

BMVIT - IV/IVVS4 (UVP-Verfahren Landverkehr)
ivvs4@bmvit.gv.at

Mag. Gabriele Fiedler
Sachbearbeiter/in

gabriele.fiedler@bmvit.gv.at
+43 (1) 71162 65 2220
Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien
Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

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

Geschäftszahl: BMVIT-320.004/0013-IV/IVVS4/2019

Wien, 24. Oktober 2019

ÖBB-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg
km 32,250 bis km 48,156
Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung
Umweltverträglichkeitsprüfung und teilkonzentriertes
Genehmigungsverfahren gemäß §§ 23b, 24 und 24f UVP-G 2000
Antrag auf Genehmigung
Öffentliche mündliche Verhandlung am 21. Oktober 2019

Verhandlungsschrift

**über die öffentliche mündliche Verhandlung aufgenommen am 21. Oktober 2019 im
Dorfzentrum Oberweiden, 2295 Oberweiden 51.**

Die Verhandlungsleiterin eröffnet die Verhandlung am 21. Oktober 2019 um 10:00 Uhr, im Dorfzentrum Oberweiden, 2295 Oberweiden 51, begrüßt die Teilnehmer an dieser mündlichen Verhandlung, insbesondere die Sachverständigen sowie den Vertreter der Gemeinde Weikendorf, den Standortanwalt, die Vertreter der Umweltorganisation VIRUS, der Bürgerinitiative und die Vertreterin der Grünen Gänserndorf sowie der ÖBB-Infrastruktur AG als Antragstellerin. Im Anschluss daran stellt sie die UVP-Sachverständigen und deren Fachgebiete sowie die Vertreter der UVP-Behörde vor.

Verhandlungsteilnehmer:

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Abt. IV/IVVS4:

Mag.^a Gabriele Fiedler als Verhandlungsleiterin

Mag. Michael Andresek

Mag. Simon Ebner

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Abteilung IV/E4:

Ing. Wilhelm Lampel, als UVP-Sachverständiger für die Fachgebiete Elektromagnetische Felder, Licht (Beleuchtung)

UVP-Koordination:

Bettina Riedmann, MAS ETH RP, MAS (Mediation)

Karin Riegler

Nichtamtliche UVP-Sachverständige:

Dipl.-Ing. Thomas Setznagel für das Fachgebiet Verkehr (Schiene/Straße/Bahnbetrieb)

Dr. Paul Wexberg für das Fachgebiet Humanmedizin

Dr. Günther Achs für das Fachgebiet Lärm- und Erschütterungsschutz

Dipl.-Ing. Peter Flicker für das Fachgebiet Wasserbautechnik

Univ. Prof. Dr. Erich Mursch-Radlgruber für das Fachgebiet Luft und Klima

Priv. Doz. Dr. Fritz Kopf für die Fachgebiete Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik

Dr. Annemarie Graus-Göldner für die Fachgebiete Abfallwirtschaft und Bodenchemie

Dr. Hans Peter Kollar für die Fachgebiete Biologische Vielfalt - Tiere, Pflanzen (Ökologie)

Dipl.-Ing. Martin Kühnert für die Fachgebiete Forsttechnik, Wald- und Wildökologie

Dipl.-Ing. Hans Kordina für die Fachgebiete Denkmalschutz, Raumplanung, Flächenverbrauch, Landschaftsbild, Kulturgüter und Sachgüter

Dipl.-Ing. Werner Stellar für das Fachgebiet Eisenbahntechnik

Sachverständige gemäß § 31a EibG (BCTen):

Johanna Rammer-Wutte, MA, BA, BSc (Koordination Gesamtgutachten)

Matthias Bauer

Dipl.-Ing. Volker Havelec (Eisenbahnbautechnik)

Ing. August Zierl (Leit- und Sicherungstechnik)

Ing. Jan Fritz MSc (Energieversorgung 16,7Hz & 50Hz)

Dipl.-Ing. Erwin Pani (Konstruktiver Ingenieurbau)

Dipl.-Ing. Katharina Taumberger (Hochbau)

Dipl.-Ing. Dr. Birgit Strenn (Geotechnik und Wasserbautechnik)

Dr. Fritz Kopf (Geologie und Hydrogeologie)

Dipl.-Ing. Hanno Töll (Lärmschutz)

Gemeinde Weitendorf:

Bürgermeister Ing. Johann Zimmermann

Land Niederösterreich, Abteilung Anlagenrecht:

Mag. Johann Lang

Land Niederösterreich, Abteilung Straße 4:

Dipl.-Ing.(FH) Johann Kollmayer

Straßenmeisterei Gänserdorf:

Anton Maritschnig

Wirtschaftskammer NÖ, Standortanwalt:

Dr. Christoph Pinter, Mag. Yvonne Riegler

ÖBB-Infrastruktur AG:

Ing. Christian Trummer, Dipl.-Ing. Peter Matausch, Mag. Brigitte Winter, Dipl.-Ing. Florian Bachl, Karin Süss, Gerhard Düller, Wolfgang Hager, Mathyas Matejker, Manfred Novak, Jan Gappmaier

Projektanten:

Dipl.-Ing. Klaus Schedl, Dipl.-Ing. Jürgen Paar, Dipl.-Ing. Markus Beitzl, Sandra Blass, Bernd Scharitzer, Pamela Bauer, Dipl.-Ing. Katrin Permenschlager, Dipl.-Ing. Günter Dreisiebner, Bozena Gabriel, Gerhard Novotny, Dipl.-Ing. Jörg Sobl, Martin Tollmann, Mag. Wolfgang Linhart, Mag. Oliver Montag, Michaela Neubauer-Liszt, Julia Kandlhofer, Jonathan Gullner, Fritz Krejcarek

Weitere Verhandlungsteilnehmer:

Wolfgang Rehm, Rainer Hynek, Kathrin Pesek, Beate Kainz, Martina Rauscher, Edeltrude Rehm

Die Verhandlungsleiterin fasst die bisher erfolgten Verfahrensschritte zusammen:

Sie weist darauf hin, dass der verfahrenseinleitende Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG vom 28. Februar 2019, eingelangt bei der UVP-Behörde am 7. März 2019, durch ein weiteres Schreiben vom 6. Juni 2019 verbessert wurde.

Bereits im Zuge der Verfahrenseinleitung gemäß § 24a Abs. 3 bis 5 UVP-G 2000 wurden die mitwirkenden Behörden, die Standortgemeinden und die Niederösterreichische Umweltanwaltschaft sowie die zu beteiligenden Formalparteien und Amtsstellen mit Schreiben vom 3. April 2019, GZ. BMVIT-320.004/0004-IV/IVVS4/2019, von der Einleitung des Verfahrens informiert, der Genehmigungsantrag sowie die Umweltverträglichkeitserklärung übermittelt und die Möglichkeit zur Stellungnahme eingeräumt. Die sie betreffenden Projektunterlagen (Trassengenehmigungsunterlagen, Bauentwurf) wurden zeitgerecht vor der im Zuge des Verfahrens vorgesehenen öffentlichen Auflage von der Antragstellerin direkt übermittelt.

Seitens des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie wurden nach den Bestimmungen des § 3b UVP-G 2000 ein UVP-Koordinator zur Unterstützung der Behörde sowie die vorgestellten Sachverständigen für die einzelnen betroffenen Fachgebiete mit der Erstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens (Gesamtgutachten) beauftragt.

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.

Unter Anwendung der Bestimmungen der §§ 44a ff. des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes (AVG) hat die Behörde mit Edikt vom 6. Juni 2019, GZ. BMVIT-320.004/0006-IV/IVVS4/2019, den verfahrenseinleitenden Antrag im Großverfahren kundgemacht.

Die Anwendung der Großverfahrensbestimmungen des AVG ergibt sich aus der Tatsache, dass am gegenständlichen Verfahren mehr als 100 Personen beteiligt sind.

In diesem Edikt wurde neben dem Aufliegen des Antrags, der Umweltverträglichkeitserklärung samt Projektunterlagen und der Trassengenehmigungsunterlagen bei der UVP-Behörde und den Standortgemeinden Gänserndorf, Weikendorf, Weiden an der March und Marchegg die Möglichkeit der Einsichtnahme und der Einbringung schriftlicher Einwendungen gegen dieses Vorhaben im Zeitraum von Donnerstag, den 13. Juni 2019 bis einschließlich Freitag, den 26. Juli 2019 kundgemacht.

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

Nach der Einleitung des Verfahrens sowie während der oben genannten Einwendungsfrist wurden beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie folgende schriftliche Einwendungen bzw. Stellungnahmen eingebracht:

- Bundesministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, Stubenring 1, 1010 Wien vom 07.05.2019 und 23.07.2019
- NÖ Umweltschutz, Wiener Straße 54, 3109 St. Pölten vom 27.06.2019
- Wirtschaftskammer Niederösterreich, Abteilung Umweltpolitik, Wirtschaftskammer-Platz 1, 3100 St. Pölten vom 18.07.2019
- Die GRÜNEN Bezirk Gänserndorf, Hauptstr. 39, 2230 Gänserndorf, vertreten durch die Bezirksverantwortliche und Fraktionsvorsitzende Beate Kainz vom 22.07.2019
- Rainer Hynek, Bahnstraße 8, 2253 Weikendorf vom 24.07.2019
- Gregor Linizhuber, Bahnstraße 14, 2253 Weikendorf vom 24.07.2019
- Bürgerinitiative Lärmschutz Weikendorf, vertreten durch Rainer Hynek, Bahnstraße 8, 2253 Weikendorf vom 17.07.2019
- Umweltorganisation VIRUS - Verein Projektwerkstatt für Umwelt und Soziales, Währingerstr. 59, 1090 Wien, vertreten durch den Vereinsvorsitzenden Wolfgang Rehm vom 26.07.2019

Die einzelnen angeführten Stellungnahmen wurden unmittelbar nach Einlangen laufend per E-Mail der Koordination zur Weiterleitung an die von der Behörde beauftragten Sachverständigen zwecks Bearbeitung im Umweltverträglichkeitsgutachten und auch der Projektleitung übermittelt. In weiterer Folge wurde der Projektwerberin gemäß § 45 Abs. 3 AVG das Zwischenergebnis der Beweisaufnahme zur Kenntnis gebracht.

Im Zuge der Erstellung des Fragenbereichs 4 des Umweltverträglichkeitsgutachtens hat sich Bedarf an **ergänzenden Auskünften** ergeben. Unter Bezugnahme auf die Mitwirkungsverpflichtung gemäß § 24c Abs. 6 UVP-G 2000, der Behörde und den Sachverständigen alle für

die Erstellung des Gutachtens erforderlichen Auskünfte zu erteilen wurde die Projektwerberin aufgefordert, folgende Fragen zu beantworten:

- Da die Umweltverträglichkeitserklärung darüber keine eindeutigen Aussagen enthält, hat sich die Erforderlichkeit einer Klarstellung zur Haltestelle Weikendorf als erforderlich erwiesen.
- Im Bereich Luft und Klima: Bis zu welcher Größenordnung kann durch die Elektrifizierung der Strecke 115 CO₂ und Feinstaub eingespart werden? (dies auf Basis von Betriebsprogramm und Prognose)

Im Umweltverträglichkeitsgutachten vom 6. September 2019 haben sich die behördlich bestellten UVP-Sachverständigen damit und im Fragenbereich 4 mit den Vorbringen gemäß § 24c Abs. 5 Z 2 UVP-G 2000 fachlich auseinandergesetzt.

Betreffend die Bürgerinitiative „Lärmschutz Weikendorf“ hält die Verhandlungsleiterin fest, dass mit E-Mail vom 17. Juli 2019, eingelangt bei der UVP-Behörde am selben Tag - somit während des Zeitraums der öffentlichen Auflage - die Stellungnahme der Bürgerinitiative gemeinsam mit einer Unterschriftenliste vorgelegt wurde.

Im Zuge des Ermittlungsverfahrens wurde die Prüfung der Unterschriftenliste der Bürgerinitiative durch die Gemeinden als Wahlbehörden veranlasst und festgestellt, dass diese von mehr als 200 Personen, die zum Zeitpunkt der Unterstützung in der Standortgemeinde oder in einer an diese unmittelbar angrenzende Gemeinde für Gemeinderatswahlen wahlberechtigt waren, unterschrieben wurde. Es ist somit von der Konstituierung einer Bürgerinitiative im Sinne des § 19 Abs. 4 UVP-G 2000 auszugehen.

Zuletzt wurde am 18. September 2019 mit weiterem Edikt vom 9. September 2019, GZ. BMVIT-320.004/0012-IV/IVVS4/2019, die Anberaumung der öffentlichen mündlichen Verhandlung für den 21. Oktober 2019 kundgemacht. Unter einem erfolgte in diesem Edikt auch die Kundmachung der öffentlichen Auflage des Umweltverträglichkeitsgutachtens gemäß § 24e Abs. 2 UVP-G 2000 vom 19. September 2019 bis einschließlich Freitag, den 18. Oktober 2019, mindestens jedoch für 4 Wochen bei der UVP-Behörde und den zuvor genannten Standortgemeinden.

Die Veröffentlichung dieser beiden vorgenannten Edikte erfolgte jeweils in der Niederösterreich Ausgabe der „Kronen Zeitung“ sowie im Bezirksblatt Gänserndorf und im Internet auf der Homepage des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (<https://www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/verfahren/gaenserndorf/index.html>).

Ergänzend wurden sämtliche Standortgemeinden ersucht, die Edikte an der jeweiligen Amtstafel anzuschlagen und im Anschluss daran ein mit Anschlag- und Abnahmevermerk versehenes Edikt an die Behörde zu retournieren.

Nach Abschluss der öffentlichen Auflage bzw. nach Ende der Einwendungsfrist sind bis zur heutigen Verhandlung noch folgende schriftliche Stellungnahmen bei der Behörde eingelangt:

- GAS CONNECT AUSTRIA GmbH, Floridsdorfer Hauptstraße 1, 1210 Wien, vertreten durch Dr. Andreas Öfner, Anlagenrecht/Behörden vom 30.09.2019
- Wirtschaftskammer Niederösterreich, Abteilung Umweltpolitik, Standortanwalt Dr. iur. Christoph Pinter, LL.M. (UQ), Wirtschaftskammer-Platz 1, 3100 St. Pölten vom 02.10.2019

- Niederösterreichische Umwelthanwaltschaft, Wiener Straße 54, 3109 St. Pölten vom 08.10.2019

Die Verhandlungsleiterin erklärt, dass die genannten Dokumente in die Verhandlungsschrift aufgenommen werden. Da auf diese bei der Erstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens nicht mehr eingegangen wurde, werden sie den Sachverständigen für eine allfällige fachliche Behandlung bzw. der ÖBB-Infrastruktur AG zur Stellungnahme übergeben.

Retournierung der Unterlagen:

Sämtliche mit dem Anschlag- und Abnahmevermerk versehenen Edikte der Verfahrenseinleitung im Zeitraum vom 12. Juli 2019 bis 29. Juli 2019 wurden an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie retourniert. Jene Edikte zur Anberaumung der Verhandlung hängen noch an den jeweiligen Amtstafeln aus und werden dem bmvit erst nach der Verhandlung retourniert.

Die Verhandlungsleiterin stellt somit fest, dass alle Behörden, Parteien und Beteiligten zu der heute stattfindenden Verhandlung rechtzeitig und ordnungsgemäß geladen wurden.

Anschließend führt die Verhandlungsleiterin zum Gegenstand der mündlichen Verhandlung Nachstehendes aus:

Antrag, Gegenstand:

Mit Antrag vom 28. Februar 2019, ergänzt und verbessert mit Schreiben vom 6. Juni 2019 hat die ÖBB-Infrastruktur AG um die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß den §§ 23b, 24 und 24f Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 angesucht, sowie um Genehmigung gemäß den §§ 24 Abs. 1 UVP-G 2000 in Verbindung mit § 3 Abs. 2 Hochleistungstreckengesetz (HIG), BGBl. Nr. 135/1989 um die Erteilung der Trassengenehmigung, in Verbindung mit §§ 20 und 31 ff. Eisenbahngesetz (EisbG), BGBl. Nr. 60/1957 einschließlich Mitbehandlung der wasserrechtlichen Bestimmungen iSd § 32 Wasserrechtsgesetz 1959 (WRG), BGBl. Nr. 215/1959, sowie in Verbindung mit § 17 ff Forstgesetz, BGBl. Nr. 440/1975, um die Erteilung der forstrechtlichen Rodungsbewilligung, alle Gesetze in der jeweils geltenden Fassung.

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

Beschreibung des Vorhabens:

Primäres Ziel des gegenständlichen Vorhabens ist die Schaffung einer durchgängigen elektrifizierten Schienenverbindung zwischen Gänserndorf über Marchegg bis Devinska-Nova-Ves.

Das technische Vorhaben umfasst im Wesentlichen insbesondere folgende Maßnahmen:

- Elektrifizierung der eingleisigen Strecke von km 32,250 bis km 48,156
- Bogenverbesserungen in zwei Abschnitten
- Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit von Vmax 100 km/h auf Vmax 120 km/h
- Abtragung des Randbahnsteigs in der Haltestelle Stripfing
- Abtragung der Feldwegbrücke im km 40,854 und Neubau einer Feldwegbrücke im km 40,850

- Umbau des Bahnhofs Oberweiden (Abtrag von Gleisen, Herstellung der Barrierefreiheit u.a.)
- Technische Sicherung von Eisenbahnkreuzungen auf Basis der Anordnungen gemäß § 49 Abs. 2 EISbG mit Bescheid des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie vom 25. Juli 2018, GZ. BMVIT-320.002/0004-IV/IWS4/2018
- Erneuerung von Eisenbahnbrücken
- Auflassung einer Feldwegunterführung und eines Durchlasses

Das Vorhaben beinhaltet darüber hinaus Entwässerungsmaßnahmen sowie landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen und ökologische Ausgleichsmaßnahmen.

Rechtliche Grundlagen:

Der 3. Abschnitt des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993 idGF, regelt die Umweltverträglichkeitsprüfung für Bundesstraßen und Hochleistungsstrecken.

Die gegenständliche Eisenbahnstrecke „Gänserndorf-Marchegg“ wurde mit Verordnung der Bundesregierung über die Erklärung von Eisenbahnen zu Hochleistungsstrecken vom 11. Jänner 2012, BGBl. II Nr. 11/2012 (5. Hochleistungsstreckenverordnung) zur Hochleistungsstrecke erklärt und unterliegt als solche wegen der im Rahmen des Projekts erfolgenden Maßnahmen einer UVP-Pflicht nach dem dritten Abschnitt des UVP-G 2000.

Gemäß § 23b Abs. 1 Z. 1 UVP-G 2000 ist für Vorhaben von Hochleistungsstrecken, die den Neubau von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken oder ihrer Teilabschnitte vorsehen, und welche nicht bloß in Ausbaumaßnahmen auf bestehenden Eisenbahnen bestehen eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem 3. Abschnitt des UVP-G durchzuführen. Er hat dabei alle vom Bund zu vollziehenden, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen anzuwenden, auch soweit sie in den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinden fallen.

§ 24 Abs. 1 UVP-G 2000 sieht vor, dass der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie die Umweltverträglichkeitsprüfung und ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen hat. Er hat dabei alle vom Bund zu vollziehenden, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen anzuwenden, auch soweit sie in den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinden fallen.

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. Aufgrund der vorgelegten Unterlagen und des Genehmigungsantrags wird davon ausgegangen, dass allenfalls eine Genehmigung nach dem Niederösterreichischen Naturschutzgesetz erforderlich sein wird. Der entsprechende Antrag wurde seitens der Projektwerberin noch nicht eingebracht.

Die Verfahren gemäß § 24 Abs. 1 und 3 UVP-G 2000 sind gemäß § 24f Abs. 7 UVP-G 2000 durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu koordinieren.

Gemäß § 1 Abs. 1 UVP-G 2000 ist es Aufgabe der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP), unter Beteiligung der Öffentlichkeit auf fachlicher Grundlage

- 1) die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen festzustellen, zu beschreiben und zu bewerten, die ein Vorhaben

- a) auf Menschen und die biologische Vielfalt einschließlich der Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume,
- b) auf Fläche und Boden, Wasser, Luft und Klima,
- c) auf die Landschaft und
- d) auf Sach- und Kulturgüter

hat oder haben kann, wobei Wechselwirkungen mehrerer Auswirkungen untereinander mit-einzubeziehen sind,

- 2) Maßnahmen zu prüfen, durch die schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden,
- 3) die Vor- und Nachteile der vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Alternativen sowie die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens darzulegen und
- 4) bei Vorhaben, für die gesetzlich die Möglichkeit einer Enteignung oder eines Eingriffs in private Rechte vorgesehen ist, die umweltrelevanten Vor- und Nachteile der vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Standort- oder Trassenvarianten darzulegen.

Aufgabe des UVP-Verfahrens ist es somit nicht, die „umweltverträglichste“ Trasse beziehungsweise Ausführung zu finden, sondern die Trassenauswahl beziehungsweise die Ausführung auf ihre Plausibilität hin zu prüfen und sodann die ausgewählte Trasse beziehungsweise das Projekt auf ihre beziehungsweise seine Umweltverträglichkeit hin zu überprüfen, d. h., die Behörde – und damit auch die von ihr beigezogenen Sachverständigen – haben die von der Projektwerberin eingereichte Trasse beziehungsweise das vorgelegte Projekt ihrer Beurteilung zugrunde zu legen.

Genehmigungen des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie und der übrigen für die Erteilung von Genehmigungen zuständigen Behörden dürfen nur erteilt werden, wenn die Voraussetzungen des § 24f Abs. 1 UVP-G 2000 - dies sind die Begrenzung der Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik, die Immissionsbelastung der zu schützenden Güter möglichst gering zu halten und Abfälle nach dem Stand der Technik zu entsorgen und möglichst zu vermeiden - erfüllt sind.

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 gemäß § 24f Abs. 2 UVP-G 2000 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.

Für die Begrenzung von Schallimmissionen auf Grund des Schienenverkehrs ist seit dem Jahr 1993 für den Neubau und den wesentlichen Umbau von Strecken (-teilen) die Schienenverkehrslärm- Immissionsschutzverordnung, (SchIV), BGBl. Nr. 415/1993, idgF anzuwenden.

Als Grundlage zur Beurteilung der zusätzlichen Luftbelastung am Vorhabensort dient das Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L, BGBl. I Nr. 115/1997, idgF.)

Gegenstand des Verfahrens ist somit die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung sowie im teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren die Erteilung der Trassengenehmigung zur Sicherstellung des Trassenverlaufes gemäß § 3 Abs. 2 HIG, die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß §§ 31 ff. (insbesondere § 31f) EisbG unter Mitanwendung § 32 WRG sowie die Erteilung der forstrechtlichen Rodungsbewilligung nach den §§ 17 ff. Zusätzlich müssen die Genehmigungsvoraussetzungen des § 24f Abs. 1 UVP-G 2000 erfüllt sein.

Anzuwendende materiellrechtliche Genehmigungsbestimmungen:

1. Hochleistungsstreckengesetz

Gemäß § 3 Abs. 1 HIG bedarf es 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, 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.

Gemäß § 3 Abs. 2 HIG ist jedenfalls eine Trassengenehmigung erforderlich, wenn für den Bau oder die Änderung einer Hochleistungsstrecke eine UVP durchzuführen ist. Die entsprechenden Unterlagen (Planunterlagen zur Darstellung des Trassenstreifens) im Sinne des § 4 HIG wurden vorgelegt.

2. Eisenbahngesetz

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

Bei den gegenständlichen Anlagen handelt es sich um Eisenbahnanlagen im Sinne des § 10 EisbG.

Gemäß § 31a EisbG ist dem Antrag 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.

Der Stand der Technik wird im § 9b EisbG normiert.

Für die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung wurden von der Projektwerberin die entsprechenden Unterlagen gemäß § 31a (Gutachten vom 29. Mai 2019) und § 31b EisbG (Bauentwurf) vorgelegt.

Dies bedeutet, dass die Antragstellerin das Gutachten bereits im Vorfeld einzuholen und mit dem Antrag der Behörde vorzulegen hat. Das Gutachten ist von der Antragstellerin aus dem in § 31a Abs. 2 EisbG angeführten Kreis qualifizierter Personen zu beauftragen.

Die Gutachter gemäß § 31a sind bei der mündlichen Verhandlung ebenfalls anwesend und werden das Gutachten im Zuge der mündlichen Verhandlung zu erläutern und allenfalls zu

ergänzen haben. Deren Vorstellung erfolgt im Anschluss an die Einführung der Verhandlungsleiterin durch die Projektleitung der ÖBB-Infrastruktur AG.

Die Verhandlungsleiterin weist kurz auf den Unterschied zwischen den Beweisthemen für die Gutachter gemäß § 24c UVP-G 2000 und die Gutachter gemäß § 31a EisbG hin:

Das UVP-Gutachten hat im Wesentlichen die zur Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens gemäß § 1 Abs. 1 vorgelegte Umweltverträglichkeitserklärung und andere relevante von der Projektwerberin vorgelegte Unterlagen nach dem Stand der Technik und dem Stand der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften in einer umfassenden und integrativen Gesamtschau und unter Berücksichtigung der Genehmigungskriterien des § 24f UVP-G 2000 aus fachlicher Sicht zu bewerten und allenfalls zu ergänzen.

Somit ist verkürzt dargestellt, Beweisthema des § 31a Gutachtens der Stand der Technik der Eisenbahnanlagen einschließlich der Belange des Arbeitnehmerschutzes. Beweisthema des Umweltverträglichkeitsgutachtens ist die Bewertung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens.

Hingewiesen wird von der Verhandlungsleiterin noch auf die Bestimmung des § 24h Abs. 1 UVP-G 2000 idgF, wonach die Fertigstellung des Vorhabens der Behörde von der Projektwerberin vor der Inbetriebnahme anzuzeigen ist, sowie auf die materiellrechtliche Genehmigungsbestimmung der §§ 34 ff. EisbG (eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligung).

Somit wird nach Fertigstellung vor Inbetriebnahme von der ÖBB-Infrastruktur AG eine entsprechende Fertigstellungsanzeige unter Beilage der erforderlichen Unterlagen (Prüfbescheinigung gemäß § 34b EisbG oder eine dieser entsprechende § 40 Erklärung) erforderlich.

3. Forstgesetz

Gemäß den §§ 17-20 ForstG ist für die Rodung von Wald eine Rodungsbewilligung einzuholen.

Gemäß § 17 Abs. 2 ForstG kann die Behörde eine Bewilligung zur Rodung erteilen, wenn ein besonderes öffentliches Interesse an der Erhaltung dieser Fläche als Wald nicht entgegensteht. Nach Abs. 3 kann die Behörde darüber hinaus 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. Weiterführend begründet Abs. 4 die Öffentlichen Interessen an einer anderen Verwendung im Sinne des Abs. 3 insbesondere in der umfassenden Landesverteidigung, im Eisenbahn-, Luft- oder öffentlichen Straßenverkehr, im Post- oder öffentlichen Fernmeldewesen, im Bergbau, im Wasserbau, in der Energiewirtschaft, in der Agrarstrukturverbesserung, im Siedlungswesen oder im Naturschutz. In beiden Fällen hat die Behörde insbesondere auf eine die erforderlichen Wirkungen des Waldes gewährleistende Waldausstattung Bedacht zu nehmen. Unter dieser Voraussetzung sind die Zielsetzungen der Raumordnung zu berücksichtigen.

Die entsprechenden Unterlagen wurden an die mitwirkenden Behörden, die Standortgemeinden sowie an die Niederösterreichische Umweltschutzbehörde und das Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus übermittelt.

4. Wasserrechtsgesetz

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 obertägigen 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).

Diesbezüglich ist auf die bereits genannte (Sonder-)Bestimmung des § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 zu verweisen, wonach der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie die Umweltverträglichkeitsprüfung und ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen hat, das die Mitbewertung aller vom Bund zu vollziehenden, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen vorsieht.

Die gegenständliche Genehmigung gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 erfolgt somit unter Anwendung der materiellen Genehmigungsbestimmungen des Hochleistungsstreckengesetzes (Trassengenehmigung), des Eisenbahngesetzes (eisenbahnrechtliche Baugenehmigung) einschließlich der Genehmigung nach den Bestimmungen des Forstgesetzes und des Wasserrechtsgesetzes.

Zusätzlich müssen die Genehmigungsvoraussetzungen des § 24f Abs. 1 UVP-G 2000 erfüllt sein.

Die Verhandlungsleiterin hält fest, dass die gegenständliche mündliche Verhandlung gemäß § 44e Abs. 1 AVG öffentlich ist, weist jedoch ausdrücklich darauf hin, dass im Rahmen dieser Verhandlung nur Parteien und Beteiligten das Recht zusteht, Fragen zum gegenständlichen Vorhaben zu stellen und Einwendungen zu erheben und erinnert nochmals daran, dass Beteiligte im gegenständlichen Ediktalverfahren, wenn sie nicht rechtzeitig Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben haben, insoweit ihre Parteistellung verloren haben. Sie präzisiert, dass somit bloß als Teilnehmer der öffentlichen mündlichen Verhandlung auftretende Personen Zuhörer sind und diese keinerlei Mitwirkungsbefugnisse haben.

Zuletzt weist die Verhandlungsleiterin darauf hin, dass sich eine Teilnehmerliste für den Verhandlungstag im Umlauf befindet und ersucht zwecks Erfassung der Verhandlungsteilnehmer um eine vollständige Angabe von Vor- und Zuname, eventuell Titel und je nach Erfordernis Anführung der Anschrift, der Dienststelle bzw. Firma.

Zum Verfahrensablauf der heutigen Ortsverhandlung erläutert die Verhandlungsleiterin die im Sinne einer ökonomischen und zweckmäßigen Abwicklung weiteren beabsichtigten einzelnen Verfahrensabschnitte.

Im Anschluss an diese Rechtsbelehrung erfolgt zunächst eine kurze Projektdarstellung durch einen Vertreter der ÖBB-Infrastruktur AG als Antragstellerin. Anschließend wird den Verhandlungsteilnehmern die Gelegenheit zu einer allgemeinen Stellungnahme gegeben. Danach besteht die Möglichkeit zur Erörterung von allgemeinen Fragen zum Vorhaben, die nicht im Detail in der Verhandlungsschrift festgehalten werden. Für deren Beantwortung stehen die jeweiligen Bearbeiter der Antragstellerin sowie die Sachverständigen zur Verfügung.

Im Sinne der Verfahrensökonomie erfolgt durch die Verhandlungsleiterin die Verfahrensordnung, dass sämtliche mündlich vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen, bei Bedarf unter Hilfenahme der anwesenden Vertreterinnen und Vertreter des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie zu Protokoll zu diktieren und zu unterfertigen sind. Nur mündlich im Zuge der Diskussion vorgebrachte und nicht protokollierte Stellungnahmen und Einwendungen können im weiteren Verfahren nicht berücksichtigt werden. Sämtliche mündlich in das Protokoll diktierter Stellungnahmen werden den betreffenden Beteiligten unmittelbar nach der Protokollierung in schriftlicher Form ausgefolgt.

Die Verhandlungsleiterin ersucht die Beteiligten, einschließlich der Projektwerberin und den Sachverständigen sachlich zu bleiben und sich bei Wortmeldungen auf Kürze und Prägnanz zu beschränken. Weiters wären Mobiltelefone auszuschalten oder lautlos zu stellen.

Als Abschluss des allgemeinen, einführenden Teiles des Verhandlungstages erfolgt seitens der Verhandlungsleiterin die Erinnerung an die Verhandlungsteilnehmer, sämtliche Vorbringen zum gegenständlichen Projekt im Rahmen dieser öffentlichen mündlichen Verhandlung vorzubringen.

Daran anschließend erfolgt die Aufnahme von Stellungnahmen in die Verhandlungsschrift.

Schriftliche Stellungnahme der GAS CONNECT AUSTRIA GmbH, Floridsdorfer Hauptstraße 1, 1210 Wien, vertreten durch Dr. Andreas Öfner Anlagenrecht/Behörden vom 30.09.2019:

betreffend die angeführten Querungen bestehen rechtsgültige Übereinkommen mit der ÖBB.

ÖBB Strecke Gänserndorf – Marchegg

G00-023/1 – ÖBB Querung in der KG. Weikendorf 06029, EZ:4289, Gst.1248/1 – ÖBB

Verpflichtungserklärung ZL.:W108-1973 v. 28.05.1972

G00-040/1 – ÖBB Querung in der KG. Zwerndorf 06315, EZ.707, Gst. 939 – ÖBB

Benützungsbereinkommen ZL.: IM/AS-373119-2009 v. 12.05.2009

WAG – ÖBB Querung in der KG. Zwerndorf/Oberweiden 06315/06310, EZ.:707, Gst.939 & EZ.:2158, Gst. 918/1 – ÖBB Übereinkommen ZL.: SL-030-6-1978 v.25.07.1978

WAG II - ÖBB Querung in der KG. Zwerndorf/Oberweiden 06315/06310, EZ.:707, Gst. 939 & EZ.:2158, Gst. 918/1 – ÖBB Benützungsbereinkommen ZL.:IM/AS-373124-2009 v. 12.05.2009

G00-023 – ÖBB Querung in der KG. Oberweiden 06310, EZ.:2158, Gst. 918/1 – ÖBB

Verpflichtungserklärung ZL.: W108-1973 v. 28.05.1972

G00-003 – ÖBB Querung in der KG. Oberweiden 06310, EZ.: 2158, Gst. 918/1 – ÖBB Bewilligung ZL.: 06949-T2493 v. 07.10.1957

G00-020 – ÖBB Querung in der KG. Oberweiden 06310, EZ.: 2158, Gst. 918/1 – ÖBB

Verpflichtungserklärung ZL.: W39-1970 v. 06.08.1970

HAG – ÖBB Querung in der KG. Marchegg 06307, EZ.: 1448, Gst. 978/9 – ÖBB

Benützungsbereinkommen Z.: 98106-160007-1995 v. 22.06.1995

Wir ersuchen um Einhaltung folgender Bestimmungen, falls zutreffend, im Querungsbereich:

GAS CONNECT AUSTRIA ist mindestens 7 Werkzeuge vor Baubeginn unter nachstehender Adresse schriftlich oder telefonisch zu verständigen, damit die Rohrleitungsachsen, sowie auch die genaue Lage des Begleitkabels und des Hochspannungskabels ausgesteckt und die Richtigkeit von GAS CONNECT AUSTRIA anerkannt, sowie eine Bauaufsicht gestellt werden kann.

GAS CONNECT AUSTRIA GmbH, O&M – Area North, Competence Center Lower Austria North, Michael Gruber, Bockfließersstraße 56, 2241 Auersthal, Tel. Nr. 01/ 27 500 - 89701 bzw. 0664 / 88644 090, Fax. Nr.: 01/ 27 500 – 6 89701, Mail: michael.gruber@gasconnect.at

1. Den sicherheitstechnischen Anordnungen der Bauaufsicht ist Folge zu leisten. Gegebenenfalls müssen vor Baubeginn zur Feststellung der genauen Lage und Überdeckung der Rohrleitungen, des Begleitkabel und des Hochspannungskabel Suchschlitze auf Kosten des Antragstellers händisch gegraben werden.
2. Für die geplanten Arbeiten im Schutzstreifen/Servitutsbereich ist vor Beginn der Arbeiten ein Arbeitsprogramm mit GAS CONNECT AUSTRIA abzustimmen, in welchem die geplanten Arbeiten, wie z.B. Maßnahmen zur Hangsicherung zur Vermeidung von Rutschungen, eingeschränkte Arbeitsstreifenbreite, geplante Hangeinschnitte oder Aufschüttungen, usw., angeführt sind.
3. Planunterlagen der gemeinsamen Maßnahmen und Anlagen im Bereich der Rohrleitung sind GAS CONNECT AUSTRIA unter der in Pkt. 1. genannten Adresse spätestens zu Baubeginn zu übermitteln.
4. Alle Bauarbeiten im Schutzstreifen/Servitutsstreifen der Rohrleitungen und des Hochspannungskabels dürfen nur unter Bauaufsicht von GAS CONNECT AUSTRIA durchgeführt werden. Die Situierung des Servitutsstreifens ist dem jeweiligen Wegerechtsplan zu entnehmen.
5. Grabarbeiten im Querungsbereich sind nach Anordnung der Bauaufsicht durchzuführen, gegebenenfalls auch händisch. Bei Erdbewegungen müssen die vorgeschriebenen Mindestüberdeckungen von 1,0 m und die Höchstüberdeckung von 2,0 m eingehalten werden.
6. Die Parallelverlegung der geplanten Anlagen zu der Rohrleitung haben prinzipiell außerhalb des Schutzstreifens/Servitutsstreifens erfolgen.
7. Bei Kreuzungen von Einbauten mit der Rohrleitung von GAS CONNECT AUSTRIA ist ein lichter Abstand von mind. 30 cm einzuhalten. Schleifende Schnitte sind zu vermeiden. Die Rohrgrabenbreite ist im Kreuzungsbereich zu minimieren. Erdungsanlagen sind im Schutzstreifen/Servitutsbereich in einem Schutzrohr zu verlegen.
8. Im Schutzstreifen/Servitutsbereich der Rohrleitung ist der Kanal in gasdichter Ausführung herzustellen (Kunststoff, Eternit, usw.).
9. Der Betrieb der Rohrleitung, sowie der jederzeitige Zutritt darf weder während des Baues, noch durch den Bestand der gemeinsamen Anlagen oder Maßnahmen behindert werden. Der Schutzstreifen/Servitutsbereich ist von Lagerungen freizuhalten.
10. Die Kosten für sämtliche Reparaturen und zusätzlichen Aufwendungen oder Kontrollen an der Rohrleitung, die durch das gegenständliche Projekt verursacht werden, sind vom Antragsteller zu ersetzen; insbesondere sind alle Schäden, die durch die Nichteinhaltung der gesetzlichen, vertraglichen oder bescheidmäßig vorgeschriebenen Auflagen entstehen, zu ersetzen.
11. Die Standfestigkeit der Rohrleitung muss erhalten bleiben. Bei Freilegungen über 8 m sind Unterstützungen vorzusehen. Die freigelegte Rohrleitung ist mechanisch zu schützen.
12. Sollten Grabungsarbeiten notwendig sein, so ist vor dem Verfüllen die freigelegte Leitung durch GAS CONNECT AUSTRIA zu kontrollieren und die Isolierung auf Schäden zu überprüfen.
13. Das Verfüllen des Rohrleitungsgrabens hat in Lagen von 30 cm unter Aufsicht von GAS CONNECT AUSTRIA zu erfolgen. Die Rohrleitung ist in feinkörnigem Sand zu betten.
14. Verdichtungen mittels Rüttelgerät oder ähnlichen nicht statisch wirkenden Geräten (Tiefenrüttler, Vibrowalzen, u.ä.) sind bei bitumenisolierten Rohrleitungen untersagt. Bei PE-

isolierten Rohrleitungen dürfen Rüttelwalzen $\leq 13t$ bei einer Nennamplitude von 1,0 mm verwendet werden, sofern ein Mindestabstand zur Rohrleitung von 1,0 m eingehalten wird.

15. Befestigte Flächen im Bereich des Schutzstreifens/Servitutsstreifens sind so auszuführen, dass Oberflächenwässer im genannten Schutzstreifen/Servitutsstreifen nicht zur Versickerung gelangen können.

16. Das Befahren und Queren der Rohrleitungstrasse mit Baufahrzeugen zur Vorbereitung oder im Zuge von Bauarbeiten oder Reparaturen ist nur im Einvernehmen mit der Bauaufsicht von GAS CONNECT AUSTRIA gestattet.

Das Befahren der Trasse mit Baufahrzeugen auf landwirtschaftlich genützten Flächen ist nur gestattet, wenn die Leitung mit Baggermatratzen abgedeckt werden oder eine Aufschüttung auf eine Mindestüberdeckung von mind. 1,5 m durchgeführt wird.

Die Querung der Leitung mit Baufahrzeugen ist nur auf befestigten Wegen oder auf besonders gekennzeichneten Überfahrten mit Baggermatratzen oder einer Mindestüberdeckung von 1,5 m gestattet.

17. Neu zu errichtende Straßen sind entsprechend der geltenden ÖVGW-Richtlinie G E100 auszuführen. Zum Schutz der Leitung ist eine Mindestüberdeckung von 1,5 m zwischen Gasleitung- und Fahrbahnoberkante einzuhalten. Eine armierte Betonplatte zum Schutz der Leitung ist entsprechend den technischen Vorgaben von GAS CONNECT AUSTRIA herzustellen.

18. Für die Leitung muss ein Damm in der Breite des Schutzstreifens/ Servitutsstreifens bestehen bleiben. Der Böschungswinkel muss flacher als der natürliche Böschungswinkel des Materials sein.

19. Die Rohrleitung ist kathodisch gegen Außenkorrosion geschützt. Durch das geplante Projekt darf es zu keiner Beeinflussung des Kathodenschutzsystems der Rohrleitung kommen. Entsprechende Maßnahmen sind in Abstimmung mit GAS CONNECT AUSTRIA durch den Antragsteller zu treffen.

Im Bereich des Servitutsstreifens der Gasleitung sind die diversen Kabelleitungen in einem Schutzrohr (PVC oder Beton) zu verlegen.

20. Bezüglich unzulässiger Beeinflussung durch Starkstromanlagen über 1 kV ist die TE 30 einzuhalten. Insbesondere sind bei Kreuzung bzw. Parallelführung mit der Leitung und einer zu erwartenden Beeinflussung, die seitens des Errichters rechnerisch und messtechnisch nachzuweisen ist, eventuelle Maßnahmen zur Herabsetzung der Beeinflussung (neue Erdungsanlagen, Abtrenneinheiten, usw.) vom Betreiber der Starkstromleitung auf seine Kosten zu errichten. Bezüglich der Abstand der Rohrleitung zu den Masten und ihrer Erdungsanlage ist die ÖVGW Richtlinie G28 einzuhalten.

21. Die Querung der Leitung ist im offenen Zustand koordinativ einzumessen.

22. Die vor Baubeginn oder während der Arbeiten entfernten Markierungen der Rohrleitung sind ordnungsgemäß wieder zu versetzen und einzumessen.

23. Der Antragsteller hat allen Bauausführenden von den angeführten Auflagen und Vorschriften Mitteilung zu machen und für deren Einhaltung zu sorgen.

24. Bestandspläne sind spätestens 2 Monate nach Baufertigstellung/Bauende dem Competence Center zu übergeben.

Dr. Andreas Öfner e.h.

Schriftliche Stellungnahme der Wirtschaftskammer Niederösterreich, Abteilung Umweltpolitik, Standortanwalt Dr. iur. Christoph Pinter, LL.M. (UQ), Wirtschaftskammer-Platz 1, 3100 St. Pölten vom 02.10.2019:

Die Wirtschaftskammer Niederösterreich als Standortanwalt bedankt sich für die Übermittlung des im Betreff genannten Umweltverträglichkeitsgutachtens und nimmt dazu Stellung wie folgt.

Mit dem Projekt Gänserndorf - Marchegg ist insbesondere die Schaffung einer durchgängigen elektrifizierten Schienenverbindung zwischen Gänserndorf über Marchegg bis Devinska-Nova-Ves geplant. Eine Führung ohne zweimaligen Traktionswechsel ist damit möglich. Im Zuge dessen wird aufgrund von Adaptierungen auch die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 120 km/h erhöht.

Durch die durchgehende Elektrifizierung der Strecke Slowakei - Österreich - Deutschland/Italien wird eine Senkung der Produktionskosten der Güter, die auf dieser Strecke transportiert werden, erreicht. Es entfällt der zweimalige Lokwechsel und der Verschubaufwand verringert sich.

Die Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit reduziert unter anderem für den Personenverkehr die Transportzeiten und bewirkt eine Entlastung der Strecke Stadlau - Marchegg, da die neue Strecke eine leistungsfähige alternative Route bietet.

Das Projekt liegt im öffentlichen Interesse, da es zur Verbesserung standortrelevanter Verkehrsinfrastruktur kommt und durch den Ersatz der mit Diesel betriebenen Loks zum Klimaschutz beiträgt.

Die Wirtschaftskammer Niederösterreich als Standortanwalt ersucht um Berücksichtigung der Ausführungen.

Dr. Christoph Pinter, LL.M. e.h.

Schriftliche Stellungnahme der Niederösterreichischen Umweltschutzanstalt, Wiener Straße 54, 3109 St. Pölten vom 08.10.2019:

Seitens der NÖ Umweltschutzanstalt wird zum vorliegenden Umweltverträglichkeitsgutachten vom 06.09.2019 inklusive dem forsttechnischen Gutachten vom 31.08.2019 innerhalb der Auflagefrist wie folgt Stellung genommen:

In unserer Stellungnahme zur UVE vom 27.06.2019 wurden Einwendungen zu den Themenbereichen Forst, Lärmschutz und Naturschutz erhoben, die inhaltlich im Kapitel 8.2 des UVP-Gutachtens von den jeweiligen Fachgutachtern bearbeitet bzw. beantwortet wurden. Darüber hinaus wurden zusätzliche Maßnahmen in Form von Auflagen festgelegt, die ebenfalls den Forderungen der NÖ Umweltschutzanstalt entsprechen.

In Anbetracht des vorliegenden UVP-Gutachtens kann davon ausgegangen werden, dass es durch den geplanten Ausbau und den Betrieb der gegenständlichen Bahnstrecke zu keiner erheblichen Beeinträchtigung der Umwelt kommen wird. Seitens der NÖ Umweltschutzanstalt besteht daher kein Einwand gegen die Erteilung einer Bewilligung nach dem UVP-G 2000, sofern sämtliche projektierte Maßnahmen fachgerecht umgesetzt werden und sämtliche zwingend erforderliche und empfohlene Maßnahmen (Auflagen gemäß Kapitel 10, S. 233-236 des UVP-Gutachtens) in den Bewilligungsbescheid aufgenommen werden.

Mag. Hansmann e.h.

Stellungnahme der Gemeinde Weikendorf, vertreten durch Herrn Bürgermeister Johann Zimmermann:

Die Gemeinde Weikendorf befürchtet durch das ggstdl. Vorhaben eine Erhöhung der Gesamtlärmbelastung durch den Bahnlärm. Ich stelle daher an die Sachverständigen die Frage inwiefern sich die Lärmbelastung für die Anrainer in der Gemeinde durch das Vorhaben zum Bestand ändert.

Insbesondere stellt sich auch die Frage inwieweit sich auch der Lärm durch den Neubau der Brücke in der Bahnstraße ändert.

Ist auch durch die infrastrukturellen Maßnahmen an Ober- und Unterbau mit Änderungen zur derzeitigen Lärmsituation zu rechnen?

Sind im Vorhaben zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen?

Für die Gemeinde stellt sich auch die Frage, ob die Eisenbahnkreuzung in Stripfing erhalten bleibt.

Die Gemeinde fordert weiters dass die Haltestelle Weikendorf weiter im Personenverkehr angefahren wird, aber zumindest für eine weitere allfällige Nutzung baulich erhalten bleibt.

Johann Zimmermann e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm- und Erschütterungsschutz, Dr. Günther Achs zur Stellungnahme von Herrn Bürgermeister Johann Zimmermann:

Zu den einzelnen, für das Fachgebiet Lärm- und Erschütterungsschutz relevanten Punkten der Stellungnahme von Herrn Bürgermeister Johann wird in folgender Weise Stellung genommen und erläutert:

Ad 1) Erhöhung der Gesamtlärmbelastung durch den Bahnlärm in der Gemeinde Weikendorf. Inwiefern ändert sich die Lärmbelastung für die Anrainer in der Gemeinde durch das Vorhaben zum Bestand.

Stellungnahme:

Die Beurteilung der Schienenverkehrslärmimmissionen nach SchIV mit Hilfe des Schallausbreitungsmodells im Bereich Weikendorf erfolgte an insgesamt 29 Objekten (WK001 bis WK029) mit ca. 280 Fassadenrechenpunkten an unterschiedlichen Fassadenseiten und Immissionspunkthöhen. Am Messpunkt RP2 in Weikendorf wurde eine mehrtägige Schallimmissionsmessung durchgeführt. Aus Sicht des Sachverständigen entspricht die Anzahl und Auswahl der Immissionspunkte zur Beurteilung der Schienenverkehrslärmimmissionen nach SchIV sowie die durchgeführte Umgebungslärmmessung im Bereich Weikendorf dem Stand der Technik und ist nachvollziehbar und repräsentativ.

Für die Beurteilung der lärmtechnischen Auswirkungen des Projekts gemäß Schienenverkehrslärm-Immissionschutzverordnung werden die Ergebnisse des Berechnungsfalls Gleislage im Bestand mit Zugzahlen 2025+ (unter Berücksichtigung der Zugtypen für Dieseltraktion), mit den Ergebnissen des Berechnungsfalls Gleislage laut geplantem Projekt mit Zugzahlen 2025+ verglichen.

In der schalltechnischen Untersuchung wurde entsprechend dem Stand der Technik der in Österreich gültigen Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) in einem ersten Schritt überprüft ob ein wesentlicher Umbau gem. SchIV vorliegt und diese daher anzuwenden sei (§1 SchIV). Im Bereich Weikendorf ergeben sich daraus Veränderungen der Immissionen kleiner 1 dB im Vergleich zum Unterbleiben des Vorhabens.

Ad 2) *Insbesondere stellt sich auch die Frage inwieweit sich auch der Lärm durch den Neubau der Brücke in der Bahnstraße ändert.*

Die Auswirkungen der Lärmimmissionen durch den Neubau der Brücke wurden in der schalltechnischen Untersuchung inkl. der vorgeschlagenen Lärmschutzmaßnahmen in der Bauphase berücksichtigt.

Ad 3) *Ist auch durch die infrastrukturellen Maßnahmen an Ober- und Unterbau mit Änderungen zur derzeitigen Lärmsituation enthalten?*

Mit der schalltechnischen Untersuchung werden die lärmtechnischen Auswirkungen des Projekts inkl. aller im Projektumfang enthaltenen Maßnahmen gemäß Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung beurteilt.

Ad 4) *Sind im Vorhaben zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen?*

Aus den durchgeführten schalltechnischen Untersuchungen sind Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz vor Immissionen im Eisenbahnbetrieb (1 Objekt mit Objektschutz, 2295 Oberweiden, Salmhofer Straße 56), sowie mehrere Maßnahmen im Rahmen der Bauphase vorgesehen (Maßnahmen Schall Bau 01 bis Schall Bau 08 sowie zusätzlich erforderliche Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahme Nr. 18 lt. UVP-GA).

Dr. Günther Achs e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Eisenbahnwesen, Dipl.-Ing. Werner Stella, zur Stellungnahme von Herrn Bürgermeister Johann Zimmermann ob die Eisenbahnkreuzung in Stripfing erhalten bleibt:

Sämtliche Eisenbahnkreuzungen bleiben erhalten und werden technisch gesichert, so auch die Eisenbahnkreuzung in Stripfing.

Dipl.-Ing. Werner Stella e.h.

Stellungnahme von Herrn Dr. Christoph Pinter, Standortanwalt Niederösterreich:

Ich bringe folgende Stellungnahme vor:

Infrastrukturprojekte sind von volkswirtschaftlicher Bedeutung.

Der Bau der Infrastruktur selbst erhöht die Infrastrukturinvestitionen. In den entsprechenden Wirtschaftsbereichen, wie z.B. Bauindustrie, die dadurch möglichen Einkommens- und Beschäftigungssteigerungen führen zu weiteren Wachstumsimpulsiven. Daneben profitieren auch vorgelagerte Wirtschaftsbereiche, wie z.B. Rohstoffproduzenten. Investitionen in Infrastruktur erhöhen für die Bevölkerung die Qualität durch Sicherheitsmaßnahmen und Barrierefreiheit.

Die Elektrifizierung der Eisenbahn leistet auch einen Beitrag zu den Umwelt- und Klimazielen Österreichs. Der durch den Verkehrssektor gestiegenen CO₂-Ausstoß kann zukünftig reduziert werden und mögliche budgetwirksame Strafzahlungen verhindert werden.

Zusätzlich bringen Umwelt- und Klimaschutzmaßnahmen einen Beitrag zur Lebensqualität für die Bevölkerung.

Dr. Christoph Pinter e.h.

Gemeinsame Stellungnahme von Herrn Dipl.-Ing. (FH) Johann Kollmayer, Amt der NÖ Landesregierung, Abt. Landesstraßenbau und –verwaltung und Herrn Anton Maritschnig, Straßenmeisterei Gänserndorf:

Gegen die Genehmigung des verhandlungsgegenständlichen Vorhabens wird bei Einhaltung bzw. Beachtung der nachstehend angeführten Punkte grundsätzlich kein Einwand erhoben.

Vom Ausbau der ÖBB Strecke Gänserndorf-Marchegg, Elektrifizierung Bf. Gänserndorf-Bf. Marchegg-Staatsgrenze sind aus der Sicht des NÖ Straßendienstes folgende Straße betroffen:

1. L 3005 (höhenbeschränkte Unterführung)
2. L 3004 (höhenbeschränkte Unterführung)
3. L 3005 (niveaugleiche Eisenbahnkreuzung)
4. L 2 (Überführung)

Sämtliche Projekte, das sind die Straßenprojekte inkl. der konstruktiven Detailpläne sind im engsten Einvernehmen mit den jeweils zuständigen Abteilungen des NÖ Straßendienstes (Abt. Landesstraßenbau und –verwaltung (ST4), der Abteilung Brückenbau (ST5) und der NÖ Straßenbauabteilung 3, Wolkersdorf auszuarbeiten.

Aus dem Bau und der Erhaltung der Bahnanlage dürfen dem NÖ Straßendienst keine Kosten bzw. Mehrkosten erwachsen, bzw. ist ein entsprechendes Übereinkommen rechtzeitig vor Baubeginn abzuschließen.

Durch die Errichtung der Bahnanlage sowie nach deren Fertigstellung darf die Erhaltung und die Nutzung der Straßen nicht beeinträchtigt werden. Unvermeidbare Erschwernisse sind dem NÖ Straßendienst entsprechend finanziell abzugelten.

Die Baumaßnahmen sind im Einvernehmen mit dem NÖ Straßendienst durchzuführen.

Dem NÖ Straßendienst dürfen aus dem Bau, dem Bestand und der Nutzung der Anlage keine Schäden erwachsen. Entsprechende Beweissicherungen der betroffenen Landesstraßen, wo die Massentransporte abgewickelt werden, sind im Einvernehmen mit der jeweils zuständigen Abteilung des NÖ Straßendienstes (NÖ Straßenbauabteilung 3, Wolkersdorf) rechtzeitig vor Baubeginn (mindestens 2. Monate) durchzuführen (gemäß § 16 NÖ Straßengesetz 1999, LBGL 8500-0), wobei die ÖBB bzw. deren Rechtsnachfolger als alleiniger Vertragspartner anzusehen ist (nicht bauausführende Firma, Subunternehmen, Zulieferfirmen, etc.) Nach Abschluss der Massentransporte ist eine neuerliche Beweissicherung durchzuführen. Entstandene Schäden im Zuge der betroffenen Straßenzüge sind von der ÖBB auf deren Kosten zu beheben.

Vor Baubeginn sind auf jenen Straßen, wo vermehrt Massentransporte stattfinden, von der ÖBB Verkehrszählungen durchzuführen, und diese dem NÖ Straßendienst bekanntzugeben. Weiters sind die Routen, wo Massentransporte stattfinden, in entsprechenden Straßenkarten ersichtlich zu machen und sind die zur Benützung vorgesehenen Straßenzüge vom NÖ Straßendienst freizugeben. Sollten aus irgendwelchen Gründen die Straßenzüge für die Massentransporte nicht geeignet sein, so ist von der ÖBB ein neues Massentransportkonzept vorzulegen. Die Menge der Massentransporte ist ebenfalls rechtzeitig vor Baubeginn dem NÖ Straßendienst, NÖ Straßenbauabteilung 3, Wolkersdorf bekanntzugeben. Allfällige Einwendungen seitens des Bewilligungswerbers unter Hinweis auf das NÖ Straßengesetz 1999 bzw. wird entgegengehalten, dass die vorangeführten Interessen des NÖ Straßendienstes auch dann Berechtigung haben, wenn sie in einem Materiengesetz nicht vollständig enthalten sind. Der Bewilligungswerber ist auch nicht berechtigt, die Wahrung von Interessen des NÖ Straßendienstes, welche nicht in einem Gesetz geregelt sind, im gegenständlichen Verfahren abzulehnen.

Alle Maßnahmen zur Sicherung der Bahnanlage vor etwaigen Auswirkungen der Nutzung der Straßen und deren Erhaltung gehen zu Lasten des Bauwerbers bzw. dessen Rechtsnachfolgers.

Bezüglich etwaiger Einbauten in die jeweiligen betroffenen Straßenzüge ist das Einvernehmen mit den Einbautenträgern vor Baubeginn herzustellen. Die Kosten sind auf jeden Fall von der ÖBB zu tragen. Bei neuen Einbauten im Zuge von Landesstraßen, welche durch die Elektrifizierung hervorgerufen werden, sind mit dem Land NÖ entsprechende Sondernutzungsverträge abzuschließen.

Weiters sind nach Abschluss der Bauarbeiten die erforderlichen Sondernutzungsverträge mit den Einbautenträgern und dem NÖ Straßendienst auf Initiative der ÖBB abzuschließen (§ 18 NÖ Straßengesetz 1999).

Nach Abschluss der Bauarbeiten ist vor Verkehrsfreigabe der Straßenbauwerke seitens der ÖBB bei der zuständigen Bezirkshauptmannschaft um Verkehrsverhandlung anzusuchen. Die Vorschriften bzw. Auflagen sind von der ÖBB zu erfüllen. Alle Auflagen aus den vorliegenden Bescheiden, welche für die Realisierung des vorliegenden Projektes erforderlich sind, sind durch und von der ÖBB bis spätestens rechtzeitig vor Verkehrsfreigabe zu erfüllen

Nähere Details wie z.B. Bauaufsicht, begleitende Kontrolle, Erhaltung, Abnahmeunterlagen etc. müssen noch mit entsprechenden Verwaltungsübereinkommen zwischen der ÖBB und dem NÖ Straßendienst festgelegt werden.

Nach Abschluss der Bauarbeiten sind die Grundgrenzen im Einvernehmen mit dem NÖ Straßendienst auf Kosten des Bauwerbers festzulegen. Dies gilt auch für die grundbücherliche Durchführung.

Die Bauvorhaben haben den derzeit geltenden technischen und rechtlichen Vorschriften und gesetzlichen Bestimmungen zu entsprechen.

Ohne Zustimmung des NÖ Straßendienstes dürfen Oberflächenwässer, insbesondere Wässer von den Eisenbahnanlagen, nicht auf Straßengrund abgeleitet bzw. in die Straßenentwässerungsanlagen eingeleitet werden, sondern sind im Einvernehmen mit den zuständigen Behörden abzuleiten.

Die ÖBB haftet dem NÖ Straßendienst für alle Schäden, auch für Grundwasserverunreinigungen und deren Behebung, die durch den Bau und die Erhaltung der gegenständlichen Anlagen veranlasst werden sollten bzw. hat die ÖBB dem NÖ Straßendienst vollen Regress zu leisten.

Diese Stellungnahme des NÖ Straßendienstes samt allen Forderungen sowie die abgeschlossenen Übereinkommen gelten auch für den zukünftigen Erhaltungsträger bzw. Betreiber und sind auf diesen zu überbinden.

Dipl.-Ing. (FH) Johann Kollmayer und Anton Maritschnig e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Verkehre (Schiene/Straße/Bahnbetrieb), Dipl.-Ing. Thomas Setznagel, zur Stellungnahme von Dipl.-Ing. (FH) Johann Kollmayer, Amt der NÖ Landesregierung, Abt. Landesstraßenbau und Herrn Anton Maritschnig, Straßenmeisterei Gänserndorf:

Entsprechend NÖ-Straßengesetz ist für den Bau und die Umgestaltung einer öffentlichen Straße eine straßenrechtliche Bewilligung erforderlich. Es sind daher seitens Projektwerber für alle vom gegenständlichen Vorhaben betroffenen öffentlichen Straßen in einem nachfol-

genden Verfahren die entsprechenden straßenrechtlichen Bewilligungen gemäß § 12 NÖ-Straßengesetz zu erwirken.

Betreffend Beweissicherungen wird angemerkt, dass laut Projektunterlagen seitens Projektwerberin entsprechende Beweissicherungen vorgesehen sind. Diese sind jedenfalls in Abstimmung mit dem jeweiligen Straßenerhalter durchzuführen.

Dipl.-Ing. Thomas Setznagel e.h.

Stellungnahme von Herrn Rainer Hynek, Vertreter der Bürgerinitiative Lärmschutz Weikendorf und Nachbar, Bahnstraße 8, 2253 Weikendorf:

Ich bin durch das gegenständliche Vorhaben wie folgt betroffen: Nachbar und Vertreter der Bürgerinitiative

Ich wende zum Vorhaben ergänzend ein:

Zur Schließung Haltestelle Weikendorf gibt es viele Widersprüche in den Unterlagen

Im Antrag vom 28.2.2019 steht auf Seite 2: Die nachstehenden Maßnahmen sind vom UVP-Projekt abzugrenzen: Auflassung der Haltestelle Weikendorf

- Der Weikendorfer Bürgermeister Johann Zimmermann sagt dazu: Die Haltestelle wird aufgelassen, wenn es eine Busverbindung gibt. Verhandlungen dazu laufen bereits.
- Im Umweltverträglichkeitsgutachten, Seite 78 steht:
In Folge der bestandsnahen Trassierung:
 - bleiben die Bahnhöfe und Haltestellen – ausgenommen der aufzulassenden Hst Stripfing
 - in grundsätzlich gleicher Lage bestehen, werden jedoch den Erfordernissen angepasst und entsprechend ausgebaut.Die bestehenden Erreichbarkeiten vom öffentlichen Verkehrsnetz bleiben somit nahezu unverändert.
- Mehrmals im Umweltverträglichkeitsgutachten, zb auf Seite 194
Das gegenständliche Vorhaben „Gänserndorf – Marchegg, Elektrifizierung und Streckenadaptierung“ sieht keine Maßnahmen in der bestehenden Haltestelle Weikendorf vor.
- Umweltverträglichkeitsgutachten, Seite 194
Vom Sachverständigen werden die grundsätzlichen Anmerkungen zur Erhaltung der Haltestelle begrüßt. Verwiesen wird dazu darauf, dass nach letztem Stand der Entscheidungen diese Haltestelle erhalten bleibt, aber nicht ausgebaut wird entsprechend den aktuellen Ausbaurichtlinien der ÖBB.
Allerdings ist auch im derzeit bestehenden Betriebsprogramm der ÖBB ein Halten von Zügen nicht vorgesehen - die Haltestelle wird deshalb nur in besonderen Fällen genutzt werden. Vorgesehen ist beispielsweise, dass bei einer besonderen Nutzung – z.B.: für den Kindergarten – ein Halten des ausgewählten Zuges beantragt werden kann und auch genehmigt wird.
Diese Aussage ist an sich schon widersprüchlich. Und im Widerspruch zum nicht vorgesehenen Halt steht, dass die Haltestelle Weikendorf laut Fahrplan 2020 an Werktagen 36 mal aufscheint.
- Im technischen Bericht Schalltechnik auf Seite 18 wird mit 160 m langen Reisezügen gerechnet, diese können in der Haltestelle Weikendorf gar nicht halten
- In den Einreichunterlagen 2.2.1 Bericht gemäß Eisenbahn-Bauentwurfsverordnung Seite 38 unter 5.9.5 Bahnsteige:
Die Hst. Weikendorf wird im Rahmen eines Kontextprojekts aufgelassen. Es sind daher keine Maßnahmen erforderlich

- Die mehrmalige Aussage eines Sachverständigen, dass der Bahnhof Gänserndorf lediglich 2 km – Schienenkilometer wohlgemerkt – entfernt ist, richtet sich selbst.

Antrag:

Da war jetzt alles dabei, vom Ausbau bis zur Auflassung. Was stimmt?

Welches Kontextprojekt zur Auflassung wird hier angesprochen? Warum ist dieses Kontextprojekt außerhalb dieser UVP?

Da dieses Kontextprojekt in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Projekt ÖBB-STRECKE 115 01 GÄNSERNDORF – MARCHEGG steht, sind hier Unterlagen nachzureichen und in dieses Projekt einzuarbeiten. Das Projekt ist anschließend neu zu bewerten.

Unterbausanierung

Auch diese sollen laut Antrag vom 28.2.2019 vom UVP-Projekt abgegrenzt werden.

Im Umweltverträglichkeitsgutachten wird auf Seite 219 ausgeführt, dass die Unterbausanierung zur Erreichung der angestrebten Höchstgeschwindigkeit nicht nötig ist.

Es ist allerdings nicht nachvollziehbar, warum die angeführten Unterbausanierungen vom UVP-Projekt abzugrenzen sind. Diese finden zeitgleich statt, beeinflussen die Umwelt durch Lärm, Erschütterungen, Verkehr usw.

Es besteht zweifelsfrei ein räumlicher und sachlicher als auch zeitlicher Zusammenhang zum Projekt.

Antrag:

Die Maßnahme der Unterbausanierung ist deshalb in dieses Projekt aufzunehmen, entsprechende Unterlagen sind nachzureichen und einzuarbeiten. Das Projekt ist anschließend neu zu bewerten.

Zugfrequenzen

Die angeführte Zahl von derzeit 6 Ferngüterzügen pro Tag mag im Betriebsprogramm stehen, sie entspricht nicht den Tatsachen. Es fahren tatsächlich nur zwei Güterzüge pro Tag, am Samstag nur einer. Das war auch schon 2017 so.

In den letzten zehn Jahren ist die Anzahl an Güterzügen pro Tag um mehr als 50 % gesunken.

Weiters ist die Ist-Situation in Tabelle 3 Technischer Bericht Schall auf Seite 18 falsch dargestellt. Die Reisezüge bestehen ausschließlich aus Dieseltriebwagen BR5047, nicht nur zu 50 %.

Antrag:

Auf Grund der falschen Zugfrequenzen, mit denen in weiterer Folge auch Berechnungen angestellt werden, ist der Technische Bericht Schalltechnik in Zweifel zu ziehen und neu zu erstellen. Die daraus folgenden Schlüsse im Umweltverträglichkeitsgutachten sind neu zu bewerten.

Schall

Das Rechenmodell zur Schallbeurteilung wurde lediglich mit der Schallpegelmessung zur Erfassung des Ist-Zustandes am Messpunkt RP1 in Oberweiden überprüft. Und zwar nur in einem Ausschnitt von drei Stunden. Das heißt zur Überprüfung eines Rechenmodells für eine Strecke von 16 km wird lediglich ein einziger Referenzpunkt in einem Zeitfenster von drei Stunden herangezogen, das erscheint mir sehr selektiv.

Die dreitägige Messung am Messpunkt RP2 in Weikendorf wurden nicht zur Überprüfung des Rechenmodells herangezogen.

Im technischen Bericht Schalltechnik führt dies auf Seite 24 zu folgender Aussage:
Wie Tabelle 12 zu entnehmen ist, weisen die Mess- und Rechenergebnisse im RP1 eine gute Übereinstimmung auf. Offensichtlich trifft das auf den RP2 also nicht zu.

Antrag:

Da die Messung im RP2 Weikendorf im Technischen Bericht Schalltechnik keine weitere Berücksichtigung findet und für die gesamte Strecke nur ein einziger Messpunkt berücksichtigt wurde, fordere ich als Nachbar zusätzliche Messungen um die Situation sachgerechter zu beurteilen.

Wie bereits ausgeführt haben in den letzten Jahren die Fahrten der Güterzüge abgenommen. Momentan fahren zwei Güterzüge pro Tag, an Samstagen nur einer. Es ist deshalb unverständlich, warum die Anzahl der Güterzüge ohne Elektrifizierung auf zehn Durchfahrten – das entspricht einer Steigerung von 400 % zum Iststand – laut Prognose 2025+ steigen soll.

Im Umweltverträglichkeitsgutachten auf Seite 38 wird von einer Steigerung der Zugzahlen durch die Elektrifizierung ausgegangen bzw sollte die Elektrifizierung entfallen, ist mit keiner Erhöhung der Zugfrequenzen zur rechnen.

Folgt man dieser Argumentation, so sind der Rechenvorgang1 auf Seite 14 und die darauf beruhende Emissionserklärung auf Seite 40 im Technischen Bericht Schall falsch.

Hier wird mit Prognosezahlen gerechnet, die nur durch die Elektrifizierung erreicht werden. Die Nullvariante muss der Argumentation „Keine Erhöhung von Zugfrequenzen“ folgen und mit den aktuellen Zugzahlen durchgeführt werden.

In Zahlen ausgedrückt bedeutet das, dass die Nullvariante mit 2 Güterzügen pro Tag, und die Prognose mit 10 zu erfolgen hat.

Außerdem wird in der Prognose 2025+ mit 160 m langen Reisezügen gerechnet, diese können die Haltestelle Weikendorf nicht anfahren.

Die Berechnung zum 2dB-Kriterium auf Seite 40 im Schallgutachten erfolgen in der Nullvariante Prognose 2025+ mit Zugfrequenzen, die ohne Elektrifizierung nicht erreicht werden.

Eine Berechnung entsprechend der Argumentation im Umweltverträglichkeitsgutachten würde ein Überschreiten des 2dB-Kriteriums zur Folge haben, selbst wenn man mit den falschen Zahlen für Güterzüge aus dem Betriebsprogramm rechnet. Nimmt man den Ist-Zustand aus Tabelle 3, statt der prognostizierten Zahlen aus Tabelle 4, ist das 2 dB-Kriterium erfüllt – von 81,4 dB auf 85,7.

Würde man mit den tatsächlichen Zugfrequenzen und ausschließlich mit dem Dieseltriebwagen BR 5047 rechnen, würde die Differenz deutlich stärker ausfallen.

Antrag:

Auf Grund der Argumentation im UVG, dass es bei Entfall des Projekts auch keine Steigerung der Zugfrequenzen gibt, sind im Rechenvorgang1 nicht die Zugzahlen 2025+ sondern die tatsächlichen Zugdurchfahrten zum momentanen Stand anzuwenden.

Es ist folglich eine korrigierte Berechnung anzustellen und neu zu bewerten.

Äußerst bemerkenswert im Zuge der Schallbeurteilung sind die angegebenen Messgenauigkeiten der Schallprognose. Im UVP-Gutachten auf Seite 211 und im Bericht Schalltechnik auf Seite 17 ist eine Genauigkeit der Messung von +/- 3 dB angegeben.

Zur Beurteilung eines Kriteriums von 2dB ist eine Prognose, die um 3 dB von der Realität abweichen kann, ungeeignet.

Antrag:

Auf Grund der potentiellen Ungenauigkeiten, ist vom Überschreiten des 2dB-Kriteriums laut SCHIV auszugehen und dieses anzuwenden.

Antrag:

Auf Grund zu erwartender gesteigerter Zugfrequenz vor allem im Bereich der Güterzüge, erhöhter Durchfahrtsgeschwindigkeiten im Haltestellenbereich und dem zu erwartenden Überschreiten des 2dB-Kriteriums ist das Projekt nur unter der Auflage von bahnseitigen Schallschutzmaßnahmen im Wohngebiet der Anrainergemeinden, insbesondere der Gemeinde Weikendorf zu genehmigen.

Bauphase

Im Fachbeitrag zur Umweltverträglichkeitserklärung – Schall (8.1.1) fehlt unter 5.1.5 Bauinduzierter Verkehr im öffentlichen Verkehrsnetz die Landesstraße 3123, die Bahnstraße in Weikendorf, insbesondere in Hinsicht auf den Brückenneubau bei km 33,728 bei der Haltestelle Weikendorf.

Es ist mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen – nicht nur Baustellenverkehr – zu rechnen. Dieser wird auch verursacht durch die Schließung der Brücke bei km 33,475, welche einen erhöhten landwirtschaftlichen Verkehr auf der L3123 bringt.

Für die Gemeinde Weikendorf wäre es sinnvoll, wenn der Baustellenverkehr ausschließlich über den südlichen Begleitweg zur Bahn geführt wird und nicht wie auf Seite 170 UVG angeführt „zusätzlich“ über diesen Weg.

Zitat S170: Schall BAU 06 Organisatorische Abwicklung des Bauverkehrs Weikendorf

Abwicklung des Bauverkehrs in Weikendorf zusätzlich über die Verbindung zu B8 südlich des Bahndamms.

In Weikendorf entsteht durch den Schienenersatzverkehr eine zusätzliche Verkehrsbelastung. Man könnte den Baustellenverkehr gänzlich aus Weikendorf verbannen, wenn man die Abwicklung des Bauverkehrs in Weikendorf ausschließlich über die Verbindung zwischen B8 und L3005 südlich des Bahndamms führt.

Antrag:

Fahrverbot für Baustellenverkehr auf der L3123 zur Entlastung der Gemeinde Weikendorf während der Bauphase.

Rainer Hynek e.h.

Richtigstellung des UVGA vom 06.09.2019 des Sachverständigen für Verkehre (Schiene/Straße/Bahnbetrieb), Dipl.-Ing. Thomas Setznagel:

Berichtigung Seite 78 des UVGA vom 06.09.2019:

Der auf Seite 78 im 3. Absatz angeführte Satz:

- bleiben die Bahnhöfe und Haltestellen – ausgenommen der aufzulassenden Hst Stripfing - in grundsätzlich gleicher Lage bestehen, werden jedoch den Erfordernissen angepasst und entsprechend ausgebaut.

wird wie folgt ergänzt:

Ausgenommen davon ist auch die Hst. Weikendorf, welche bautechnisch im vorliegenden Projekt unverändert bleibt.

Dipl.-Ing. Thomas Setznagel e.h.

Stellungnahme des Planer für Abfallwirtschaft – Mag. Oliver Montag zur Stellungnahme von Herrn Hynek:

Unterbausanierung:

Im Zuge der Umweltverträglichkeitserklärung wurde im Fachgebiet Abfallwirtschaft neben den direkt vom Vorhaben berührten Aushubbereichen auch der Unterboden/Unterbau vorsorglich abfallchemisch orientierend untersucht.

Ergebnisse sind im Gutachten als Anhang 3 (Untersuchungsbericht der Fa. Metlab GmbH) beigefügt. Die Ergebnisse zeigen, dass es sich bei den charakterisierten Materialien um Bodenaushubmaterial handelt. Im Untersuchungsumfang wurden Schürfe im Gleisbereich hergestellt und Proben sowohl von den Gleisschottern als auch vom Gleisunterbau gezogen und untersucht.

Mag. Oliver Montag e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Abfallwirtschaft und Bodenchemie Dr. Annemarie Graus-Göldner zur Stellungnahme von Herrn Hynek:

Im Hinblick auf die Einwendung über die Vorgabe der Unterbausanierung schließt sich die Unterfertigte der Stellungnahme von Herrn Mag. Oliver Montag vollinhaltlich an.

Dr. Annemarie Graus-Göldner e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Verkehre (Schiene/Straße/Bahnbetrieb), Dipl.-Ing. Thomas Setznagel, zur Stellungnahme von Rainer Hynek, Vertreter der Bürgerinitiative Lärmschutz Weikendorf:

Betreffend Hst Weikendorf:

Das gegenständliche Vorhaben „Gänserndorf – Marchegg, Elektrifizierung und Streckenadaptierung“ sieht keine Maßnahmen in der best. Hst. Weikendorf vor. Die bestehenden Anlagen bleiben unverändert. Die Möglichkeit der Auflassung der Haltestelle wird seitens ÖBB geprüft und ist nicht Projektgegenstand.

Die Aussage im UVGA vom 06.09.2019 Seite 78 wird berichtigt bzw. folgender Wortlaut ergänzt:

Der auf Seite 78 im 3. Absatz angeführte Satz:

- bleiben die Bahnhöfe und Haltestellen – ausgenommen der aufzulassenden Hst Stripfing - in grundsätzlich gleicher Lage bestehen, werden jedoch den Erfordernissen angepasst und entsprechend ausgebaut.

wird wie folgt ergänzt:

Ausgenommen davon ist auch die Hst. Weikendorf, welche bautechnisch im vorliegenden Projekt unverändert bleibt.

Betreffend Unterbausanierung:

Die abgegrenzten Unterbausanierungen stellen eine Erhaltungsmaßnahme am Bestand dar und haben keinen ursächlichen Zusammenhang mit dem vorliegenden Projekt. Unterbausanierungen umfassen den Austausch der tragenden Unterbauschichten am Ende ihrer techni-

schen Lebenszeit und werden an allen Eisenbahnstrecken in regelmäßigen Abständen (je nach Verkehrsbelastung und Untergrundeigenschaften alle 20 bis 50 Jahre) durchgeführt.

Entsprechend der Projektunterlagen wurden jedoch die anfallenden Massen und deren Transport berücksichtigt.

Betreffend Bauphase / Fahrverbot Baustellenverkehr auf L3123:

Der Straßenquerschnitt der L3123 (Bahnstraße) weist eine Fahrbahnbreite von ca. 6,00 m auf. Die zusätzliche Belastung durch den Baustellenverkehr beträgt ca. 10 bis max. 20 LKW pro Tag.

Aus straßenverkehrlicher Sicht ist ein Fahrverbot für den Baustellenverkehr zwar empfehlenswert jedoch nicht zwingend erforderlich.

Dipl.-Ing. Thomas Setznagel e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm- und Erschütterungsschutz, Dr. Günther Achs zur Stellungnahme von Herrn Rainer Hynek, Vertreter der Bürgerinitiative Lärmschutz Weikendorf und Nachbar, Bahnstraße 8, 2253 Weikendorf:

Zu den einzelnen, für das Fachgebiet Lärm- und Erschütterungsschutz relevanten Punkten der Stellungnahme von Herrn Rainer Hynek wird in folgender Weise Stellung genommen und erläutert:

Ad 1) Zur Schließung der Haltestelle Weikendorf

- *Im technischen Bericht Schalltechnik auf Seite 18 wird mit 160 m langen Reisezügen gerechnet, diese können in der Haltestelle Weikendorf gar nicht halten*

Stellungnahme:

Entsprechend dem Stand der Technik und der gültigen Verordnungen, Normen und Richtlinien (ONR 305011; RVE 04.01.02) wurde im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung in den Haltestellen keine Verringerung der Fahrgeschwindigkeit (und damit auch kein Halt des Reisezugs) angenommen und somit durchgehend die maximale Fahrgeschwindigkeit berücksichtigt. Die Zugemissionen in der Prognoseberechnung werden somit bei maximaler Fahrgeschwindigkeit, auch im Bahnhofsbereich, auf der sicheren Seite berücksichtigt.

Ad 2) Unterbausanierung

Stellungnahme:

Die Auswirkungen der Unterbausanierung wurden nachweislich in der schall- und erschütterungstechnischen Untersuchung berücksichtigt und entsprechend beurteilt. Aus Sicht des Sachverständigen sind die Auswirkungen der Unterbausanierung im Fachbereich Lärm- und Erschütterungsschutz nachvollziehbar und dem Stand der Technik entsprechend berücksichtigt.

Ad 3) Zugfrequenzen

Stellungnahme:

Das Betriebsprogramm der Ist-Situation 2017 in Tabelle 3 des technischen Berichts basiert auf der Berücksichtigung die Verteilung von Reisezugwagen als 50 % scheibengebremst mit je einem Dieselmotortriebfahrzeug und 50 % Dieselmotortriebwagen mit BR5047. Aus schalltechnischer Sicht dominieren die Emissionen der Güterzüge den Schallleistungspegel der Strecke, eine Änderung der Zusammensetzung der Reisezugwagen ergäbe keine relevante Änderung im Schallleistungspegel. Daraus kann auch abgeleitet werden, dass durch eine mögliche Ände-

rung der Zusammensetzung der Reisezugwagen keine Auswirkungen auf die Ergebnisse (2 dB Kriterium, bzw. Maßnahmen am betroffenen Objekt Salmhofer Straße 56) resultieren.

Ad 4) Schall - Rechenmodell

Stellungnahme:

Für die Kalibrierung des Schallausbreitungsmodells werden die im Zuge der Messung erfassten Züge, mit dem jeweils erfassten Zugtyp, der Zuglänge und der tatsächlichen Fahrgeschwindigkeit in dem Ausbreitungsberechnungsprogramm nachmodelliert und in einer Referenzberechnung nachberechnet. Für die Kalibrierung des 3D- Schallausbreitungsmodells werden die tatsächlich gefahrenen und erfassten Fahrgeschwindigkeiten auch entsprechend in der Kalibrierung des 3D-Prognosemodells modelliert und berücksichtigt. Aus Sicht des Sachverständigen ist die Dauer und erfassten Züge der messtechnischen Untersuchung repräsentativ. Eine Mindestanzahl an Messungen oder aufgenommenen Zugvorbeifahrten ist für die Kalibrierung des Berechnungsmodells aus schalltechnischer Sicht nicht relevant. Zusätzliche Messungen sind aus schalltechnischer Sicht für die Kalibrierung nicht erforderlich.

Entsprechend der Überprüfung des 2 dB Kriteriums der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung werden für die Beurteilung der lärmtechnischen Auswirkungen des Projekts die Ergebnisse des Berechnungsfalls Gleislage im Bestand mit Zugzahlen 2025+ (unter Berücksichtigung der Zugtypen für Dieseltraktion), mit den Ergebnissen des Berechnungsfalls Gleislage laut geplantem Projekt mit Zugzahlen 2025+ verglichen.

Hinsichtlich der Anwendung der Prognosezahlen verweise ich auf die Aussagen des verkehrstechnischen Sachverständigen im UVP-GA. Festgestellt wird, dass es sich bei dem Prognoseaufkommen 2025+ um eine vom BMVIT abgeleiteten Prognoseaufkommen handelt, das ein längerfristiges Szenario abbildet.

Hinsichtlich des Betriebsprogramms der Ist-Situation 2017 in Tabelle 3 des technischen Berichts wird festgestellt, dass die Verteilung von Reisezugwagen als 50 % schiebengebremst mit je einem Dieseltriebfahrzeug und 50 % Dieseltriebwagen mit BR5047 berücksichtigt wird. Aus schalltechnischer Sicht dominieren die Emissionen der Güterzüge den Schallleistungspegel der Strecke, eine Änderung der Zusammensetzung der Reisezugwagen ergäbe keine relevante Änderung im Schallleistungspegel. Daraus kann auch abgeleitet werden, dass durch eine mögliche Änderung der Zusammensetzung der Reisezugwagen keine Auswirkungen auf die Ergebnisse (2 dB Kriterium, bzw. Maßnahmen am betroffenen Objekt Salmhofer Straße 56) resultieren.

Entsprechend der Überprüfung des 2 dB Kriteriums der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung werden für die Beurteilung der lärmtechnischen Auswirkungen des Projekts die Ergebnisse des Berechnungsfalls Gleislage im Bestand mit Zugzahlen 2025+ (unter Berücksichtigung der Zugtypen für Dieseltraktion), mit den Ergebnissen des Berechnungsfalls Gleislage laut geplantem Projekt mit Zugzahlen 2025+ verglichen. Ein Vergleich des Berechnungsfalls Gleislage laut geplantem Projekt mit Zugzahlen 2025+ und einem Bestandsaufkommen entspricht nicht den Grundlagen zur Überprüfung des 2 dB Kriteriums der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung.

Die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung, inkl. der Untersuchungen zum 2 dB Kriterium sind aus Sicht des Sachverständigen nachvollziehbar und richtig dargestellt.

Hinsichtlich der Angaben zur Prognoseungenauigkeit wird auf die in Österreich gültige ÖNORM ISO 9613-2, Kapitel 9 verwiesen. Aus Sicht des Sachverständigen sind keine maßgeblichen Ungenauigkeiten beim vorliegenden Vergleich zwischen dem Berechnungsfall

Gleislage im Bestand mit Zugzahlen 2025+ (unter Berücksichtigung der Zugtypen für Dieseltraktion), mit den Ergebnissen des Berechnungsfalls Gleislage laut geplantem Projekt mit Zugzahlen 2025+ zu erwarten, da es sich um ein anerkanntes und dem Stand der Technik entsprechendes Schallausbreitungsprogramm handelt und das Schallausbreitungsmodell im Ausbreitungsweg zwischen den beiden Berechnungsfällen nur sehr geringfügig adaptiert wurde.

Ad 5) *Schall - Bauphase*

Stellungnahme:

Das der schalltechnischen Untersuchung zugrundeliegende Bauprogramm ist unter Berücksichtigung der lärmtechnischen Schutzmaßnahmen in der Bauphase (Maßnahmen Schall Bau 01 bis Schall Bau 08 sowie zusätzlich erforderliche Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahme Nr. 18 lt. UVP-GA) aus Sicht des Sachverständigen genehmigungsfähig im Sinne des §24 UVP-G. Änderungen in der organisatorischen Abwicklung der Bauphase können auf Basis der derzeit vorliegenden Unterlagen nicht beurteilt werden.

Dr. Günther Achs e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Verkehr Eisenbahnbetrieb, Herr Dipl.-Ing. Werner Stella zur Stellungnahme von Rainer Hynek:

Zugfrequenzen: Seite 2 1. Absatz

Das Betriebsprogramm 2017 bezieht sich auf betriebliche Trassen, die gefahren werden könnten.

Zu Schall Seite 3

Die Aussage, dass die Anzahl der Güterzüge um 400 % zum Istzustand steigt ist falsch. Es findet eine Steigerung von 6 auf 9 Güterzüge statt – somit um 50 %.

Des Weiteren die auf Seite 38 des auf UVP–Gutachtens bezogen auf die UVE 7.1.1, dass bei Entfall des Unterbleiben des Vorhabens „keine Erhöhung von Zugfrequenzen stattfindet kann“, ist falsch und wird hiermit richtig gestellt:

Auch bei Nichtausführung des Bauvorhabens kann die Prognose 2025+ bezüglich Zugzahlen erfüllt werden.

Im Bahnhof Oberweiden wird ein 160 m langer Randbahnsteig hergestellt. Das bedeutet jedoch nicht, dass Reisezüge eine Länge von 160 m aufweisen. Die Länge der Reisezüge ist vom eingesetzten Rollmaterial abhängig. Es kann somit die Haltestelle Weikendorf mit Zügen bis 60 m Länge, angefahren werden.

Der Antrag auf Seite 4: „Auf Grund der Argumentation im UVG, dass es bei Entfall des Projektes auch keine Steigerung der Zugfrequenzen gibt, sind im Rechenvorgang 1 nicht die Zugzahlen 2025+ sondern die tatsächlichen Zugdurchfahrten zum momentanen Stand anzuwenden. Es ist folglich eine korrigierte Berechnung anzustellen und neu zu bewerten.“

Geht ins Leere, da auch ohne Ausbau die Prognose 2025+ auch mit Dieselbetrieb gefahren werden kann.

Dipl.-Ing. Werner Stella e.h.

Stellungnahme von der Umweltorganisation Virus vertreten durch Herrn Wolfgang Rehm, Währinger Straße 59, 1090 Wien:

Abschnitt überwiegend formale/rechtliche Aspekte:

REHM Ich bitte um die Übergabe der erwähnten weiteren Stellungnahmen die eingebracht wurden um mein Recht gemäß §43(1) wahren zu können. Weiters frage ich wegen der Ergänzungen 24c UVP-G an (UVP Koordination gibt bekannt, dass diese zur Gänze in das UVG eingearbeitet wurden.

Weiters möchte ich für diejenigen, die unsere Einwendungen nicht gelesen haben, darauf hinweisen, dass wir uns für die Umsetzung des Vorhabens aussprechen. Allerdings ist im Zuge der Umweltorganisation zukommenden Aufgaben auf zeitgemäßen Lärmschutz, umwelt- und naturschonende Bauausführung und richtige Abgrenzung des Projektes bzw. des Verfahrens zu achten.

In diesem Sinne ist erneut auch auf die st.Rsp des VwGH zum Vorhabensbegriff hinzuweisen, zur Konkretisierung etwa auf etwa VwGH 2011/03/0160 - und weitere - vom 19.12.2013), wonach ein Vorhaben alle auch verschiedenartige Projektteile umfasst es auf bei einem Vorhaben auf den räumlichen und sachlichen Zusammenhang und jedenfalls nicht auf Projektwerberidentität ankommt (zu letzterem VwGH Ro 2014/03/0066 vom 17.12.2014).

Vor diesem Hintergrund die Absicht der Auflassung der Haltestelle Weikendorf relevant.

Es gilt hier sowohl das Immissionsminimierungsgebot nach §24f (1) Z2 zu beachten und ist auch auf §24f (3) UVP-G zu verweisen wonach durch geeignete Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen, Ausgleichsmaßnahmen oder sonstige Vorschriften zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beizutragen ist. Dafür ist die Beibehaltung dieser Haltestelle wesentlich.

Deshalb wird der Antrag gestellt,

1. die Frage der künftigen Weiterbehandlung der Haltestelle Weikendorf in das gegenständliche Verfahren einzubeziehen, sowie
2. als Genehmigungsvoraussetzung im zu erlassenden Bescheid festzuhalten, dass eine Beibehaltung der Station in der derzeitigen Form sowie die Gewährleistung ihrer Ausbaufähigkeit vorgeschrieben wird

Erläuterung: Nachdem eine Vorschrift über den künftigen Betrieb zwar wünschenswert ist aber im Rahmen des ggst. Verfahrens nicht möglich erscheint, muss zumindestens gewährleistet sein, dass die Station nicht abgebaut wird und durch das gegenständliche Vorhaben für einen späteren Ausbau (etwa Verlängerung des Bahnsteiges, Barrierefreiheit) keine Hindernisse insbesondere bautechnischer Natur in den Weg gestellt werden.

Anm.: Der SV führt dazu aus, dass aus seiner Sicht keine derartigen Hindernisse bestehen würden und kein Abtrag vorgesehen ist.

REHM: Nachdem in Stripfing aber ein derartiger Abtrag Projektsbestandteil ist wird der obige Antrag dahingehend ausgeweitet wird dass auch für Stripfing als Genehmigungsvoraussetzung im zu erlassenden Bescheid festzuhalten ist dass eine Beibehaltung der Station in der derzeitigen Form sowie die Gewährleistung ihrer Ausbaufähigkeit vorgeschrieben:

Allerdings ist, nachdem die externe UVP-Koordinatorin darauf hingewiesen hat, dass die Frage der Hst Weikendorf behandelt wird noch auszuführen das die Art wie das der SV für Luft und Klima gemacht hat nicht nachvollziehbar ist. Er schreibt auf S.197 des UVG dass eine Haltestelle Emissionen verursacht und durch Nichteinhaltung einer Haltestelle Emissionen gespart werden würden. Nach dieser Logik wäre es dann am emissionsminimierendsten, keine Haltestellen zu betreiben und in weiterer Folge den Bahnverkehr überhaupt einzustellen. Tatsächlich sind aber natürlich die Systemwirkungen zu berücksichtigen

Betreffend forstrechtliche Interessensabwägung im Sinne des §17 Abs. 2 und 3 wird festgehalten, dass der Sachverständige im forsttechnischen Gutachten sowohl die öffentlichen Interessen an der Erhaltung des Waldes dargestellt hat und dann auch einige für die Verwirklichung des Vorhabens sprechende Interessen.

Das ist aus unserer Sicht unzulässig, weil dem Sachverständigen die Interessensabwägung nicht zusteht sondern diese und die Würdigung der Interessen Aufgabe der Behörde ist. Diese wird daher aufgefordert die gebotene Interessensabwägung vorzunehmen und sie aber auch besser zu begründen als dies im Gutachten der Fall war.

Zum SV für Luft und Klima ist auszuführen, dass auch anderen Verfahren die Konstellation eingetreten ist, dass Meteoscience und Laboratorium für Umweltanalytik in wechselnden Rollen als Planer bzw. Prüfgutachter aufgetreten sind. Dabei hat sich jedoch herausgestellt, dass in zwei Verfahren beim Land Niederösterreich (Deponie Marchfeldkogel und Deponie Enzersdorf/Fischa RU4-U-559 derzeit anhängig beim BVwG) jeweils eine sehr enge Kooperation bei der Fachbeitragerstellung zwischen Meteoscience und LUA festzustellen war (während ein LUA Vertreter als Prüfgutachter tätig war). Seit Bekanntwerden dieser Umstände ist die auch im ggst. Verfahren anzutreffende Konstellation nicht mehr mit den Anforderungen an die volle Unbefangenheit eines SV (Nach der Rsp. genügt auch der Anschein und braucht es kein konkretes Eintreten weiterer Befangenheitsumstände) vereinbar. Deshalb lehnen wir den SV unter Bezugnahme auf §53 (1) iVm §7 (1) AVG ab.

Abschnitt zusätzliche Wortmeldungen im Rahmen der Vorbringen anderer Parteienvertreter

Im Rahmen des Vorbringens von Herrn Hynek (BI, Nachbar) wird als Zwischenanmerkung festgehalten, dass bei der Betrachtung des Einreichprojektes und allfälliger Arbeiten zur Unterbausanierung (die lt. SV für Verkehr offenbar tw. ohnehin als Neubau zu klassifizieren sind) entsprechend der Rsp. des VwGH es auf den räumlichen Zusammenhang und die Überlagerung der Wirkungsebenen ankommt für die die sonstige Klassifizierung der jeweiligen Arbeiten von nachrangiger Bedeutung ist.

Weiters ist zum zugrundegelegten Betriebsprogramm auszuführen dass ich Herrn Hyneks Ausführungen so verstehe dass für Nullplanfall und Maßnahmenplanfall dieselbe gleiche Zugzahl zugrundegelegt worden ist, wodurch das für manche Betrachtungen nicht unbedeutende Delta künstlich verringert wird. Eigentlich wäre bei (der gerade auch im Hinblick auf den Güterverkehr argumentierten) Elektrifizierung von einer anderen Entwicklung auszugehen als bei deren Entfall.

Abschnitt überwiegend fachliche Aspekte:

Zum Fachbereich Verkehr

Es wurde das Prognosejahr 2025 ausgewählt aber diese Wahl nicht begründet.

Stand der Technik ist nicht ein Prognosehorizont der lediglich 5-6 Jahre in die Zukunft weist, sondern sind, wie mir auch aus vielen anderen Verfahren bekannt, 15 Jahre und mehr ein durchaus üblicher Wert. Dementsprechend kann entgegen den Ausführungen des SV nicht davon ausgegangen werden, dass das Vorhaben hier dem Stand der Technik entspricht.

Dies ist nicht nur eine fachliche Frage sondern auch eine Rechtsfrage da die vom Vorhaben ausgehenden Umweltauswirkungen ausreichend erfasst werden müssen. Dass im bmvit keine weiterreichenden Prognosen als 2025+ bereits aufliegen, macht eine Erstellung weiterreichender Prognosen im Rahmen des ggst. Projektes nicht entbehrlich.

Auch ein zeitlich entsprechend langreichweitiges Monitoring ist nicht geplant

ANTRAG: deshalb wird beantragt der Projektwerberin eine Ergänzung aufzutragen,

Hinsichtlich der Ausführungen des SV möchte ich anmerken, dass die Aussage bis Gänserndorf sind es ja ohnehin nur 2 Kilometer sehr provokant wirkt und nicht als adäquate Antwort angesehen werden kann.

Den gleichzeitigen Verweis auf die Haltestelle Weikendorf-Dörfles habe ich wahr- und zur Kenntnis genommen. Dennoch ist auch diese nicht geeignet die ältere Haltestelle im Bereich Strecke 115 zu ersetzen bietet diese für manche der älteren Teile Weikendorfs Erreichbarkeitsvorteile gerade wenn auf gute Anbindung auch mit Fußgänger- und Radfahrverkehr Wert gelegt wird, was gerade im Sinne der Erfordernisse des Klimawandels und einer MIV minimierenden und verstärkt auf andere Verkehrsmodi und den ÖV setzenden Umweltvorsorge zu berücksichtigen ist.

Zum Fachbereich Lärm

Es wurde hier bisher viel über das 2 dB Kriterium der SchIV diskutiert und ob die SchIV anzuwenden ist. Deshalb ist festzuhalten, dass es sich dabei um eine besondere Immissionschutzvorschrift nach §24f (2) handelt. Kommt deren Anwendung nicht in Betracht so bedeutet dies nicht, dass es keinen Nachbarschaftsschutz gibt sondern dass dieser nach GewO bewerten ist.

Lärmschutzjudikatur: Das Vorhaben entspricht nicht den Festlegungen der Judikatur zu Lärmschutz (vgl VWGH 2011/03/0160, 0162, 0164, 016523 mwH, sowie US 4A/2010/14-182 mwH.). So ist die Ist-Belastung der vom Vorhaben während Bau und Betrieb betroffenen Nachbarn durch Messung zu bestimmen und zur Beurteilung der Zumutbarkeit einer Lärmbeeinträchtigung auf jenen der Lärmquelle am nächsten liegenden Teil des Nachbargrundstückes abzustellen, der bei Bedachtnahme auf die im Zeitpunkt der Entscheidung der Behörde geltenden Vorschriften dem regelmäßigen Aufenthalt des Nachbarn dienen kann.

Die Ausführungen der Projektwerberin zum Freiraumschutz, dass die Immissionspunkte auf Gartengrundstücken ermittelt wurden, werden zur Kenntnis genommen.

Hinsichtlich der Messungen hätten auch im Sinne der Manuduktionspflicht der Behörde (§13a AVG und den Festlegungen der Judikatur:

"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 (vgl die bei Grabler/Stolzlechner/Wendl, GewO3, 2011, S 829 wiedergegebene Rechtsprechung, sowie zur Frage der unterlassenen Messung der Umgebungslärmsituation VwGH vom 21. Dezember 2011, 2010/04/0046). Auf dem Boden dieser Rechtsprechung ist der Durchführung von Messungen - soweit diese möglich sind - grundsätzlich der Vorrang vor lärmtechnischen Berechnungen einzuräumen " ist

weitere Messungen durchgeführt werden müssen, zumindest bei jenen Nachbarn die dies begehrt haben, ggf. aber auch bei weiterem die von diesem ihrem Recht noch gar nicht informiert waren.

(Anm.: Dies bedeutet nicht dass auf jedem einzelnen Grundstück gemessen werden muss und steht auch einer Zusammenfassung zu sinnvollen Einheiten nicht im Wege, hat aber jedenfalls über die bisher durchgeführten Messungen hinauszugehen.)

Zum Fachbereich Humanmedizin

An den SV wird die Frage gerichtet ob ihm die Mindeststandardjudikatur der Höchstgerichte zu besonderen Immissionsschutzvorschriften (zuletzt das Erkenntnis VfGH V 162/15 vom 15. März 2017, sowie der Beschluss VfGH E 1818/2018-18 vom 4. Oktober 2018) bekannt ist wonach derartige Grenzwerte Mindeststandards darstellen welche im Einzelfall zu geringer anzusetzen sind, bzw. ob ihn die Behörde entsprechend instruiert hat. Daraus ergibt sich dass eine Einzelfallprüfung dahingehend vorzunehmen ist, ob besondere Voraussetzungen vorliegen (beispielsweise das Vorliegen ruhiger, Hohe Spitzenbelastungen aus anderen Lärmquellen)

Dass der SV zusätzlich zum Beurteilungspegel Lr der gegenüber dem LA,eq um den Schienenbonus verringert ist zusätzlich die Angabe und Berücksichtigung von Lnight Werten gefordert hat wird davon unabhängig positiv zur Kenntnis genommen.

Zum Fachbereich Luft und Klima

Erneut wird - nun in Anwesenheit des SV - auf seine bereits angesprochene Äußerung auf S.197 des Gutachtens zur Hst. Weikendorf hingewiesen und angemerkt, dass im Sinne der Erreichung eines emissionsmäßig guten Modal-Split zugunsten des Öffentlichen Verkehrs in Kombination mit elektrischer Traktion im Systemzusammenhang zu sehen ist und evtl. Betriebsenergie (und Emissions-) Einsparungen durch die Nichteinhaltung von Haltestellen (insbesondere bei Berücksichtigung der Möglichkeit der Minimierung durch Bedarfshaltestellen) gerade wegen der erforderlichen Wirkung in der Fläche kein Entscheidungskriterium gegen die Beibehaltung einer Haltestelle sein können.

Betreffend Luftschadstoffe ist für den hier einzig potenziell relevanten Parameter Feinstaub PM10 (bzw. kleinere Fraktionen) festzuhalten dass sich zwar aufgrund der neuen Verordnung belasteter Gebiete Luft während des laufenden Verfahrens ergeben hat, dass der Bezirk Gänserndorf nach langen Jahren nicht mehr als belastetes Gebiet Luft für PM10 ausgewiesen ist. Jedenfalls ist aber wie in den Einwendungen bereits erwähnt dass eine Anwendung des in belasteten Gebieten erhöhten Irrelevanzkriteriums von 3% gemäß RVS 04.02.12 für das gegenständliche Projekt nicht in Frage gekommen wäre. Die Frage eines 1% igen bzw. 3%igen Irrelevanzkriteriums ist aber aufgrund der vorliegenden Befunde akademisch.

Zum Fachbereich Biologische Vielfalt Tiere Pflanzen Lebensräume /Ökologie

Hierzu wird vorgebracht, dass sich das Schutzgut Fledermäuse hier durch besondere Vielfalt auszeichnet (16 nachgewiesene Spezies insgesamt - insbesondere in den Bereichen FFH Gebiet Sandboden Praterterrasse sowie den Waldbereichen im Bereich Weikendorf) und eine hohe Sensibilität insbesondere gegenüber Licht aufweist.

Deshalb wird nachgefragt warum die Arbeiten für das Setzen der Oberleitungsmasten außerhalb der Streckensperre und in der Nacht durchgeführt werden sollen und angeregt ggf die Arbeiten in den betreffend das Schutzgut unbedenklichen Winter zu verlegen.

Nach Äußerung der Projektwerberin über Zwangsbedingungen betreffend Streckensperren Darstellung der Arbeitsabläufe mit Hinweis dass nur die Arbeitsleuchten des schienengebundenen "Bauzuges" eingesetzt werden, die Störung nur intermittierend erfolgt (für jeweils eine Stunde Dauer pro Mast) frage ich den SV hinsichtlich seines Maßnahmenvorschlages gefragt was der im dargestellten Setup für einen Unterschied machen könnte.

Nach dessen Antwort, damit maximale Vorsorge und den besten Stand des Wissens implementieren zu wollen, ersuche ich die Behörde, im Bescheid hinreichend konkrete Fest- bzw. Vorschriften vorzunehmen und damit zu gewährleisten dass die angesprochenen Worst-

Case Szenarien nicht eintreten und es zu keiner naturschutzfachlich bzw. artenschutzrechtlich bedenklichen Situation kommt.

Wolfgang Rehm e.h.

Stellungnahme des Planers für Mag. Wolfgang Linhart, ZT-Kanzlei Kofler Umweltmanagement zur Stellungnahme von Wolfgang Rehm:

Störwirkungen auf Fledermäuse für die Errichtung von Masten:

Die Errichtung der Masten erfolgt sukzessive entlang der Bahnstrecke. Dabei kann es kurzfristig zu einer Beunruhigung von Fledermäuse durch Licht und weitere Einflüsse kommen. Da sich diese Wirkungen jedoch auf einen kurzen Zeitraum und einen kleinen Raum beschränken, sind diese Wirkungen nicht im Sinne einer Störung im artenschutzrechtlichen Kontext zu werten. Nachhaltige Auswirkungen auf Fledermäuse sind auszuschließen. Die im Projekt vorgesehene Maßnahme einer Beleuchtung entsprechend dem Stand der Technik bezieht sich auf gegebenenfalls erforderlichen Baustelleneinrichtungen, welche über einen längeren Zeitraum bestehen müssen.

Mag. Wolfgang Linhart e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Biologische Vielfalt, Dr. Hans Peter Kollar zur Stellungnahme von Wolfgang Rehm:

Betreffend Fledermäuse und Licht

Es wird bestätigt, dass die vorgeschlagene Maßnahme des Einsatzes schonender Beleuchtung im Hinblick auf die Fledermäuse als Vorsichtsmaßnahme zur Sicherung der Anwendung des Standes der Technik gemeint ist. Erheblich nachteilige Auswirkungen auf Fledermäuse sind auszuschließen.

Dr. Hans Peter Kollar e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm- und Erschütterungsschutz, Dr. Günther Achs zur Stellungnahme von Herrn Wolfgang Rehm:

Zu den einzelnen, für das Fachgebiet Lärm- und Erschütterungsschutz relevanten Punkten der Stellungnahme von Herrn Wolfgang Rehm wird in folgender Weise Stellung genommen und erläutert:

Ad 1) Abschnitt zusätzliche Wortmeldungen im Rahmen der Vorbringen anderer Parteienvertreter

- *Weiters ist zum zugrundegelegten Betriebsprogramm auszuführen, dass ich Herrn Hyneks Ausführungen so verstehe, dass für den Nullplanfall und Maßnahmenplanfall dieselbe gleiche Zugzahl zugrundegelegt worden ist, wodurch das für manche Betrachtungen nicht unbedeutende Delta künstlich verringert wird. Eigentlich wäre bei (der gerade auch im Hinblick auf den Güterverkehr argumentierten) Elektrifizierung von einer anderen Entwicklung auszugehen als bei deren Entfall.*

Stellungnahme:

Entsprechend der Überprüfung des 2 dB Kriteriums der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung werden für die Beurteilung der lärmtechnischen Auswirkungen des Projekts die Ergebnisse des Berechnungsfalls Gleislage im Bestand mit Zugzahlen 2025+ (unter Berücksichtigung der Zugtypen für Dieseltraktion), mit den Ergebnissen des Berechnungsfalls Gleislage laut geplantem Projekt mit Zugzahlen 2025+ verglichen. Hinsichtlich der

Anwendung der Prognosezahlen verweise ich auf die Aussagen des verkehrstechnischen Sachverständigen im UVP-GA. Die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung, inkl. der Untersuchungen zum 2 dB Kriterium sind aus Sicht des Sachverständigen nachvollziehbar und richtig dargestellt.

Ad 2) *Abschnitt überwiegend fachliche Aspekte – Zum Fachbereich Lärm*

- *2 dB Kriterium*

Stellungnahme:

Die Überprüfung des 2 dB Kriteriums der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung entspricht aus Sicht des Sachverständigen für Lärmschutz dem Stand der Technik für die Beurteilung der lärmtechnischen Auswirkungen des Projekts.

- *Lärmschutzjudikatur / Messungen der Ist-Belastung*

Stellungnahme:

Entsprechend der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung SchIV ist die Beurteilung des Schienenverkehrslärms durch Berechnungen durchzuführen.

Die Ergebnisse der durchgeführten Schallimmissionsmessungen im Zuge der Beurteilung der Betriebsphase dienen ausschließlich zur Kalibrierung des Ausbreitungsmodells. In der Beurteilung der Betriebsphase werden dabei Abweichungen zwischen den messtechnischen Ergebnissen und dem 3D-Prognosemodell dazu verwendet, um das 3D-Prognosemodell zu kalibrieren. Für die Kalibrierung des Berechnungsmodells werden ausschließlich die Zugvorbeifahrten angesetzt.

Weitere Messungen der Bestandsimmissionen sind aufgrund der überwiegenden Nicht-Erfüllung des 2 dB Kriteriums aus Sicht des Sachverständigen für Lärmschutz nicht erforderlich.

Die Beurteilung von besonders schützenswerten Freiräumen wurde in der schalltechnischen Berechnung (siehe z.B. Tabelle 19 des Technischen Berichts Schalltechnik) nachvollziehbar durchgeführt. Weitere Untersuchungen sind aus Sicht des Sachverständigen für Lärmschutz nicht erforderlich.

Dr. Günther Achs e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Humanmedizin, Herr Priv. Doz. Dr. Paul Wexberg zur Stellungnahme von Herrn Wolfgang Rehm:

Mir wurde aufgetragen die Lärmimmissionen nach den geltenden Bestimmungen humanmedizinisch zu prüfen. Das sind neben den gesetzlichen Vorgaben die Richtlinien für Umgebungslärm der WHO. Mir sind die bestehenden Mindestanforderungen und die Möglichkeit, diese im Einzelfall zu unterschreiten, bekannt. Insbesondere wurde von mir daher empfohlen, den L_{night} anstelle des L_rNacht zu verwenden und damit den Schienenbonus nicht zu berücksichtigen.

Wenn ich gefragt werde, ob besonders sensible oder berücksichtigende Bereiche im Einzelfall geprüft worden seien, antworte ich, dass von mir darauf geachtet wurde, im gegenständlichen Verfahren jedoch keine solchen Bereiche vorliegen.

Priv. Doz. Dr. Paul Wexberg e.h.

Weitere Stellungnahme des Sachverständigen für Humanmedizin, Herrn Priv. Doz. Dr. Paul Wexberg zur Stellungnahme von Herrn Wolfgang Rehm:

Zu den für das Fachgebiet Humanmedizin relevanten Punkten der Stellungnahme von Herrn Wolfgang Rehm wird in folgender Weise Stellung genommen und erläutert:

Die Mindeststandardjudikatur der Höchstgerichte zu besonderen Immissionsvorschriften (insbesondere die in der Anfrage genannten Dokumente) sowie die Tatsache, dass derartige Grenzwerte im Einzelfall unterschritten bzw. geringer anzusetzen sind, sind dem SV bekannt. Es wurde daher im gegenständlichen Fall überprüft, ob besonders schützenswerte Einrichtungen (z.B. Krankenhäuser, Pflegeeinrichtungen, Kindergärten, ...) vorliegen bzw. ob es hohe Spitzenbelastungen aus anderen Lärmquellen im Hinblick auf humanmedizinische Gefährdungen gab. Dies wurde bereits im Vorfeld anhand der vorliegenden Daten analysiert und ausgewertet. Da derartige Bereiche nicht vorlagen, mussten in der Einzelfallüberprüfung keine niedrigeren Grenzwerte angesetzt werden.

Priv.-Doz. Dr. Paul Wexberg e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Luft und Klima, Dr. Erich Mursch-Radlgruber zur Stellungnahme von Herrn Rehm:

Emissionen Auflassung Haltestelle Weikendorf.

Stellungnahme:

Der Absatz Seite 197 unten bleibt vollinhaltlich aufrecht. Es wird keine Empfehlung aus dem Fachbereich Luft und Klima zur Auflassung der Haltestelle gegeben.

Stellungnahme Rehm:

Befangenheit SV Luft und Klima.

Stellungnahme:

Es gab keine wechselseitigen Rollen von Planer bzw. Prüfgutachter. Aus der Tatsache, dass sich Sachverständige kennen kann man eine Befangenheit nicht ableiten. Die erwähnten Projekte haben mit dem gegenständlichen Verfahren keine Berührung. Auch gab es im gegenständlichen Verfahren keine fachlichen Kontakte mit dem Sachverständigen der UVE.

Stellungnahme des Sachverständigen für Luft und Klima, Dr. Erich Mursch-Radlgruber zur Stellungnahme von Herrn Rainer Hynek:

Unterbausanierung

Stellungnahme:

Aus Sicht des Fachbereichs Luft und Klima ist die Unterbausanierung Bestandteil der Bauphase und damit in den Bewertungen der Umweltauswirkungen in der UVE berücksichtigt.

Dr. Mursch-Radlgruber e.h.

SCHLUSSTELLUNGNAHME DER ÖBB-INFRASTRUKTUR AG:

Einleitend wird vollinhaltlich auf die Anträge vom 28.02.2019 und 06.06.2019, alle nachfolgenden Stellungnahmen und Auskünfte der ÖBB gemäß § 24c UVP-G, sowie die vorgelegten Unterlagen, insbesondere die UVE und das Gutachten gemäß § 31a EISbG, verwiesen.

Soweit von einzelnen Parteien oder Beteiligten gegen das Vorhaben Einwendungen oder widersprechende oder verspätete Anträge erstattet wurden, mögen diese, sofern die Projektwerberin ihnen nicht ausdrücklich zustimmte, ab- bzw. zurückgewiesen bzw. auf den Zivilrechtsweg verwiesen werden.

Es wird um antragsgemäße Entscheidung ersucht.

A. ALLGEMEINE THEMEN:

1. Lärm- und Erschütterungsschutz

Lärm:

Laut den schalltechnischen Prognoseberechnungen wird lediglich bei einem Wohnobjekt das maßgebliche 2 dB-Kriterium laut SchIV überschritten, so dass dort passive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen sind. Gemäß § 5 Abs. 3 SchIV sind, sofern die Kosten bahnseitiger Lärmschutzmaßnahmen das Dreifache der Herstellungskosten objektseitiger Maßnahmen übersteigen, nur objektseitige Maßnahmen zu treffen. Es erfolgt eine Förderung des Einbaus von Schallschutzfenstern durch die Anrainer nach Vorlage einer Rechnung und ev. Kontrolle des Einbaus der Schallschutzfenster.

Bei projektgemäßer Ausführung kommt es zu keiner unzulässigen Lärmbelastung. Eine Überprüfung der Wirksamkeit der angewendeten Maßnahmen im Zuge der Inbetriebnahme ist vorgesehen, im Regelbetrieb werden keine weiteren Kontrollen notwendig sein.

Die SchIV stellt auf den Schutz der menschlichen Gesundheit ab. Ihre Grenzwerte bilden eine ausreichende Grundlage für die Beschreibung und Bewertung lärmbedingter Auswirkungen eines Eisenbahnvorhabens; sie genügen der Anforderung einer sachlich gerechtfertigten, bundesweit einheitlichen Anwendung von Lärmschutzstandards auf dem Stand der Technik.

Forderungen nach ergänzenden Lärmschutzmaßnahmen, die über die projektierten Maßnahmen bzw. zwingende Maßnahmenvorschläge hinausgehen, sind als sachlich nicht gerechtfertigt zurückzuweisen.

Die Anwendung der Kriterien der SchIV widerspricht auch nicht unionsrechtlichen Vorgaben der Richtlinien 85/337/EWG vom 27.06.1985 und 2002/49/EG vom 25.06.2002 (letztere umgesetzt durch das Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz, BGBl I 60/2005), da diese keine spezifischen Vorgaben hinsichtlich einzuhaltender Grenzwerte normieren.

Die Guidelines der WHO haben grundsätzlich lediglich empfehlenden Charakter und sind nicht unmittelbar anwendbar.

Erschütterungen:

Die Prognosebeurteilung ergab, dass sowohl für die Anrainer als auch für Bauwerke ein ausreichender Erschütterungsschutz gemäß den relevanten ÖNORMEN gegeben ist.

2. Information über die Bauabwicklung

Die Projektwerberin wird die Anrainer über die Bauabwicklung ausreichend und zeitgerecht informieren und auch eine Ansprechperson vor Ort namhaft machen.

3. Schäden

Das Projekt beinhaltet ausreichende Schutzvorkehrungen zur Vermeidung von Schäden. Allenfalls dennoch auftretende Schäden werden nach Maßgabe der zivilrechtlichen Bestimmungen abgegolten.

Die Projektwerberin kann nicht für den Verkehr auf öffentlichen Straßen verantwortlich gemacht werden.

4.. Hochbaubeweissicherung

Die Projektwerberin lässt Beweissicherungen von Objekten innerhalb des von den Sachverständigen determinierten Nahebereiches durch gerichtlich beeidete Sachverständige durchführen. Das Ergebnis der Beweissicherung wird den Betroffenen zur Verfügung gestellt.

5. Brunnen

Das Projekt sieht auch Beweissicherungen für Brunnen vor. Dabei soll festgestellt werden, ob und inwieweit Wassernutzungen durch das Projekt quantitativ und qualitativ beeinflusst werden. Soweit es zu nachteiligen Auswirkungen kommt, wird hierfür im Rahmen der geltenden Rechtslage Ersatz geleistet.

Soweit ein Eingriff in wasserrechtlich geschützte Rechte (siehe § 12 WRG) erforderlich wird, sind der Projektwerberin gegebenenfalls die Zwangsrechte im Sinne der §§ 60 ff WRG einzuräumen.

6. Einbauten

Mit den Eigentümern der Einbauten wird zeitgerecht Kontakt aufgenommen und erforderlichenfalls Verlegungen von Einbauten veranlasst. Die Kostentragung erfolgt gemäß den vorliegenden Vereinbarungen.

7. Zufahrten und Wege

Berührte Zufahrten und Wege werden gemäß § 20 Eisenbahngesetz aufrechterhalten bzw. wiederhergestellt. Mögliche Einschränkungen während der Bauphase erfolgen in Abstimmung mit den Grundeigentümern.

8. Oberflächenabflussverhältnisse

Die Aufrechterhaltung der Oberflächenabflussverhältnisse bzw. die schadlose Abfuhr der anfallenden Oberflächenwässer ist projektgemäß sichergestellt.

9. Luft

Nach § 2 Abs. 10 Abs. 1 Z 1 IG-Luft iVm § 13 Abs. 1 IG-Luft ist die Eisenbahnanlagen, sofern es sich nicht um Heizungsanlagen in Eisenbahnanlagen handelt, vom Anwendungsbereich des IG-Luft ausgenommen. Gemäß § 2 Abs. 10 Z 2 IG-Luft sind auch Schienenfahrzeuge iSd EisbG vom Anwendungsbereich des IG-Luft ausgenommen. Die Projektwerberin hat als Infrastrukturunternehmen keine rechtliche Möglichkeit, auf die Traktionswahl eines Eisenbahnverkehrsunternehmens. Dies entspricht auch der Judikatur des VfGH (Entscheidung zur 3. Piste).

B. STELLUNGNAHME ZU DEN MASSNAHMENVORSCHLÄGEN DER UVP-SACHVERSTÄNDIGEN:

SV für Humanmedizin:

Zum empfohlenen Maßnahmenvorschlag, im Hinblick auf vorhabenbezogene Lärmimmissionserhöhungen bereits ab einem $L_{\text{night}} > 55$ dB (entspricht im Sinne der Anrainer näherungsweise einem $L'_{\text{Nacht}} > 50$ dB) Lärmschutzmaßnahmen zu setzen: Abgesehen vom Objekt Salmhoferstraße 56 in Oberweiden wird es zu keinen projektbedingten Lärmimmissionen kommen, die über dem irrelevanten Bereich liegen. Die Vorschreibung zusätzlicher Lärmschutzmaßnahmen ist durch die bestehende Rechtslage nicht gedeckt.

C. STELLUNGNAHME ZU DEN INNERHALB DER AUFLAGEFRIST ABGEGEBENEN EINWENDUNGEN:

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

Ad Stellungnahme A1 – Bundesministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Konsumentenschutz, Verkehrs Arbeitsinspektorat vom 07.05.2019 und 23.07.2019

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

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

Ad Stellungnahme B1 – NÖ Umweltschutz vom 27.06.2019:

Fachgebiet Forst

- *Ad 1 Rodung:*

Bei den Rodungsflächen handelt es sich v.a. um Bahnböschungen (mit nicht heimischen Arten wie Robinie und Götterbaum, welche keine besondere Waldfunktion innehaben. Im landwirtschaftlich intensiv genutzten Standortraum stehen kaum Flächen für Ersatzaufforstungen zur Verfügung. Aufgrund der Vorgaben von sicherheitstechnisch relevanten Abständen von Pflanzungen von Bäumen zur Bahnstrecke sind Aufforstungen auf Bahnböschungen nahezu ausgeschlossen. Aufgrund der Rahmenbedingungen (kaum Ersatzaufforstungsflächen) werden Ersatzgeldleistungen angestrebt. Bei der Ermittlung des Ausmaßes von Ersatzmaßnahmen sind die geringe Wertigkeit der Rodungsflächen im Hinblick auf ihre Lage (Bahnböschungen) und die Art des Bewuchses (Neophyten) zu berücksichtigen.

Fachgebiet Ökologie

- *Ad 2a Naturschutz – Beleuchtungseinrichtungen:*

Bezüglich Details zu den Beleuchtungseinrichtungen im Bahnhof Oberweiden wird auf die Maßnahme ÖKO Bau 06 im Fachbericht Tiere und deren Lebensraum (Einlage 8.4.1) verwiesen.

Fachgebiet Lärm

- *Ad 3 Lärm:*

Die Forderung nach einer humanmedizinischen Beurteilung wird in der Hinsicht nachgegangen, dass von Seiten der Behörde das Projekt durch einen Sachverständigen für Lärmimmissionen und einen Humanmediziner beurteilt wird.

3. Stellungnahmen der Länder und gesetzlichen Interessensvertretungen gemäß § 4 Abs. 1 HIG

Ad Stellungnahme C1 – Wirtschaftskammer Niederösterreich:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

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

Ad Stellungnahme D1 – Die GRÜNEN Bezirk Gänserndorf, Hauptstr. 39, 2230 Gänserndorf, vertreten durch die Bezirksverantwortliche und Fraktionsvorsitzende Beate Kainz vom 22.07.2019:

Allgemeines

- *Ad Haltestelle Weikendorf:*

Die Auflassung der Haltestelle Weikendorf bedeutet in diesem Zusammenhang lediglich, dass die Personenzüge mangels entsprechender Bestellungen eines EVU in Weikendorf keinen Halt mehr haben werden. Eine Abtragung der baulichen Anlagen im Rahmen des UVP-Projektes ist nicht vorgesehen.

- *Ad Salzstreuung:*

Der Winterdienst wird in der Form wahrgenommen, dass bereits vor einer Streuung eine Schneeräumung durchgeführt wird. Als Streumittel wird grundsätzlich Splitt verwendet. Nur in Ausnahmefällen (z.B. bei extremem Glatteis) und soweit dies gesetzlich zulässig ist, werden auch Auftaumittel eingesetzt.

Fachgebiet Lärm

- *Ad Immissionspunkt Oberweiden:*

Die Streckenlage wurde im Berechnungsmodell im Fachbericht Schalltechnik (Einlage 8.1.1) berücksichtigt; sie wird durch das Projekt nicht verändert.

Die Messungen und Berechnungen wurden nach dem Stand der Technik durchgeführt. Vergleichsmessungen im Winter bei Schneelage sind nicht zulässig. Die Messungen dienen zur Kalibrierung des Rechenmodells. Die erhöhte Geschwindigkeit betrifft nur die Personen- und Dienstzüge. Die maximale Geschwindigkeit der Güterzüge, die pegelbestimmend sind, unterliegt keiner Änderung.

- *Ad Bhf Gänserndorf bzw. Weikendorf-Dörfles:*

Die Lärmuntersuchungen wurden gem. SCHIV durchgeführt. Es kommt zu keiner relevanten Erhöhung der Zugzahlen ab Gänserndorf. Die Geschwindigkeit der Güterzüge beträgt 100 km/h und unterliegt keiner Änderung. Bestandsgeschwindigkeit Nordbahn ab Gänserndorf Richtung Wien beträgt 120 km/h. Die Züge enden in Gänserndorf. In der Nacht fährt zukünftig ein Güterzug weniger. Die Modernisierung der Nordbahn ist Teil eines gesonderten Projekts, das sich noch im Planungsstadium befindet.

Fachgebiet Forst

- *Ad Rodungen:*

Die ÖBB versucht die Schlägerungen alter Bäume so gering wie möglich zu halten. Bei den Rodungsflächen handelt es sich jedoch v.a. um Bahnböschungen (mit nicht heimischen Arten wie Robinie und Götterbaum), welche keine besondere Waldfunktion innehaben. Im landwirtschaftlich intensiv genutzten Standortraum stehen kaum Flächen für Ersatzaufforstungen zur Verfügung. Aufgrund der Vorgaben von sicherheitstechnisch relevanten Abständen von Pflanzungen von Bäumen zur Bahnstrecke sind Aufforstungen auf Bahnböschungen nahezu ausgeschlossen.

Die Leitungsmasten liegen im unmittelbaren Nahbereich der Bahnstrecke, weshalb keine zusätzlichen Rodungen zu erwarten sind. Aufgrund der Rahmenbedingungen (kaum Ersatzaufforstungsflächen) werden Ersatzgeldleistungen angestrebt. Bei der Ermittlung des Ausmaßes von Ersatzmaßnahmen sind die geringe Wertigkeit der Rodungsflächen im Hinblick auf ihre Lage (Bahnböschungen) und die Art des Bewuchses (Neophyten) zu berücksichtigen.

Ad Stellungnahme D2 – Rainer Hynek, Bahnstraße 8, 2253 Weikendorf vom 24.07.2019:

Allgemeines

- *Ad Punkt 2 und 3 – Projektabgrenzung:*

Die Auflassung der Haltestelle Weikendorf bedeutet in diesem Zusammenhang lediglich, dass die Personenzüge mangels entsprechender Bestellungen eines EVU in Weikendorf keinen Halt mehr haben werden. Eine Abtragung der baulichen Anlagen im Rahmen des UVP-Projektes ist nicht vorgesehen.

Der Austausch der Gleisanlagen sowie die Untergrundsanierung (dabei wird lediglich Material bis zu einer Tiefe von 40 cm ausgetauscht) sind Erhaltungsmaßnahmen, die ohnehin durchgeführt werden müssten. Es besteht kein funktionaler Zusammenhang mit dem UVP-Projekt. Die Abgrenzung dieser Maßnahmen ist daher zulässig.

Kumulative Auswirkungen auf Lärm und Luft im Rahmen der Unterbausanierung wurden im Übrigen im UVP-Projekt berücksichtigt.

Fachgebiet Lärm

- *Ad Punkt 1a – Lärmmessung:*

Die Lärmmessungen und Berechnungen des Fachberichtes Schalltechnik (Einlage 8.1.1) wurden nach dem Stand der Technik durchgeführt. Gem. ONR 305011 sind alle Züge durchgehend mit der maximalen Geschwindigkeit zu berücksichtigen. Die erhöhte Geschwindigkeit wurde im Projekt berücksichtigt, wobei die Erhöhung nur die Personen- und Dienstzüge betrifft. Die maximale Geschwindigkeit der Güterzüge, die pegelbestimmend sind, unterliegt keiner Änderung.

Der von ihnen genannte Messpunkt Weikendorf befand sich im Bereich der exponierten Gebäude im Bereich der geplanten Baustelleneinrichtungsfläche. Der Messpunkt wurde auf ca. Höhe des 1.OG des exponierten Gebäudes platziert. Der seitliche Abstand zum Wartehäuschen betrug ca. 15 m. Der Messpunkt wurde für die Abbildung der ortsüblichen Situation in diesem Bereich korrekt ausgewählt.

Der Messpunkt Weikendorf diente der Ermittlung der ortsüblichen Umgebungslärmsituation für die Beurteilung des Baulärms, mit einer ausreichenden Auswertungszeit. In der Nachtzeit zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr sind keine Bauarbeiten vorgesehen.

- *Ad Punkt 1b – Zugzahlen in Lärmanalyse:*

Die im Fachbericht Schalltechnik (Einlage 8.1.1) berücksichtigten Zugzahlen Tag / Nacht sind im Kapitel 3.7 angeführt. Die Zugzahlen im Bestand bilden die Situation im Jahr 2017 ab. Es wurden in der Nacht 6 Züge, davon 2 Güterzüge, berücksichtigt.

Da im ggst. Projekt die Güterzüge pegelbestimmend sind, bewirkt eine eventuell höhere Anzahl der Züge (statt 24, 28 Eil- und Regionalzüge) aus schalltechnischer Sicht, bei einer Aufteilung +2 Züge am Tag / +2 Züge in der Nacht, eine sehr geringfügige Gesamtpegelerhöhung von 0,1 dB im Vergleich mit den Daten im Fachbericht Schalltechnik (Einlage 8.1.1).

- *Ad Punkt 2 – Haltestelle Weikendorf:*

In der Prognoseberechnung wurden die Züge – auch an der Haltestelle Weikendorf – gem. ONR 305011 mit durchgehender maximaler Geschwindigkeit berücksichtigt.

- *Ad Punkt 4 – Angaben zur Planung:*

Im Fachbeitrag Schalltechnik (Einlage 8.1.1) auf Seite 18 sind die durchfahrenden Züge (Tag / Nacht) im Bestand mit $27 / 7 = 34$ und im Projekt mit $43 / 6 = 49$ aufgeführt.

Ad Stellungnahme D3 – Gregor Linizhuber, Bahnstraße 14, 2253 Weikendorf vom 24.07.2019:

Fachgebiet Verkehr

- *Ad Punkt 5 – aktuelle / zukünftige Verkehrszahlen:*

Dem gegenständlichen Vorhaben liegen die Zahlen des Betriebsprogramms zu Grunde. Diese sind mehrfach in den Einreichunterlagen angeführt (z.B. Bericht gemäß EBEV (Einlage 2.2.1), Technischer Bericht Schalltechnik (Einlage 8.1.1)).

Die Zugzahlen im Betriebsprogramm entsprechen dem durchschnittlichen Verkehrsaufkommen an einem stark belasteten Werktag, ausgenommen Samstage und Tage nach Feiertagen.

In der Umweltverträglichkeitserklärung (Einlage 7.1.1) wird im Kapitel 3.1. "Standort und Zweck des Vorhabens / Projektziele" das Thema Güterzüge explizit angeführt.

Fachgebiet Lärm

- *Ad Punkt 3 - Begehung / Messungen:*

Die Messungen erfolgen generell nach dem Stand der Technik und die Methodik ist im jeweiligen Fachbericht angeführt wie auch im FB Schalltechnik (Einlage 8.1.1).

- *Ad Punkt 4 – aktuelle Lärmpegel:*

Die lockere Vegetation mit geringer Breite am Bahndamm bewirkt keine Lärminderung. Gemäß ÖNORM ISO 9613-2 beträgt die Dämpfung durch Bewuchs, jedoch nur im Falle, dass dieser ausreichend dicht ist, um die Sicht entlang des Ausbreitungswegs völlig zu versperren, bei einer Breite zwischen 10-20 m 1 dB ($f=500$ Hz).

- *Ad Punkt 6a – Haltestelle Weikendorf:*

Die Schallausbreitung im Bereich der Haltestellen wurde nach ONR 305011 für alle Züge mit durchgehend maximaler Geschwindigkeit berücksichtigt.

- *Ad Punkt 6b – 1 Messpunkt Weikendorf:*

Die Messungen des Fachbereiches Schalltechnik (Einlage 8.1.1) wurden nach dem Stand der Technik durchgeführt. Die Messung in Weikendorf diente der Erfassung der ortsüblichen Umgebungslärmsituation. Der Messpunkt war repräsentativ für die exponierte Bebauung. Die Ermittlung der für die Beurteilung relevanten Pegel erfolgte rechnerisch.

Sämtliche Berechnungsparameter und die Angaben zur Genauigkeit der Ausbreitungsrechnung sind im Technischen Bericht Schalltechnik (Einlage 8.1.1) im Kapitel „Rechenmodell und Berechnungsparameter“ angegeben. Die Genauigkeit nach ÖNORM ISO 9613-2 betrifft alle berechneten Varianten.

- *Ad Ist-Situation:*

Die Ableitung der Emissionen erfolgt gem. ONR 305011 und unter Berücksichtigung der Zugparameter. Die Aufteilung der Zugtypen innerhalb der Gruppe "Eil- und Regionalzüge" stellt eine Annahme dar, die auch andere dieselbetriebene Zugtypen berücksichtigt. Da der Gesamtemissionspegel jedoch durch die Güterzüge bestimmt wird, spielt der Teilpegel verursacht durch die E,R-Züge bei der Summenbildung keine maßgebende Rolle. Die Annahme von 100% der Dieseltriebwagen BR5047 im Bestand (2017) führt zu keiner Änderung der im

Bericht angeführten Gesamtemissionen (längenbezogener Schallleistungspegel Bestand 2017: Annahme 100 % E,R BR5047: $LW' = 72,5/61,9$ dB Tag/Nacht; längenbezogener Schallleistungspegel Güterzüge 2017: $LW' = 80,8/83,8$ dB Tag/Nacht).

Die Messungen wurden nach dem Stand der Technik durchgeführt. Die Messung in Weikendorf diente der Erfassung der ortsüblichen Umgebungslärmsituation. Der Messpunkt war repräsentativ für die exponierte Bebauung. Die Ermittlung der für die Beurteilung relevanten Pegel erfolgte rechnerisch.

Die Berechnung der Pegeldifferenz erfolgte gem. SchIV und Durchführungsbestimmung zur Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (DB-SchIV), die das Irrelevanzkriterium für Schienenverkehrsimmissionen (so genanntes 2dB-Kriterium) festlegt.

- *Ad europäische Richtlinie 2002/49/EG:*

Im Zuge der schalltechnischen Untersuchung wurde nachgewiesen, dass die Vorgaben gem. Durchführungsbestimmungen zur SchIV bzw. Grenzwerte gem. SchIV bis auf 1 Objekt eingehalten sind. Für das exponierte Objekt in Oberweiden wurden passive Lärmschutzmaßnahmen geplant.

Die Beurteilungen basieren grundsätzlich auf dem Stand der Technik sowie den gültigen Richtlinien und Normen bzw. weiteren gesetzlichen Grundlagen.

- *Ad Betriebsprogramm und Emissionen Prognose 2025+(Tabelle 5):*

Die Berechnung im FB Schalltechnik (Einlage 8.1.1) erfolgte mit $31 + 3 = 34$ Eil-, Regional-Züge. Durch die Berücksichtigung der Reisezugwagen (scheibengebremst) in dieser Gruppe (Tabelle 5 im FB Schalltechnik), liegen die Ergebnisse auf der sicheren Seite. Bei Annahme von 100 % der Triebwagengarnitur BR4023 beträgt der Teilpegel verursacht durch diesen Zugtyp: $76,1$ dB Tag / $69,0$ dB Nacht. Die in der UVE berücksichtigten Teilpegel betragen: $77,0$ dB Tag / $70,2$ dB Nacht. Die Behauptung, dass "mit 2 dB zu wenig gerechnet wurde" ist falsch.

- *Ad Messpunkt RP2:*

Die Messung in Weikendorf (Referenzpunkt 2) wurde zu jener Zeit durchgeführt, in der die Streckensperre mit der Bauphase vorgesehen ist und stellte den Umgebungslärmpegel zu dieser Zeit dar. In der Berechnung im FB Schalltechnik (Einlage 8.1.1) wurden alle Zugtypen (E,R, GZ, DZ) berücksichtigt.

- *Ad Anhebung Geschwindigkeit und Lärmbelästigung im Garten:*

Die Beurteilung der Schienenverkehrsimmissionen erfolgte gem. SchIV. Die Schallausbreitung wurde nach ONR 305011 für alle Züge mit durchgehend maximaler Geschwindigkeit berücksichtigt.

Die Prüfung der Einhaltung der Grenzwerte im Freien erfolgte im Detail im Bereich Oberweiden. Die Grenzwerte im Freien in exponierten Punkten sind eingehalten.

In weiteren Bereichen ist das 2dB-Kriterium (Irrelevanzkriterium) an den Gebädefassaden, somit auch im Freien, eingehalten.

Der niedrigste Grenzwert am Tag gem. SchIV beträgt $L_r = 60$ dB. Dieser Wert wird in Weikendorf ab einem Abstand von der Gleisachse (Luftlinie) größer als 10 m und in Oberweiden, je nach Lage, 10 - 15 m eingehalten. Im Abstand $d < 10$ m bzw. $d < 15$ m befinden sich keine Privatgrundstücke, somit auch keine zu beurteilenden Bereiche im Freien, in denen theoretisch die Grenzwerte überschritten werden könnten. Im Bereich vom Bahnhof Oberweiden,

befindet sich das Objekt OW055 im Abstand von rd. 10 m von der Gleisachse. Das Objekt liegt am Bahngrund.

Die zitierte Aussage „Da jedoch kein Daueraufenthalt im Nahbereich der Bahn stattfindet und es hinsichtlich Luft bei weniger als 40% Dieseltraktion auch zu Verbesserungen kommt, werden die Auswirkungen hinsichtlich Lärm und Luft als maximal geringfügig bzw. nicht relevant in der Betriebsphase eingestuft.“ stammt aus dem Themenbereich "Landschaft als Erholungsraum (,FB Orts- und Landschaftsbild inkl. Landschaft als Erholungsraum, Einlage 8.8.1, Kapitel 5.2.2.1) und bezieht sich damit auf Nutzungen außerhalb der Siedlungsräume im Bereich der "Landschaft".

5. Stellungnahme samt Unterschriftenliste von der nachstehend angeführten Personengruppe vorgelegt und gemäß § 19 Abs. Z 6 UVP G 2000 (Bürgerinitiativen) Parteistellung behauptet:

Ad Stellungnahme E1 – Bürgerinitiative Lärmschutz Weikendorf, vertreten durch Rainer Hynek, Bahnstraße 8, 2253 Weikendorf vom 17.07.2019

Allgemeines

- *Ad Punkt 2 - Projektbegrenzung Haltestelle Weikendorf:*

Die Auffassung der Haltestelle Weikendorf bedeutet in diesem Zusammenhang lediglich, dass die Personenzüge mangels entsprechender Bestellungen eines EVU in Weikendorf keinen Halt mehr haben werden. Eine Abtragung der baulichen Anlagen im Rahmen des UVP-Projektes ist nicht vorgesehen.

- *Ad Punkt 3 - Projektbegrenzung Erhaltungsmaßnahmen Gänserndorf – Marchegg:*

Bauliche Voraussetzung für die Erhöhung auf Vmax 120 km/h sind die Bogenbegradigungen. Der Austausch der Gleisanlagen sowie die Untergrundsanierung (dabei wird lediglich Material bis zu einer Tiefe von 40 cm ausgetauscht) außerhalb des Bereichs der Bogenbegradigungen sind Erhaltungsmaßnahmen, die ohnehin durchgeführt werden müssten. Es besteht kein funktionaler Zusammenhang mit dem UVP-Projekt. Die Abgrenzung dieser Maßnahmen ist daher zulässig.

- *Ad Punkt 4 – Wertminderung für Liegenschaften:*

Fragen der Wertminderung sind zivilrechtliche Angelegenheiten und daher auf den Zivilrechtsweg zu verweisen. Nach Ansicht der Projektwerberin besteht kein Anspruch auf Entschädigung.

- *Ad Punkt 5 - Daten, Unterlagen und Darstellungen in der UVE:*

Das Vorbringen ist zu unkonkret um auf die Punkte zur inkohärenten Planung bzw. zu Lärmmessungen und Zugfrequenz näher eingehen zu können.

Fachgebiet Lärm

- *Ad Punkt 1 - Erhöhung Schallemissionen:*

Gem. ONR 305011 wurden in der Schallimmissionsberechnung die Züge mit der durchgehend maximal zulässigen Geschwindigkeit berücksichtigt.

6. Stellungnahme von anerkannter Umweltorganisation gemäß § 19 Abs. 1 Z 7 UVP G 2000

Ad Stellungnahme F1 – Umweltorganisation VIRUS Verein Projektwerkstatt für Umwelt und Soziales, Währingerstr. 59, 1090 Wien, vertreten durch den Vereinsvorsitzenden Wolfgang Rehm vom 26.07.2019

Allgemeines

- *Ad Punkt 2 - Projekt unvollständig:*

Eine unzulässige Stückelung des Vorhabens liegt nicht vor. Die Abtragung des Bahnsteigs der bereits aufgelassenen Haltestelle Stripfing ist in der UVP berücksichtigt, bei der Auflassung der Hst. Weikendorf handelt es sich um eine rein betriebliche Maßnahme ohne bauliche Veränderungen. Kumulative Auswirkungen auf Lärm und Luft im Rahmen der Unterbausanierung und Streckenverkabelung wurden im UVP-Projekt berücksichtigt.

- *Ad Punkt 3 - Stationsauflassung:*

Die Auflassung der Haltestelle Weikendorf bedeutet in diesem Zusammenhang lediglich, dass die Personenzüge mangels entsprechender Bestellungen eines EVU in Weikendorf keinen Halt mehr haben werden. Eine Abtragung der baulichen Anlagen im Rahmen des UVP-Projektes ist nicht vorgesehen.

Fachgebiet Verkehr

- *Ad Punkt 4 - Verkehrliche Grundlagen mangelhaft:*

Dem gegenständlichen Vorhaben liegen die Zahlen des Betriebsprogramms zu Grunde. Diese sind mehrfach in den Einreichunterlagen angeführt (z.B. Bericht gemäß EBVE (Einlage 2.2.1) und Technischer Bericht Schalltechnik (Einlage 8.1.1).

Die Zugzahlen im Betriebsprogramm entsprechen dem durchschnittlichen Verkehrsaufkommen an einem stark belasteten Werktag, ausgenommen Samstage und Tage nach Feiertagen.

Fachgebiet Lärm

- *Ad Punkt 5 - Fehlender Lärmschutz:*

Die Berechnungen wurden nach dem Stand der Technik durchgeführt, demnach ist keine Notwendigkeit von aktiven Lärmschutzmaßnahmen zwingend abzuleiten.

Im Zuge der schalltechnischen Untersuchung wurde nachgewiesen, dass die Vorgaben gem. Durchführungsbestimmungen zur SchIV bzw. Grenzwerte gem. SchIV bis auf 1 Objekt eingehalten sind. Für das exponierte Objekt in Oberweiden wurden passive Lärmschutzmaßnahmen geplant.

Fachgebiet Luft

- *Ad Punkt 6 – Luftschadstoffe:*

Die RVS 04.02.12 findet auch auf UVP-pflichtige Eisenbahnvorhaben Anwendung und ist Stand der Technik bei der Beurteilung der Luftschadstoffe an Eisenbahnstrecken.

Die Berechnungen eines Maximalszenarios dienen lediglich der Information, dass selbst bei einem max. Dieselbetrieb die maßgeblichen Grenzwerte deutlich unterschritten werden. Aus Sicht der Projektwerberin sind daher keine Maßnahmen vorzuschreiben, zumal der Betrieb von Schienenfahrzeugen aus dem IG-Luft ausgenommen ist und auch diesbezügliche Vorkehrungen auch nicht vom Infrastrukturbetreiber zu treffen sind.

Sie ist überdies unzulässig, weil die Traktionsmittelwahl beim EVU liegt, zudem besteht kein rechtlicher Einfluss auf EVU's, welche Traktion diese verwenden.

Fachgebiet Ökologie

- *Ad Punkt 8 – Tiere, Pflanzen und ihre Lebensräume:*

Aus Sicht der Projektwerberin sind die im Vorhaben dargestellten Maßnahmen generell ausreichend.

Die Errichtung von Oberleitungsmasten (ca. alle 40 m) (aus betrieblichen Gründen) im Nachzeitraum, stellt lediglich eine punktuelle und sehr kurzzeitige Bautätigkeit dar. Nachhaltige Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

D. STELLUNGNAHME ZU DEN NACH DER EINWENDUNGSFRIST BZW. WÄHREND DER VERHANDLUNG AM 21.10.2019 ABGEGEBENEN STELLUNGNAHMEN:

Zur Stellungnahme der NÖ Umweltschutzgesellschaft:

Die Forderung der NÖ Umweltschutzgesellschaft, der Projektwerberin auch die Umsetzung lediglich empfohlener Maßnahmen der UVP-Gutachter vorzuschreiben, ist durch die Rechtslage nicht gedeckt.

Zur Stellungnahme der Gas-Connect GmbH:

Die Stellungnahme ist verspätet eingelangt. Das Projekt sieht Maßnahmen zum Schutz von Einbauten vor. Die Projektwerberin hat diesbezüglich bereits Kontakt mit Vertretern der Gas-Connect GmbH aufgenommen und werden Arbeiten im Gefährdungsbereich der Leitungen in Abstimmung mit der Gas-Connect GmbH durchgeführt. Die Kostentragung ist nicht Gegenstand des Verwaltungsverfahrens und gemäß den maßgeblichen Verträgen abzuhandeln.

Zur Einwendung der BI Lärmschutz Weikendorf, vertreten durch Rainer Hynek:

Haltestelle Weikendorf:

Eine Abtragung der Haltestelle Weikendorf wurde nicht beantragt und ist daher nicht Projektgegenstand. Laut Fahrplan 2019/2020 wird die Haltestelle in dieser Fahrplanperiode angefahren. Es wird von den Bestellungen der Verkehrsverbünde oder der Eisenbahnverkehrsunternehmen abhängen, ob auch in den weiteren Fahrplanperioden Züge in der Haltestelle Weikendorf halten oder ob diese mangels entsprechender Bestellungen als in betrieblicher Hinsicht „aufgelassen“ zu betrachten ist. Der im Antrag vom 28.02.2019 und im Bericht gemäß EBEV erwähnte „Auflassung der Haltestelle Weikendorf“ ist daher in rein betrieblicher Hinsicht zu verstehen. Die baulichen Voraussetzungen für einen Halt von Regionalzügen bleiben, nachdem die Abtragung im Rahmen des UVP-Projekts nicht beantragt wurde, erhalten.

Kontextprojekt Unterbausanierung:

Die Unterbausanierung ist eine Erhaltungsmaßnahme, die unabhängig von der Umsetzung des UVP-Projekts aufgrund des derzeitigen Erhaltungszustands ohnehin realisiert werden müsste. Ein sachlicher Zusammenhang mit dem UVP-Projekt ist daher nicht gegeben. Im Übrigen wurden die Auswirkungen der Unterbausanierung (Lärm und Luft) im Fachbereich Lärm berücksichtigt.

Lärm:

Die im Fachbericht Lärm, Einlage 8.1.1 enthaltene Tabelle 29, im Kapitel 5.2.2.1 wird korrigiert und durch folgende Tabelle ersetzt:

Bereich		Bestandsgleise 2dB-Kriterium			Projekt		
von	Bis	VzG	Tag	Nacht	V	Tag	Nacht
km	km	km/h	dB	dB	km/h	dB	dB
32,245	36,253	100	85,6	82,3	120	85,7	82,4
36,253	36,613	60	81,4	78,0	120	85,7	82,4
36,613	37,906	100	85,6	82,3	120	85,7	82,4
37,906	38,329	65	82,0	78,6	120	85,7	82,4
38,329	48,156	100	85,6	82,3	120	85,7	82,4

Tabelle 29: Schallemissionen 2dB-Kriterium

Zum Vorhalt, dass Reisezüge im Technischen Bericht Schall falsch dargestellt sind wird ausgeführt:

Die schalltechnische Beurteilung basiert auf dem Ergebnis der Prüfung des 2 dB-Kriteriums gemäß SchIV und der DB SchIV. In dieser Berechnung werden die Prognosezugzahlen auf der bestehenden Strecke mit Dieseltraktion sowie auf der elektrifizierten Strecke nach Umsetzung des Vorhabens gegenübergestellt und beurteilt. Der Gesamtschalleistungspegel wird durch Güterzüge bestimmt, die Personen- und Dienstzüge beeinflussen die Emissionen um maximal 0,1 dB, liegen also im irrelevanten Bereich (Berechnung zu 100 % mit BR 5047).

Zur Stellungnahme der Umweltorganisation VIRUS, vertreten durch Wolfgang Rehm:

Haltestelle Weikendorf:

Eine Abtragung der Haltestelle Weikendorf wurde nicht beantragt und ist daher nicht Projekt-gegenstand. Laut Fahrplan 2019/2020 wird die Haltestelle in dieser Fahrplanperiode angefahren. Es wird von den Bestellungen der Verkehrsverbände oder der Eisenbahnverkehrsunternehmen abhängen, ob auch in den weiteren Fahrplanperioden Züge in der Haltestelle Weikendorf halten oder ob diese mangels entsprechender Bestellungen als in betrieblicher Hinsicht „aufgelassen“ zu betrachten ist. Der im Antrag vom 28.02.2019 und im Bericht gemäß EBEV erwähnte „Auflassung der Haltestelle Weikendorf“ ist daher in rein betrieblicher Hinsicht zu verstehen. Die baulichen Voraussetzungen für einen Halt von Regionalzügen bleiben, nachdem die Abtragung im Rahmen des UVP-Projekts nicht beantragt wurde, erhalten.

Haltestelle Stripfing:

Die Haltestelle Stripfing wurde bereits vor mehreren Jahren aufgelassen, das bedeutet, dass kein Zug mehr in der Haltestelle hält. Es sind auch keine Bestellungen von Verkehrsverbänden oder Eisenbahnverkehrsunternehmen, in dieser Haltestelle künftig Züge anhalten zu lassen, absehbar. Es ist daher eine Abtragung des Bahnsteigs im Rahmen des Projekts vorgesehen.

Kontextprojekt Unterbausanierung:

Die Unterbausanierung ist eine Erhaltungsmaßnahme, die unabhängig von der Umsetzung des UVP-Projekts aufgrund des derzeitigen Erhaltungszustands ohnehin realisiert werden müsste. Ein sachlicher Zusammenhang mit dem UVP-Projekt ist daher nicht gegeben. Im

Übrigen wurde die aufgrund der Unterbausanierung zu erwartenden Immissionen (Lärm, Staub, etc.) in der UVE bzw. in den Maßnahmen zur Hintanhaltung bzw. Verminderung von Immissionen berücksichtigt.

Zur Stellungnahme der Landesstraßenverwaltung NÖ und der Straßenmeisterei Gänserndorf:

Die Projektwerberin wird mit der Landesstraßenverwaltung und der Straßenmeisterei Gänserndorf zeitgerecht Kontakt aufnehmen und die geplanten Baumaßnahmen laufend abstimmen.

Die technische Sicherung von Eisenbahnkreuzungen sieht keine Maßnahmen vor, die eine Veränderung oder Umlegung der Landesstraßen nach sich ziehen, die eine Bewilligung gemäß § 12 NÖ StrG erfordern würde.

Bei jenen Eisenbahnbrücken, die abgetragen und in derselben Lage neu errichtet werden, handelt es sich um Maßnahmen, nach § 13b NÖ StrG. Eine behördliche Bewilligung ist nur dann erforderlich, wenn keine Einigung zwischen dem jeweiligen Straßenerhaltern zu Stande kommt.

Lediglich die Feldwegbrücke bei Bestand-km 40,854 wird um 4 m versetzt bei km 40,850 neu errichtet. Es handelt sich daher um eine lediglich geringfügige Umgestaltung, für die die Rechte der Parteien nach iSd § 13 NÖ StrG bereits vorliegt.

Im Übrigen handelt es sich um Angelegenheiten, die jedenfalls nicht im ersten teilkonzentrierten Verfahren beim BMVIT zu behandeln sind.

Ing. Trummer e.h., Mag. Winter e.h.

Schlussstellungnahme der Verhandlungsleiterin:

Durch Umfrage wird festgestellt, dass keine weiteren Wortmeldungen vorliegen.

Sämtliche Stellungnahmen wurden bei den Schreibplätzen zu Protokoll gegeben. Es sind somit im Sinne des § 44 Abs. 3 AVG die zulässigen Vorbringen aller Beteiligten aufgenommen.

Auf die Wiedergabe der Verhandlungsschrift wird gemäß § 14 Abs. 3 AVG verzichtet.

Die protokollierten Stellungnahmen und Äußerungen der Beteiligten wurden diesen in einer schriftlichen Ausfertigung übergeben. Die Verbesserung orthographischer und stilistischer Fehler in dieser Verhandlungsschrift bleibt vorbehalten.

Die im Zuge der Verhandlung gezeigten Präsentationen der ÖBB-Infrastruktur AG sowie der UVP-Koordination werden der Verhandlungsschrift als Anlagen 1 und 2 angefügt.

Diese Verhandlungsschrift wird bei der Behörde und den Standortgemeinden nach Abschluss der Verhandlung über mindestens drei Wochen zur öffentlichen Einsicht aufliegen und gemäß § 44e Abs. 3 AVG auf der Homepage des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie veröffentlicht.

Der Bescheid wird ehestmöglich in schriftlicher Form ergehen.

Die Verhandlung wird um 17:45 Uhr geschlossen.

Mag. Gabriele Fiedler e.h.

Dauer der öffentlichen mündlichen Verhandlung:

21. Oktober 2019, 10:00 – 17:45 Uhr = 7 Stunden 45 Minuten = 16 Halbstunden = 64 Halbstunden für vier Amtsortane des BMVIT

Für den Bundesminister:

Mag. Gabriele Fiedler