkeiten ergeben. Die Machbarkeit im Detail müssen wir uns noch anschauen, aber die Optimierungsmöglichkeit könnte zu einem späteren Zeitpunkt einem Konsens zugeführt werden. Das heißt, ich schlage vor, dass wir hier mit der Projektwerberin Eichamtsstraßen GmbH weiterhin im Gespräch ist und dann wird man hier eine Lösung finden. Zum Zweiten, die Baustelleneinrichtungsfläche, auch da ist zu sagen, dass es bereits Gespräche gegeben hat und auch diesbezüglich wird es Optimierungsmöglichkeiten geben.*

Hinsichtlich der Situierung des Versickerungsbeckens bei km 30,980 ist die Aussage des Sachverständigen für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer in der mündlichen Verhandlung hervorzuheben. Demnach ist es *aus Sicht des Wasserbautechnikers ist unerheblich, wo die Rampe runter ins Versickerungsbecken geht, eine Rampe braucht es, weil man regelmäßig mit größerem Gerät zum Austausch des Bodenmaterials oder zu Gehölzpflegemaßnahmen runterfahren muss. Wo, ist dem Wasserbautechniker gleichgültig ... Da das Becken außerhalb des zu entwässernden Bereichs liegen und etliche 100 m lange Leitungen erforderlich würden, ist eine Verschiebung des Versickerungsbeckens bis nach km 30,6 aus wasserbautechnischer Sicht kein guter Vorschlag. ... Aus Sicht des Sachverständigen kann man nur nach einer besseren für alle geeigneten Rampenlösung suchen, aber man sollte das Becken im Wesentlichen dort lassen, wo*

es derzeit ca. im Zentrum der zu entwässernden Fläche situiert ist (Seite 50 der Verhandlungsschrift).

In diesem Zusammenhang ist auf die Aussage der Projektwerberin in der mündlichen Verhandlung zu verweisen, wonach eine allfällige Umsituierung des Beckens die Überprüfung der zwingenden Notwendigkeit der Rampe oder die Möglichkeit einer anderen Zu- oder Abfahrt entlang der Bahntrasse im Zuge der Detailplanung geprüft wird. (Seite 51 der Verhandlungsschrift)

Hinsichtlich des Überwiegens des öffentlichen Interesses an der Errichtung des gegenständlichen Vorhabens wird auf die allgemeinen Ausführungen unter Punkt VI.2.1.8 „Öffentliches Interesse“ verwiesen.

VI.2.2.16 Zu Herrn Erwin Dörner, Friedhofgasse 1a, 2230 Gänserndorf:

Der Einschreiter, Herr Erwin Dörner, ist Eigentümer des Grundstücks Nr. 539/1 in der Friedhofgasse 1a, 2230 Gänserndorf, welches durch die Errichtung des Vorhabens in Anspruch genommen wird, weshalb ihm Parteistellung gemäß § 19 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 zukommt.

Mit Schreiben vom 4. November 2020 wendete Herr Dörner ein, dass *für die Errichtung einer Lärmschutzwand und eines Stiegenaufgangs der Bahndamm vor meinem Grundstück (bestehende Mischfläche aus Sträuchern und Bäumen) voraussichtlich gerodet und auch das Gefälle der Böschung erhöht werden muss. Bei Wegfallen der Begleitvegetation ist eine deutliche Verschlechterung der Situation zu erwarten.*

Wie schon unter Punkt V.1.7.7 der Begründung angeführt, wurde der Forderung von Herr Erwin Dörner entsprechend dem Ergebnis der mündlichen Verhandlung in Spruchpunkt IV.1.10.1 Rechnung getragen und die Wiederherstellung der Baumkulisse im Bereich der Friedhofgasse 1a, 2230 Gänserndorf als zwingende Maßnahme vorgeschrieben.

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

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

VI.2.2.17 Zu den Einwendungen von

- **Herrn Peter Pfaffel, Wiener Straße 70, 2230 Gänserndorf vom 19.10.2020**
- **Frau Christa und Herrn Fritz Grossmann, Lilienweg 1, 2232 Deutsch-Wagram vom 18.10.2020**
- **Frau Mag.^a Barbara Feldbacher und Herrn Ing. Phillipe Wanzenböck, Lilienweg 2, 2232 Deutsch-Wagram vom 19.10.2020**
- **Herrn Dkfm. Walther Brunner, Viktor Kaplanstraße 23, 2232 Deutsch-Wagram vom 13.10.2020**
- **Frau Ilse Helm, Weikendorferstraße 46, 2230 Gänserndorf vom 28.10.2020**
- **Frau Mag.^a Patricia Strass, Bahnhofstrasse 52, 2232 Deutsch-Wagram vom 02.11.2020**
- **Herrn Wolfgang Strass, Bahnhofstrasse EZ 1308, Grundstück 523/35, 2232 Deutsch-Wagram vom 02.11.2020**
- **Herrn Matthias Mayer, Franz-Mair-Straße 4, 2232 Deutsch-Wagram vom 31.10.2020**

- **Frau Elfriede und Herrn Günter Mayer, Franz-Mair-Straße 25, 2232 Deutsch-Wagram vom 02.11.2020**
- **Frau Monika Mayer, Franz-Mair-Straße 4, 2232 Deutsch-Wagram vom 31.10.2020**
- **Herrn Ing. Paul Schrojien MSc, Anton Pfalzstraße 8, 2232 Deutsch-Wagram vom 04.11.2020**
- **Herrn Christian Matula, Viktor-Kaplan-Straße 22, 2232 Deutsch-Wagram vom 04.11.2020**
- **Frau Iris Schnedl, Franz-Mair-Straße 11, 2232 Deutsch-Wagram vom 04.11.2020**
- **Herrn Markus Schnedl, Franz-Mair-Straße 11, 2232 Deutsch-Wagram vom 04.11.2020**
- **Herrn Mag. Heinz Bogner, Josef-Weinhebergasse 4, 2232 Deutsch-Wagram vom 05.11.2020**
- **Frau Brigitte und Herrn Erich Fiala, Hausfeldstraße 31, 2232 Deutsch-Wagram vom 04.11.2020**

Die Einschreiter wohnen in der unmittelbaren Umgebung des Vorhabensgebietes und könnten somit durch die Errichtung, den Betrieb oder den Bestand des Vorhabens gefährdet oder belästigt werden, weshalb ihnen Parteistellung gemäß § 19 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 zukommt.

Im Zuge der Auflage- und Einwendungsfrist erhoben die Einschreiter binnen offener Frist im Wesentlichen gleichlautende Einwendungen betreffend *Emissionen bzw. Immissionen aus Baustelleneinrichtungen bzw. aus dem Baustellenverkehr, insbesondere Lärm, Erschütterungen, Feinstaubbelastung durch den Verschubbahnhof, Berücksichtigung der Anliegen der Radfahrer und Fußgänger, Planung eines Radschnellweges von Wien nach Gänserndorf, Aus- und Umbau der Querungsmöglichkeiten, insbesondere die geplante Unterführung der L6, Verbreiterung / Verbesserung der Kurve / Zufahrt Lagerhausgasse Richtung P & R-Anlage in Deutsch-Wagram, Änderung von Straßenverläufen, Entfernung von nicht mehr benötigten Masten und sonstiger Objekte, immense Gefährdung der Lebensqualität durch erhöhte Verkehrsbelastung (Bahn, PKW und LKW) und Wertminderung der Liegenschaften.*

Zu den Vorbringen die erwartende Belästigung und Gefährdung durch erhöhtes Verkehrsaufkommen auf der L6 ist auf die Stellungnahme des Sachverständigen für Eisenbahnbautechnik, Eisenbahnkreuzungen, Eisenbahnbetrieb inkl. Straßen zu verweisen, dass *mit dem gegenständlichen Projekt „Streckenausbau Nordbahn im Abschnitt Süd“ kein zusätzlicher Verkehr auf der Landesstraße L6 generiert wird.*

Die *Modernisierung und Sanierung des Bahnhofes Deutsch-Wagram* ist nicht Gegenstand des Verfahrens. Ebenso wie die Errichtung eines *Radschnellweges*. Zudem stellen Vorbringen über die Ausstattung einer öffentlichen Straße oder allfällige künftige Umwege im öffentlichen Verkehrsnetz keine den Anrainern zustehende subjektiv öffentliche Rechte dar und können von den Einschreibern daher auch nicht wirksam vorgebracht werden.

Die seitens des Sachverständigen für Lärm- und Erschütterungsschutz zwingend erforderlich angesehene Maßnahme der bautechnischen Beweissicherung aller Wohn- und Betriebsgebäude (inkl. Sach- und Kulturgüter) vor Baubeginn der Bauarbeiten hat in Spruchpunkt IV.1.7.3 ihren Niederschlag gefunden.

Zu den Forderungen den *Lärm* betreffend, ist festzuhalten, dass *die eingewendete Forderung einer 14-tägigen Messung am betroffenen Objekt im vorliegenden Beurteilungsverfahren we-*

der dem Stand der Technik entspricht, noch wären daraus Beurteilungen hinsichtlich der eingesetzten Forderung nach Maßnahmen ableitbar. Darüber hinaus bestätigen die Sachverständigen für Lärm- und Erschütterungsschutz bzw. Humanmedizin aus schalltechnischer bzw. humanmedizinischer Sicht, *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 nach Betriebsaufnahme Kontrollmessungen zwingend vorgeschrieben.* Diese zwingend erachteten Maßnahmenvorschläge wurden ebenfalls in den Spruch des Bescheides aufgenommen.

Zu den Vorbringen des *Wertverlusts des Eigentums* ist auf Punkt VI.2.1.5 der Begründung zu verweisen. Eine der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofs entsprechende Beeinträchtigung des Eigentums eines Nachbarn im Sinne einer Bedrohung seiner Substanz ist den Einwendungen weder zu entnehmen noch ist eine solche im Zuge des Ermittlungsverfahrens hervorgekommen.

Im Übrigen ist auf die Ausführungen zum Überwiegen des Öffentlichen Interesses unter Punkt VI.2.1.8 „Öffentliches Interesse“ der Begründung zu verweisen.

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

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

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

Wie dem Spruchpunkt V. zu entnehmen ist, waren sämtliche Einwendungen, soweit es sich überhaupt um Einwendungen im Rechtssinne gehandelt hat, oder den Einwendungen durch die Aufnahme von entsprechenden Nebenbestimmungen oder durch bereits im Bauentwurf oder der Umweltverträglichkeitserklärung selbst vorgesehene Maßnahmen entsprochen wird, ab- bzw. zurückzuweisen.

Soweit Forderungen nicht bereits in die Nebenbestimmungen des Spruches Eingang gefunden haben waren sämtliche Anträge daher abzuweisen.

VI.2.2.18 Zu Sonja und Andreas Hackl, Bockfliesser-Weg 2, 2231 Strasshof:

Die Einschreiter wohnen in der unmittelbaren Umgebung des Vorhabensgebietes und könnten somit durch die Errichtung, den Betrieb oder den Bestand des Vorhabens gefährdet oder belästigt werden, weshalb ihnen grundsätzlich Parteistellung gemäß § 19 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 zukommt.

Mit Schreiben vom 20. November 2020 erhoben die Einschreiter Einwendungen betreffend Lärmschutz.

Aus rechtlicher Sicht ist dazu auszuführen, dass gemäß § 44b Abs. 1 AVG Personen ihre Stellung als Partei verlieren, soweit sie nicht rechtzeitig bei der Behörde schriftlich Einwendungen erheben. Darauf wurde bereits im - unter Punkt I.4 der Begründung erläuterten - Edikt vom 16. September 2020, GZ. 2020-0.546.991, hingewiesen.

Auch § 24f Abs. 13 UVP-2000 in der aktuellen Fassung normiert ausdrücklich, dass Personen, die sich am UVP-Verfahren nicht oder nicht rechtzeitig (§§ 42, 44a iVm 44b AVG) beteiligt haben, keine Parteistellung zukommt.

Die Auflage- und Einwendungsfrist endete am 6. November 2020. Die hier angeführten Einschreiter haben daher ihre Parteistellung verloren und waren die Einwendungen als verspätet zurückzuweisen.

Ungeachtet dessen wurden die Vorbringen im Stellungnahmeband der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 14. Dezember 2020 unter der Zahl D023 fachlich behandelt. Auf Seite 133 bestätigte der Sachverständige für Lärm- und Erschütterungsschutz *aus schalltechnischer Sicht, dass die durchgeführten Berechnungen und Beurteilungen im eingewendeten Bereich (Bockfließer-Weg 2 in 2231 Strasshof (Objekt 6019)) dem Stand der Technik entsprechend durchgeführt wurden. Zusätzliche oder geänderte Maßnahmen sind aus schalltechnischer Sicht nicht erforderlich. Zur Überprüfung der tatsächlichen Schienenverkehrslärmimmissionen werden nach Betriebsaufnahme Kontrollmessungen zwingend vorgeschrieben.*

Der humanmedizinische Sachverständige war ebenfalls dieser Auffassung und merkte ergänzend an, *dass die durchgeführten Berechnungen und Beurteilungen im Bereich Bockfließer-Weg 2 in 2231 Strasshof (Objekt 6019) dem Stand der Technik entsprechend durchgeführt wurden. Neben den Kriterien der SchIV und den mittleren Maximalpegeln der Zugsvorbeifahrten wurden auch die von humanmedizinischer Seite eingeforderten an den WHO-Leitlinien orientierten Bedingungen (keine vorhabensbedingte Erhöhung des Beurteilungspegels gegenüber dem Bestand von >1,0 dB auf über 51,0 dB) erfüllt. Zur Überprüfung der tatsächlichen Schienenverkehrslärmimmissionen werden nach Betriebsaufnahme Kontrollmessungen zwingend vorgeschrieben. Aus humanmedizinischer Sicht sind unter Berücksichtigung der Stellungnahmen der SV Eisenbahnbetrieb und Schalltechnik durch die Errichtung einer „quieter route“ mit nur mehr lärmarmen Güterzügen und den projektierten bzw. geforderten Maßnahmen daher keine zusätzlichen Maßnahmen zum Schutz von Gesundheit und Leben von Menschen erforderlich (siehe auch die humanmedizinische Stellungnahme zu D001.6).*

Es wurde allerdings im humanmedizinischen Gutachten als Maßnahme eine Verlängerung der Lärmschutzwand im Bereich der Verschiebgleise Strasshof l.d.B. um zumindest 115 m und Erhöhung um 0,5 m zum Schutz der Objekte 6018, 6019 und 6020 (Beginn ca. bei km 22,600 l.d.B.) empfohlen, um auch den Freiraum zu schützen, sofern dies wirtschaftlich vertretbar scheint.

Diese zwingend erachteten Maßnahmenvorschläge wurden ebenfalls in den Spruch des Bescheides aufgenommen.

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

VI.2.2.19 Zur Marktgemeinde Weikendorf, Rathausplatz 1, 2253 Weikendorf:

Wie schon unter Punkt I.6.4 der Begründung angeführt, gab die Marktgemeinde Weikendorf, Rathausplatz 1, 2253 Weikendorf mit Schreiben vom 15. Jänner 2021 - also im Zeitraum nach Beginn der öffentlichen Auflage der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen bis zur mündlichen Verhandlung – eine Stellungnahme zur zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen ab (Beilage. /10 der Verhandlungsschrift).

Darin wurde einerseits festgehalten, dass *auf Seite 214 die Bezeichnung Feilbach falsch sei und Ersatzaufforstungen im Verhältnis 1:3 gefordert.*

Im Zuge der Verhandlung nahm der Sachverständige für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer *die Richtigstellung zur Kenntnis und führte aus, dass die Bezeichnung für das Gutachten keine Bedeutung hat, da für alle Durchlässe - durch die Kilometerangabe sind sie ja genau unterscheidbar - in gleicher Weise gilt, dass sie nicht verändert werden. Also wie der Durchlass bei km 34,562 jetzt aus Sicht der Gemeinde Weikendorf wirklich lautet - ich habe den Namen aus dem Projekt übernommen - hat keine Bedeutung, aber entscheidend ist, dass sie kilometermäßig erfasst sind und nicht verändert werden (Seite 52 der Verhandlungsschrift).*

VI.2.2.20 Zur Betriebsgesellschaft Marchfeldkanal, Franz-Mair-Straße 47, 2232 Deutsch-Wagram, vertreten durch Geschäftsführer Dipl.-Ing. Wolfgang Neudorfer:

Im Zuge der Verhandlung gab die Einschreiterin erstmals mit E-Mail vom 19. Jänner 2021 eine Stellungnahme ab.

Darin wurde die Beeinträchtigung des Marchfeldkanal-Radwanderwegs durch das Vorhaben eingewendet. Gefordert wurde, *dass es durch die Aufgabe eines Durchlasses zu keiner Verschlechterung der Durchfahrtsmöglichkeit sowie der Sicherheitsverhältnisse für die Verkehrsteilnehmer kommen darf. ... Dafür ist eine ausreichende Durchlassbreite herzustellen, die eine gefahrlose Passage der Radfahrer bei gleichzeitiger Durchfahrt eines zweispurigen Fahrzeuges zulässt (Beilage. /12 der Verhandlungsschrift).*

Aus rechtlicher Sicht ist dazu auszuführen, dass gemäß § 44b Abs. 1 AVG Personen ihre Stellung als Partei verlieren, soweit sie nicht rechtzeitig bei der Behörde schriftlich Einwendungen erheben. Darauf wurde bereits im - unter Punkt I.4 der Begründung erläuterten - Edikt vom 16. September 2020, GZ. 2020-0.546.991, hingewiesen.

Auch § 24f Abs. 13 UVP-2000 in der aktuellen Fassung normiert ausdrücklich, dass Personen, die sich am UVP-Verfahren nicht oder nicht rechtzeitig (§§ 42, 44a iVm 44b AVG) beteiligt haben, keine Parteistellung zukommt.

Die Auflage- und Einwendungsfrist endete am 6. November 2020. Die hier angeführte Einschreiterin hat daher ihre Parteistellung verloren und waren die Einwendungen als verspätet zurückzuweisen.

Ungeachtet dessen wurden die Vorbringen am zweiten Tag der mündlichen Verhandlung fachlich behandelt und wird auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen der Sachverständigen verwiesen. Laut Aussage des Sachverständigen für Eisenbahnbautechnik, Eisenbahnkreuzungen, Eisenbahnbetrieb inkl. Straßen *führt hier die Radroute Marchfeldkanal über diesen Promenadenweg im Bestand und auch zukünftig ... das, was hier geplant ist, entspricht an und für sich dem Bestand. Es ist keine Verschlechterung vom Querschnitt her (Seiten 105 ff. der Verhandlungsschrift).*

Im Übrigen wird auf die Ausführungen zur Stadtgemeinde Deutsch-Wagram die Radwege betreffend weiter oben verwiesen.

VI.2.2.21 Zur Stellungnahme des Standortanwalts von Niederösterreich, Herr Dr. Christoph Pinter:

Seitens des Standortanwalts wurde mit Schreiben vom 13. Jänner 2021 - also im Zeitraum nach Beginn der öffentlichen Auflage der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen bis zur mündlichen Verhandlung – eine Stellungnahme zur zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen abgegeben (Beilage. /8 der Verhandlungsschrift).

Darin äußerte er sich zum öffentlichen Interesse der Umsetzung des Vorhabens. Es wurden somit keine Einwendungen erhoben. In diesem Zusammenhang wird auf die allgemeinen Ausführungen unter Punkt VI.2.1.8 „Öffentliches Interesse“ der Begründung verwiesen.

VII. Würdigung der vorliegenden Beweise und Stellungnahmen

Die Entscheidung gründet sich auf das durchgeführte Ermittlungsverfahren, insbesondere auf die Einreichunterlagen einschließlich der Umweltverträglichkeitserklärung, das Gutachten gemäß § 31a EISB-G vom 15. Juli 2020 samt Anpassungen vom 26. November 2020, die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen vom 14. Dezember 2020 samt Forsttechnischem Gutachten vom 7. Dezember 2020 sowie das Ergebnis der mündlichen Verhandlung vom 19. und 20. Jänner 2021 und den gutachterlichen Auseinandersetzungen mit den (ergänzenden) Einwendungen vom 4. Juni 2021, 14. Juli 2021 und 14. Juli 2021 idF vom 25. August 2021 im Zuge des anschließenden ergänzenden Ermittlungsverfahrens.

Die erkennende UVP-Behörde hält die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen samt den Ergänzungen in der mündlichen Verhandlung und im weiteren Parteiengehör als tragende Beweismittel hinsichtlich der Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Hochleistungsstreckenvorhabens sowie die fachlichen Aussagen der Sachverständigen für Eisenbahntechnik, Eisenbahnkreuzungen, Eisenbahnbetrieb inkl. Straßen im Hinblick auf die Beurteilung der Erfüllung der Kriterien gemäß § 3 HIG und der Sachverständigen für den Fachbereich Wasserbautechnik, die Fachbereiche Abfallwirtschaft, Boden- und Grundwasserqualität, Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser sowie Wasserbautechnik und Oberflächenwasser für die Belange des WRG für vollständig, schlüssig und nachvollziehbar. Es wurden insbesondere die Umweltauswirkungen ausreichend dargestellt und es konnte schließlich festgestellt werden, dass durch das Vorhaben bei Vorschreibung der in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vorgesehenen unbedingt erforderlichen Maßnahmen keinerlei Gefährdungen, erhebliche Belastungen bzw. unzumutbare Belästigungen von den bzw. für die im UVP-G 2000 genannten Schutzgütern ausgelöst werden.

Zu allen beurteilungsrelevanten Themen wurden gutachterliche Stellungnahmen eingeholt, welche die Grundlage für die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen bilden. Die Gutachten bzw. gutachterlichen Stellungnahmen wurden von in den jeweiligen Fachgebieten einschlägig gebildeten Fachleuten erstellt, die nicht nur die fachliche Ausbildung, sondern auch eine langjährige Erfahrung als Sachverständige in den jeweils einschlägigen materienrechtlichen Genehmigungsverfahren besitzen, als gerichtlich beidete Sachverständige eingetragen sind oder auch (in der Mehrzahl) wiederholt bei UVP-Verfahren - nicht nur bei Verfahren des (nunmehrigen) Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie - als Gutachter beigezogen wurden.

Die von der UVP-Behörde eingeholte zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen ist methodisch einwandfrei und entspricht - sowohl formal als auch inhaltlich - den allgemeinen Standards für derartige Gutachten. Die beigezogenen Sachverständigen gehen in ihren Stellungnahmen und Beiträgen auf die ihnen gestellten Fragestellungen im erforderlichen Ausmaß ein. In der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen wurden die 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 relevan-

ten, rechtlichen wie fachlichen Regelwerke und technischen Standards zugrunde gelegt wurden. Angesichts dessen erfüllen die Ausführungen der von der Behörde beigezogenen Sachverständigen die rechtlichen Anforderungen, die an Gutachten gestellt werden.

Die Art und Weise, wie die Beweise (insbesondere die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen und gutachterlichen Stellungnahmen) von der UVP-Behörde erhoben wurden, entspricht damit den Bestimmungen des Ermittlungsverfahrens des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes.

Auch inhaltlich sind die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen sowie das ausgewiesene forstfachliche Rodungsgutachten samt deren Ergänzungen schlüssig und nachvollziehbar. Ein Widerspruch zu den Erfahrungen des Lebens und den Denkgesetzen kann nicht erkannt werden. Sie sind daher der Entscheidung zu Grunde zu legen. Nach ständiger Rechtsprechung des VwGH kann ein von einem tauglichen Sachverständigen erstelltes, mit den Erfahrungen des Lebens und den Denkgesetzen nicht im Widerspruch stehendes Gutachten nur auf gleicher fachlicher Ebene durch ein gleichwertiges Gutachten oder durch fachlich fundierte Argumente tauglich bekämpft werden (VwGH 25.4.2003, 2001/12/0195 u.a.). Nur Widersprüche zu den Erfahrungen des Lebens und den Denkgesetzen können auch ohne sachverständige Untermauerung aufgezeigt werden (VwGH 20.10.2005, 2005/07/0108; 02.06.2005, 2004/07/0039; 16.12.2004, 2003/07/0175). Im Zuge des Verfahrens wurden von Einschreitern keine Gegengutachten bzw. gutachterlichen Stellungnahmen vorgelegt.

Die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen wurde von der behördlich bestellten UVP-Koordinatorin auf der Grundlage der Fachbeiträge der einzelnen UVP-Sachverständigen aus den einzelnen betroffenen Fachgebieten erstellt und es erfolgte bei dessen Erstellung eine fachliche Überprüfung der Fachbeiträge durch die UVP-Koordinatorin und somit durch eine Gutachterin.

Wie bereits eingangs festgehalten, hält die erkennende UVP-Behörde die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen für schlüssig und nachvollziehbar, wobei dessen Glaubwürdigkeit auch nicht durch die von Verfahrensparteien vorgebrachten Stellungnahmen in Zweifel gezogen werden konnte. Die Sachverständigen haben sich mit den im Auflageverfahren sowie in der mündlichen Verhandlung und im ergänzenden Parteiengehör erstatteten Einwendungen und Stellungnahmen in schlüssiger und nachvollziehbarer Weise auseinandergesetzt. Auf die darin enthaltenen Aussagen darf im Hinblick auf die Beweiswürdigung in diesem Zusammenhang verwiesen werden. Die Sachverständigen haben das erstattete Vorbringen entkräftet bzw., soweit einzelne Bedenken gerechtfertigt waren, entsprechende Maßnahmevorschläge erstattet. Die Sachverständigen konnten darlegen, dass die Einwendungen und Stellungnahmen insgesamt nicht geeignet waren, die Umweltverträglichkeit des Projektes in Zweifel zu ziehen.

Das von der Projektwerberin vorgelegte Gutachten gemäß § 31a EisbG hat die UVP-Behörde zusammen mit allen anderen Ermittlungsergebnissen als Beweismittel betrachtet bzw. geprüft um festzustellen, ob alle Genehmigungsvoraussetzungen nach § 31f Z 1 bis 3 EisbG vorliegen. Seitens der UVP-Behörde erscheint das Gutachten gemäß § 31a EisbG ebenfalls schlüssig, vollständig und nachvollziehbar. Die UVP-Gutachter haben sich im Umweltverträglichkeitsgutachten auch mit den jeweils für ihre Fachgebiete wesentlichen Teilen des Gutachtens gemäß § 31a auseinandergesetzt. Da sämtliche Einwendungen zum Vorhaben zumindest indirekt auch die Richtigkeit des Gutachtens gemäß § 31a in Frage stellen, wurden zur fachlichen Bewertung von Einwendungen grundsätzlich die von der Behörde als nichtamtliche Sachverständige herangezogenen UVP-Gutachter beauftragt. Die fachliche Auseinandersetzung mit den einzelnen

Einwendungen ist dem Fragenbereich 4 des Umweltverträglichkeitsgutachtens und der Verhandlungsschrift zu entnehmen. Seitens der UVP-Gutachter wurden im Zuge des Verfahrens keine Widersprüche zu den Aussagen im Gutachten gemäß § 31a festgestellt.

Nach Würdigung der vorliegenden Beweismittel ist die erkennende UVP-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. Zum Ausschluss der aufschiebenden Wirkung

Mit Schriftsatz vom 4. August 2021 hat die ÖBB-Infrastruktur AG den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung gemäß § 13 Abs. 2 VwGVG beantragt. Begründet wurde dies damit, dass Gefahr im Verzug vorliege, was *bedeutet, dass bei Aufschiebung der Vollstreckung des Bescheides ein gravierender Nachteil für das öffentliche Wohl entstehen würde (vgl Hengstschläger/Leeb zu § 64 AVG Rz 31 mit Judikaturnachweisen).*

Bei der Entscheidung über diesen Antrag ist die Behörde von folgenden Erwägungen ausgegangen:

Die Bezugshabenden, diesem Antrag auf Aberkennung der aufschiebenden Wirkung zugrunde liegenden Rechtsvorschriften finden sich in § 13 VwGVG betreffend Aufschiebende Wirkung.

§ 13 Abs. 1 VwGVG legt fest, dass einer rechtzeitig eingebrachten und zulässigen Beschwerde gemäß Art. 130 Abs. 1 Z 1 B-VG aufschiebende Wirkung zukommt.

Gemäß § 13 Abs. 2 VwGVG kann die Behörde die aufschiebende Wirkung mit Bescheid ausschließen, wenn nach Abwägung der berührten öffentlichen Interessen und Interessen anderer Parteien der vorzeitige Vollzug des angefochtenen Bescheides oder die Ausübung der durch den angefochtenen Bescheid eingeräumten Berechtigung wegen Gefahr im Verzug dringend geboten ist. Ein solcher Ausspruch ist tunlichst schon in den über die Hauptsache ergehenden Bescheid aufzunehmen.

Gemäß § 13 Abs. 4 VwGVG kommt einer Beschwerde gegen einen Bescheid gemäß Abs. 2 keine aufschiebende Wirkung zu.

Zuständige Behörde gemäß § 13 Abs. 2 VwGVG für die Entscheidung über den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung einer rechtzeitig eingebrachten und zulässigen Beschwerde gemäß Art. 130 Abs. 1 Z 1 B-VG ist jene Behörde, die den angefochtenen Bescheid erlassen hat.

Die Zuständigkeit zur Entscheidung über den am 4. August 2021 gestellten Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG auf Ausschluss der aufschiebenden Wirkung einer rechtzeitig eingebrachten und zulässigen Beschwerde gemäß Art. 130 Abs. 1 Z 1 B-VG gegen den gegenständlichen UVP-rechtlichen Bescheid betreffend Erteilung der UVP-Genehmigung für das Vorhaben !ÖBB-Strecke 11401, Wien Praterstern - Staatsgrenze nächst Bernhardsthal; Abschnitt SÜD (Wien-Süßenbrunn-Angern); km 11,900 bis km 39,010; „Modernisierung der Nordbahn; Südabschnitt““ obliegt somit der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt Energie, Mobilität, Innovation und Technologie als für das gegenständliche UVP-Vorhaben im gegenständlichen teilkonzentrierten Verfahren zuständiger Behörde.

Gemäß § 13 Abs. 2 zweiter Satz VwGVG hat die Behörde den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung tunlichst schon in den über die Hauptsache ergehenden Bescheid aufzunehmen.

Demgemäß hatte die Entscheidung über den gemeinsam mit ihrer Stellungnahme vom 26.11.2020 gestellten Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG auf Ausschluss der aufschiebenden Wirkung im Rahmen des gegenständlichen UVP-rechtlichen Genehmigungsbescheides gemäß Spruchpunkt VI. zu erfolgen.

§ 13 Abs. 2 erster Satz VwGVG ermächtigt die Behörde, die mit einer rechtzeitig eingebrachten und zulässigen Berufung ansonsten ex lege eintretende aufschiebende Wirkung auszuschließen, wenn die vorzeitige Vollstreckung nach Abwägung der berührten öffentlichen Interessen und Interessen der anderen Parteien durch die Ausübung der durch den angefochtenen Bescheid eingeräumten Berechtigung wegen Gefahr im Verzug dringend geboten ist.

Beim öffentlichen Interesse iSd § 13 Abs. 2 erster Satz VwGVG muss es sich um ein besonderes öffentliches Interesse handeln, aus dem wegen der „triftigen Gründe“ des konkreten Falles die vorzeitige Vollstreckung des Bescheides „sachlich geboten“ ist (Hengstschläger, ÖJZ 1973, 539; vgl auch VfSlg 11.196/1986; 16.460/2002; 17.346/2004).

Für den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung der Beschwerde genügt es jedoch nicht, dass ein öffentliches Interesse an der vorzeitigen „Vollstreckung“ des Bescheides besteht, sondern es muss darüber hinaus noch die Umsetzung des Bescheides in die Wirklichkeit wegen Gefahr im Verzug dringend geboten sein. „Gefahr im Verzug“ bedeutet, dass bei Aufschub der „Vollstreckung“ des Bescheides ein gravierender Nachteil für das öffentliche Wohl entsteht (vgl. Hengstschläger/Leeb zu § 64 AVG, Rz 31).

Bei der Prüfung des Ausschlusses der aufschiebenden Wirkung eines Rechtsmittels im Anlagenehmigungsverfahren sind die öffentlichen Interessen den privaten Interessen gegenüberzustellen. Überwiegen die öffentlichen Interessen, ist die Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung eines Rechtsmittels gerechtfertigt.

Die Projektwerberin hat – neben allgemeinen rechtlichen Ausführungen – ihren Antrag auf Aberkennung der aufschiebenden Wirkung in ihrem Schreiben vom 4. August 2021 wie folgt begründet:

- *Der Großteil der im Projekt vorgesehenen Maßnahmen betrifft Reinvestitionen, die aufgrund des bevorstehenden Ablaufs der technischen Nutzungsdauer der Anlagen erforderlich sind; dies betrifft insbesondere Oberleitung und Sicherungsanlagen sowie Gleise und Weichenverbindungen;*
- *Die Projektwerberin hat nach der mündlichen Verhandlung am 19. und 20.01.2021 den Kontakt mit den Parteien aufgenommen und betreffend das Ausmaß der Ersatzaufforstung den diesbezüglichen Einwendungen Rechnung getragen;*
- *Die Einwendungen der Verfahrensparteien enthalten weder ein substantiiertes Vorbringen noch sind sie sonst geeignet, die Ausführungen der Sachverständigen als unvollständig, widersprüchlich oder unschlüssig erscheinen zu lassen. Sie treten den Sachverständigengutachten in keiner Weise im Sinne der ständigen Judikatur des VwGH bzw. der Verwaltungsgerichte auf gleicher fachlicher Ebene entgegen (vgl. VwGH 19.03.2015, Ra 2015/06/0024; VwGH 06.07.2016, Ro 2016/08/0012 sowie LVwG NÖ 24.03.2020, LVwG-AV-1250/001-2019 u.a.). Vielmehr haben sich die Sachverständigen umfangreich, argumentiert und gut begründet mit diesen Einwendungen auseinandergesetzt.*
- *Im gegenständlichen Fall sind die Voraussetzungen für den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung schon deshalb gegeben, da sämtliche Einwendungen bekannt sind (weitere, bisher*

nicht vorgebrachte Einwendungen wären wegen Fristversäumnis präkludiert), ein Teil dieser Einwendungen berücksichtigt wurde oder mangels eines berücksichtigungswürdigen Vorbringens auch von den Sachverständigen als unbegründet beurteilt wurde.

- *Die Projektwerberin vertritt zusammengefasst den Standpunkt, dass die noch „offenen“ Einwendungen nicht geeignet sind, einen Aufschub der Konsumierbarkeit einer Genehmigung des Vorhabens zu rechtfertigen.*
- *Da die unberücksichtigt gebliebenen Forderungen bzw. Einwendungen nicht geeignet sind, ein relevantes Interesse darzutun, kann noch weniger die Rede von erheblichen Interessen sein, die gegen die Aberkennung der aufschiebenden Wirkung allfälliger Rechtsmittel sprechen würden. Dies trifft v.a. auf jene Forderungen der Verfahrensparteien zu, die keine subjektiv-öffentlichen Rechte zum Inhalt haben, sondern darin bestehen, die Projektwerberin zu einer anderen oder zusätzlichen Ausgestaltung von Begleitmaßnahmen (Unterführungen, begleitendes Wegenetz udgl.) zu verhalten. Solche Maßnahmen würden ohnedies über die jetzt dringend gebotene Umsetzung des Genehmigungsbescheids hinausgehen.*

Dagegen sind die öffentlichen Interessen an einer umgehenden Inangriffnahme der Bauarbeiten zur Umsetzung des Vorhabens von besonderem und dringendem Gewicht.

- *Dem öffentlichen Schienennetz kommt in mehrfacher Hinsicht eine besondere volkswirtschaftliche Bedeutung zu:*
 - *Ein effizienter, moderner, leistungsfähiger und störungsfreier Schienenverkehr leistet im Transportsektor unbestreitbar den wesentlichsten Beitrag zur Dekarbonisierung und zur Minderung der Auswirkungen des Klimawandels und bieten insbesondere die angestrebte Taktverdichtung und Erhöhung der Geschwindigkeit einen Anreiz zur verstärkten Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel.*
 - *Die Verfügbarkeit des Schienennetzes ist von wesentlicher Bedeutung für die reibungslose Abwicklung möglichst zahlreicher und pünktlicher Zugfahrten im öffentlichen Nahverkehr. So ist das Projekt auch Teil des Zielzustands eines verdichteten Schnellbahntaktes im Großraum Wien, der neben der Nordbahn auch dementsprechende Taktverdichtungen auf der Nordwestbahn sowie der Südbahnstrecke umfassen soll.*
 - *Der weitgehende Abschluss der Bauarbeiten im Südabschnitt (insbesondere der Umbau der Bahnhöfe und Haltestellen) ist Voraussetzung für die Verwirklichung der Folgeprojekte, insbesondere für das Projekt „Modernisierung Nordbahn – Nordabschnitt“.*
 - *Die angestrebte Verdichtung des Schnellbahntaktes im Südabschnitt ist erst nach Erneuerung der Oberleitungsanlagen und anschließender Stromversorgung durch das Unterwerk Angern möglich.*
 - *Die Auflassung schienengleicher Eisenbahnübergänge trägt zu einer wesentlichen Erhöhung der Verkehrssicherheit bei.*

Gegenstand des Vorhabens ist auch die Erneuerung von Anlagen(teilen), die

- *aufgrund ihres derzeitigen Zustandes vor dem Ende ihrer technischen und wirtschaftlichen Lebensdauer stehen,*
- *im Zuge der Umsetzung des Bauvorhabens abgetragen und*
- *nach dem Inhalt der Genehmigung durch neuwertige, dem aktuellen Stand der Technik und den geltenden Sicherheitsanforderungen Anlagen ersetzt werden sollen.*

Bei einer späteren Projektumsetzung würden notwendige Reinvestitionen erst sukzessive durchgeführt werden und somit die Instandhaltungskosten insgesamt auf einem höheren Niveau bleiben; z. B. müssten im Rahmen von Erhaltungsarbeiten Anlagenteile getauscht werden, die bei Abtragung der Anlagen keiner zweckmäßigen Verwendung mehr zugeführt werden könnten.

Die Nichtkonsumierung geplanter Streckensperren, Umleitungen oder Schienenersatz-verkehre wäre als frustrierter Aufwand zu betrachten und würde – neben einer zusätzlichen Verminderung des Mobilitätsangebots - zu einem weiteren Einnahmenentfall führen.

Die finanziellen Nachteile durch Einnahmenverluste bzw. Instandhaltungsmehrkosten sind objektiv nicht notwendig, würden aber – in der aufgrund der Corona-Pandemie nunmehr ohnehin hochgradig angespannten Wirtschaftslage – entstehen, wenn die aufschiebende Wirkung allfälliger Rechtsmittel der vorliegenden Beschwerden nicht aberkannt wird.

Als drohender gravierender Nachteil für das öffentliche Wohl hat die Antragstellerin angeführt: Wenn allfälligen Beschwerden eine aufschiebende Wirkung zukommen sollte und in der Folge der Abschluss eines verwaltungsgerichtlichen Verfahrens abgewartet werden muss, würde dies zumindest eine einjährige Verzögerung nicht nur dieses Projekts, sondern auch der Folgeprojekte nach sich ziehen. Dabei würde nicht nur die verlängerte Dauer des Behördenverfahrens schlagend werden, sondern auch der Umstand, dass sowohl der notwendige Vergabeprozess als auch betriebliche Maßnahmen wie Erstellung von Baustellenfahrplänen, Bau- und Betriebsanweisungen, Streckensperren etc. einer mehrmonatigen Vorlaufzeit bedürfen. Bei einer verzögerten Projektumsetzung könnten auch Synergien mit ohnehin notwendigen Streckensperren aufgrund von Instandhaltungsarbeiten (die nicht Antrags-, sehr wohl aber Beurteilungsgegenstand waren) nicht genützt werden und würde es in weiterer Folge zu nochmaligen Umleitungs- oder Schienenersatzverkehren kommen.

Die Umsetzung des Vorhabens steht aufgrund der oben genannten Umstände unter hohem zeitlichem, wirtschaftlichem und betrieblichem Druck. Dagegen bestehen nach dem Inhalt der vorliegenden Einwendungen im Verhältnis dazu bestenfalls untergeordnete Interessen an einem weiteren Aufschub.

Somit basiert das überwiegende öffentliche Interesse am Ausschluss der aufschiebenden Wirkung insbesondere auf folgenden Umständen:

- *Vermeidung von Instandhaltungsmehrkosten und frustrierten Aufwendungen*
- *Vermeidung zusätzlicher Streckensperren, Umleitungen, Schienenersatzverkehre und damit verbundener Einnahmenverluste*
- *Vermeidung weiterer Angebotseinschränkungen für Reisende und Eisenbahn-verkehrsunternehmen*
- *Vermeidung der Verzögerung von Projekten, für die die Modernisierung der Nordbahn (Südabschnitt) Voraussetzung ist*
- *Errichtung behindertengerechter Bahnhofsanlagen*
- *Fahrzeitverkürzungen und Taktverdichtungen*
- *Erhöhung der Sicherheit auf der Strecke durch die Auflassung schienengleicher Eisenbahnübergänge*

Vor dem Hintergrund der Judikatur zu § 13 VwGVG (vgl. zuletzt etwa VwGH 02.11.2018, Ra 2018/03/0111; LVwG NÖ, 27.06.2019, LVwG-AV-650/001-2019) stehen damit den weit über-

wiegenden und dringlichen öffentlichen Interessen keine für die Aufrechterhaltung der aufschiebenden Wirkung allfälliger Rechtsmittel sprechenden anderen öffentlichen oder Partikularinteressen entgegen, was u.a. schon dadurch begründet ist, dass in den bisherigen Einwendungen dem Projekt nicht grundsätzlich entgegengetreten wurde.

Zum grundsätzlichen öffentlichen Interesse an der Realisierung des Vorhabens wird auf die allgemeinen Ausführungen unter Punkt VI.2.1.8 „Öffentliches Interesse“ der Begründung verwiesen. An dieser Stelle ist insbesondere hervorzuheben, dass durch die rasche Umsetzung des Vorhabens die Verkehrssicherheit erhöht wird. Zudem kommt es durch den Ausbau der Strecke durch die Verlagerung des Gütertransports von der Straße auf die Schiene zu einer Reduktion für die Belange des Klimaschutzes relevanten Reduktion der CO₂-Emissionen. Die Nordbahn hat auch eine große internationale Bedeutung, da über diese Strecke der Personenfernverkehr von Wien und Graz nach Prag und weiter nach Berlin abgewickelt wird. Soll Bahnfahren attraktiviert werden, muss die Bahn die Chance haben, ihre Kunden schnell, pünktlich und selbstverständlich auch sicher zu befördern. Die entsprechenden Kapazitätsengpässe müssen daher unbedingt schleunigst beseitigt werden.

Die von der Projektwerberin für die Fahrgäste möglichst rasch zur Realisierung vorgesehenen Verbesserungen an den Bahnhöfen und Haltestellen, insbesondere deren behindertengerechte Errichtung, Fahrzeitverkürzungen und die Erhöhung der Sicherheit auf der Strecke sowie die Verminderung des Schadstoffausstoßes der Züge durch die Möglichkeit zur E-Traktion liegen jedenfalls im öffentlichen Interesse. Der dringend erforderliche Ausbau der Strecke, der der Verbesserung der Sicherheit, des Angebotes für Reisende, der Umwelt sowie der Qualität der Betriebsführung dient, wird von der Projektwerberin nachvollziehbar dargelegt.

Durch die Verzögerung der Ausführung bzw. Betriebseinstellung von Infrastrukturvorhaben dieser Größe droht außerdem die Gefahr eines hohen volkswirtschaftlichen Schadens sowohl durch die in der Regel erforderlichen höheren finanziellen Aufwendungen für den Bau, die Sicherung und die verzögerte Errichtung, als auch insgesamt durch die verspätete Inbetriebnahme und die Auswirkungen auf den regionalen und überregionalen Eisenbahnverkehr bzw. den dadurch verspäteten Nutzen für die Allgemeinheit.

Die Behörde geht davon aus, dass es aus den von der Projektwerberin aufgezählten öffentlichen Interessen aus Gefahr im Verzug und zwar insbesondere im Hinblick auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit, dem Ausbau der Barrierefreiheit in Bahnhöfen und Haltestellen und der Minimierung von Schadstoffen, dringend geboten ist, dass das Vorhaben „Modernisierung der Nordbahn; Südabschnitt“ möglichst bald errichtet und für den Verkehr freigegeben wird.

Aus Sicht der Behörde kann jedenfalls vom Vorliegen eines öffentlichen Interesses an der raschen Realisierung des Vorhabens ausgegangen werden.

Die bereits ua durch die Auswirkungen der COVID-Pandemie schon eingetretenen und allenfalls noch durch verwaltungsgerichtliche Verfahren zu befürchtenden Verzögerungen bedingen auch aus Sicht der Behörde einen erheblichen Nachteil für die Öffentlichkeit. Auch die von der ÖBB-Infrastruktur AG genannten Nachteile der Projektwerberin wie betriebliche und finanzielle Nachteile können von der Behörde nachvollzogen werden und legen diese ebenfalls nicht im öffentlichen Interesse. Aus Sicht der Behörde liegt durch die befürchtete weitere Verzögerung aus den dargelegten Gründen somit eingravierender Nachteil für das öffentliche Wohl vor.

Die Behörde kommt daher nach der erforderlichen Interessensabwägung zu dem Schluss, dass das öffentliche Interesse an der raschen Realisierung des Vorhabens die Interessen der anderen Parteien im Sinne des § 13 Abs. 2 VwGVG überwiegt.

Für den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung der Beschwerde genügt es jedoch nicht, dass ein Interesse einer Partei oder des öffentlichen Wohles an der vorzeitigen Inanspruchnahme

des Bescheides besteht, sondern es muss darüber hinaus noch die Umsetzung des Bescheides in die Wirklichkeit wegen Gefahr im Verzug dringend geboten sein.

Durch eine allenfalls gegen den gegenständlichen Bescheid erhobene Beschwerde und durch die dadurch bedingte verspätete Realisierung des Vorhabens wird die Errichtung behindertengerechter Bahnhofsanlagen sowie die dringend gebotene Erhöhung der Sicherheit auf der Strecke durch die Auflassung schienengleicher Eisenbahnübergänge verzögert und auch Synergien mit ohnehin notwendigen Streckensperren aufgrund von Instandhaltungsarbeiten (die nicht Antrags-, sehr wohl aber Beurteilungsgegenstand waren) nicht genutzt werden und würde es in weiterer Folge zu nochmaligen Umleitungs- oder Schienenersatzverkehren kommen, womit auch die mit der Verkehrswirksamkeit des gegenständlichen Streckenabschnitts zu diesem Zeitpunkt geplanten, insbesondere im öffentlichen Interesse gelegenen Verbesserungen für den Eisenbahnverkehr nicht verwirklicht werden können.

Neben diesen gravierenden Nachteilen für das öffentliche Wohl sind mit einer verzögerten Realisierung des Vorhabens als auch mit einer verzögerten Betriebsaufnahme – neben einer Verzögerung bei der Erreichung der Ziele zum Schutz des Klimas – darüber hinaus sowohl für die Projektwerberin als auch für die öffentliche Hand (unmittelbare und mittelbare) gravierende finanzielle Nachteile zu erwarten.

Nach Abwägung der öffentlichen Interessen und der Interessen der anderen Parteien im Sinne des § 13 Abs. 2 VwGVG war daher von der Erfüllung der Tatbestandsvoraussetzungen des § 13 Abs. 2 VwGVG auszugehen. Zur Abwendung eines schweren volkswirtschaftlichen Schadens war daher die vorzeitige Ausübung der der Projektwerberin gemäß Spruchpunkt VI. des gegenständlichen Bescheides eingeräumten Berechtigung wegen Gefahr im Verzug dringend geboten.

IX. Zusammenfassung

Aus dem oben Angeführten folgt nun, dass sowohl die materienrechtlichen Genehmigungsvoraussetzungen des HIG (Trassengenehmigung), des EisbG (eisenbahnrechtliche Baugenehmigung), des WRG (Genehmigung für Versickerungen) und des Forstgesetzes (Rodungsbewilligung) als auch die im UVP-G 2000 enthaltenen zusätzlichen Genehmigungsvoraussetzungen erfüllt sind. Zusammenfassend ist daher festzuhalten, dass das Vorhaben, insbesondere auch aufgrund seiner Umweltverträglichkeit, als genehmigungsfähig qualifiziert werden muss, weshalb die Genehmigung zu erteilen war.

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

Es war daher spruchgemäß zu entscheiden.

X. Kosten

Die Vorschreibung der Kommissionsgebühren, welche durch die Teilnahme der einzelnen dem Verfahren hinzugezogenen Amtsorganen an der am 7. September 2016 und am 22. Oktober 2020 durchgeführten Ortsaugenscheinen angefallen sind, stützt sich auf die im Spruch zitierten gesetzlichen Bestimmungen. Aufgrund der Tatsache, dass die mündliche Verhandlung nicht außerhalb des Amtes vorgenommen, sondern dort in Form einer Videokonferenz abgehalten wurde, waren hierfür keine Kommissionsgebühren vorzuschreiben.

Auf Grund der abgabenrechtlichen Begünstigung des § 50 Bundesbahngesetz, BGBl. I 825/1992 idgF, sind von der ÖBB-Infrastruktur AG weder Bundesverwaltungsabgaben noch Gebühren nach dem Gebührengesetz zu entrichten, soweit sich diese Abgaben aus der Erfüllung ihrer Aufgaben gemäß dem Bundesbahngesetz ergeben.

Rechtsmittelbelehrung

Sie haben das Recht gegen diesen Bescheid Beschwerde zu erheben.

Die Beschwerde ist innerhalb von vier Wochen nach Zustellung dieses Bescheides schriftlich beim Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie einzubringen.

Sie hat den Bescheid, gegen den sie sich richtet, und die Behörde, die den Bescheid erlassen hat, zu bezeichnen. Weiters hat die Beschwerde die Gründe, auf die sich die Behauptung der Rechtswidrigkeit stützt, das Begehren und die Angaben, die erforderlich sind, um zu beurteilen, ob die Beschwerde rechtzeitig eingebracht ist, zu enthalten.

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

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

Hinweis:

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

Die Gebühr ist unter Angabe des Verwendungszwecks durch Überweisung auf das Konto des Finanzamtes für Gebühren, Verkehrssteuern und Glücksspiel (IBAN: AT83 0100 0000 0550 4109, BIC: BUNDATWW) zu entrichten. Die Entrichtung der Gebühr ist durch einen Zahlungsbeleg oder einen Ausdruck über die erfolgte Erteilung einer Zahlungsanweisung nachzuweisen; dieser Beleg ist der Eingabe anzuschließen. Notare, Rechtsanwälte, Steuerberater oder Wirtschaftsprüfer können die Entrichtung der Gebühr auch durch einen schriftlichen Beleg des spätestens zugleich mit der Eingabe weiterzuleitenden Überweisungsauftrages nachweisen, wenn sie darauf mit Datum und Unterschrift bestätigen, dass der Überweisungsauftrag unter einem unwiderruflich erteilt wird.

Weiterer Hinweis:

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

Wird das gleiche Schriftstück mehrmals gültig zugestellt, so ist gemäß § 6 des Zustellgesetzes die erste Zustellung maßgebend.

Für die Bundesministerin:

Mag. Gabriele Fiedler