



BMVIT - IV/SCH2 (Oberste Eisenbahnbaubehörde (Verfahren im Bereich der Eisenbahnen))

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien

Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

E-Mail: ivvs4@bmvit.gv.at

Internet: www.bmvit.gv.at

(Antwort bitte unter Anführung der GZ.
an die oben angeführte E-Mail-Adresse)

GZ. BMVIT-820.341/0014-IV/IVVS4/2015 DVR:0000175

Wien, am 22. Dezember 2015

**ÖBB-Strecke 117 Stadlau – Staatsgrenze nächst Marchegg
Ausbau und Elektrifizierung
Umweltverträglichkeitsprüfung und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren
gemäß §§ 23b Abs 2 Z 1, 24 und 24f UVP-G 2000;
Änderungsverfahren gem § 24g UVP-G**

Bescheid

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie entscheidet als Behörde gemäß § 24 Abs 1 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000) über den Antrag der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft vom 18. Juni 2015 betreffend Änderung des mit rechtskräftigem Genehmigungsbescheid vom 22. August 2014, GZ. BMVIT-820.341/0016-IV/SCH2/2014 genehmigten Vorhabens „Ausbau und Elektrifizierung der ÖBB-Strecke 117, Stadlau-Staatsgrenze nächst Marchegg“ bezüglich der beantragten Änderungen und Ergänzungen wie folgt:

Spruch

I. Genehmigung

1. Der ÖBB-Infrastruktur AG wird für die beantragten Änderungen und Ergänzungen des Vorhabens „ÖBB-Strecke 117 Stadlau – Staatsgrenze nächst Marchegg Ausbau und Elektrifizierung“ die Genehmigung erteilt.
2. Das Erfordernis des Erwerbes der betroffenen Grundstücke und Rechte bleibt unberührt.

3. Die der abgeänderten Genehmigung zugrunde liegenden eisenbahnrechtlichen Unterlagen ergeben sich insbesondere aus dem zugrunde liegenden abgeänderten Bauentwurf im Sinne des § 31b EisebG idgF, gemäß dem Inhaltsverzeichnis Einlagezahl B010101 1.Ä vom Mai 2015. Dies insoweit, als sich aus den von der Antragstellerin im weiteren Verfahren abgegebenen Erklärungen, oder aus diesem Bescheid selbst nichts Abweichendes ergibt.
4. Es wird festgestellt, dass das Eisenbahnunternehmen verpflichtet ist, auf seine Kosten bestehende Wege- und Straßenverbindungen, wie im abgeänderten Projekt dargestellt, auszuführen.
5. Das nunmehr abgeänderte Vorhaben ist bis zum 22. August 2029 auszuführen und der Betrieb zu eröffnen.

II. Beschreibung der Änderungen:

1. Landesstraße L5/Personentunnel im Bahnhof Raasdorf

- Errichtung einer Überfahrtsbrücke der Landesstraße L 5 anstelle einer Unterführung bei km 9,999
- Verlängerung des Personentunnels des Bahnhofs Raasdorf in Richtung Norden und Errichtung zusätzlicher Rampen. Der Personentunnel wird als Geh- und Radweg benutzbar sein und macht die Errichtung eines zur Landesstraße L 5 parallel geführten Geh- und Radweges entbehrlich.

2. Landesstraße L9 /Bereich Bahnhof Siebenbrunn-Leopoldsdorf

- Änderungen des Kreuzungsplateaus mit der Landesstraße L 9 und Verlegung der Zufahrt zur Firma Agrana
- Lage- und höhenmäßige Anpassungen
- Errichtung von Lkw-Abstellflächen/Anbindung an Feldweg und Zufahrten

3. Errichtung von Park- & Rideanlagen

- Raasdorf (46 PKW-Stellplätze und 25 Fahrradstellplätze)
- Glinzendorf (21 Pkw-Stellplätze und 10 Fahrradstellplätze)
- Marchegg (119 Pkw-Stellplätze und 50 Fahrradstellplätze)

4. Erdgassonde „Breitenlee 14“:

- Überbauung der stillgelegten Gassonde „Breitenlee 14“ der OMV AG mit einer Betonplatte und seitlicher Steinschichtung
- Anpassung der Geometrie des Versickerungsbeckens W5

5. Die Beschreibung der der abgeänderten Genehmigung zugrunde liegenden Änderungen ist dem Projektänderungsdokument Einlagezahl A 05 1.Ä vom Mai 2015 zu entnehmen.

III. wasserrechtlicher Konsens

1. Versickerung anfallender Oberflächenwässer

Die abgeänderte Versickerung anfallender Oberflächenwässer während der Bau- und Betriebsphase wird wie in den Projektunterlagen angeführt (Ordner B11 „Wasserbau Streckenplanung“, Ordner B12 „Wasserbau Straßenplanung“ und C03 „Unterlagen gem. Wasserrechtsgesetz“, wobei die Lage der Versickerungsmulden sowie die voraussichtlich zur Versickerung gelangenden Wassermengen dem Technischen Bericht C0308-1Ä zu entnehmen ist) genehmigt.

2. Konsensdauer

Für Maßnahmen während der Bauphase besteht der Konsens weiterhin bis zum 22. August 2029, für Maßnahmen während der Betriebsphase besteht der Konsens bis zum 22. August 2104.

IV. forstrechtlicher Konsens

Die Genehmigung umfasst die Rodung der in den Projektunterlagen - „Unterlagen gem. Forstgesetz– 1. ÄNDERUNGSEINREICHUNG 2015 Einlagezahl C020101-1.Ä, Anlage 1 Rodungsverzeichnis - angeführten Waldflächen in den dort angeführten Katastralgemeinden in einem Gesamtausmaß von **310.903 m²** (statt bisher 310 069 m²), davon in einem Gesamtausmaß von **283.291 m²** (statt bisher 282.916 m²) **unbefristet** und in einem Gesamtausmaß von **27.612 m²** (statt bisher 27.153 m²) **befristet**.

V. Ausnahmegenehmigung gem MinroG

Die Ausnahmegenehmigung zur Errichtung einer bergbaufremden Einrichtung innerhalb des Sicherheitsabstandes der stillgelegten Erdgassonde „Breitenlee 14“ wird im Einzelfall erteilt.

VI. Nebenbestimmungen betreffend die beantragten Änderungen

Mit der Genehmigung wird der ÖBB-Infrastruktur AG die Einhaltung bzw. Erfüllung der nachstehend angeführten zusätzlichen bzw. adaptieren Nebenbestimmungen (Auflagen und Bedingungen) zu den im rechtskräftigen Genehmigungsbescheid vom 22. August

2014, GZ. BMVIT-820.341/0016-IV/SCH2/2014, enthaltenen Nebenbestimmungen für das Änderungsvorhaben vorgeschrieben:

1. Vorschriften aus Sicht des Fachgebietes Abfallwirtschaft, Boden- und Grundwasserchemie:

Kontaminierte Wässer, die im Zuge der Baumaßnahmen anfallen, sind vor Einleitung in einen Vorfluter oder vor deren Versickerung entsprechend dem Stand der Technik zu behandeln.

2. Vorschriften aus der Sicht des Fachgebietes Elektrotechnik (EMF, Beleuchtung und Beschattung):

Für das Untersuchungsgebiet Licht (Beleuchtung und Beschattung) sind vor Baubeginn Kontrollmessungen bei den nächsten Anrainern der P&R Anlagen in den Gemeinden Raasdorf, Glinzendorf und Marchegg durchzuführen, damit mögliche Auswirkungen durch die P&R - Anlagenbeleuchtung (Blendungen, Aufhellungen, Lichtbestrahlungen) nach Fertigstellung geprüft werden können.

3. Vorschrift aus der Sicht des Fachgebietes Humanmedizin:

- Es ist eine „Stromtankstelle“ zum Laden von Elektrofahrzeugen auf der P&R Fläche Marchegg zu errichten.
 - Auf den P&R Anlagen Marchegg, Glinzendorf und Raasdorf, sind Fahrradabstellanlagen zu errichten, die überdacht auszuführen und mit Absperrmöglichkeiten zu versehen sind.
- 4. Die Nebenbestimmung VI.8.5. des rechtskräftigen UVP-rechtlichen Genehmigungsbescheides vom 22. August 2014, GZ. BMVIT-820.341/0011-IV/SCH2/2014 wird insofern abgeändert, dass das Objekt SM12, km 10,004 Unterführung L5 gestrichen wird.**

VII. Entscheidung über Einwendungen

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

1. Alle gegen das Vorhaben erhobenen Einwendungen, Anträge und sonstigen Vorbringen werden, soweit es sich nicht um zivilrechtliche Einwendungen handelt oder den Einwendungen durch die Aufnahme von entsprechenden Nebenbestimmungen oder durch bereits im Bauentwurf selbst vorgesehene Maßnahmen entsprochen wird, als unbegründet **abgewiesen**.
2. Zivilrechtliche Ansprüche werden **zurückgewiesen** und auf den Zivilrechtsweg verwiesen.
3. Nicht verfahrensgegenständliche Einwendungen werden **zurückgewiesen**.

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

Rechtsgrundlagen:

§ 24g des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 - UVP-G 2000, BGBl. Nr. 697/1993 idF BGBl. I Nr. 14/2014

§ 24 Abs 1 und Abs 4 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 - UVP-G 2000, BGBl. 697/1993 idF BGBl. I Nr. 14/2014

§ 24f Abs 1, Abs 1a, Abs 2, Abs 3 sowie Abs 5 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 - UVP-G 2000, BGBl. 697/1993 idF BGBl. I Nr. 14/2014

jeweils unter Mitwirkung von:

§ 2 Hochleistungsstreckengesetz – HIG, BGBl. Nr. 135/1989 idF BGBl. I Nr. 154/2004

§§ 20, 31 ff Eisenbahngesetz 1967 – EisbG, BGBl. Nr. 60/1957 idF BGBl. I Nr. 137/2015

§ 94 ArbeitnehmerInnenschutzgesetz - ASchG, BGBl. Nr. 450/1994 idF BGBl. I Nr. 147/2006 idF BGBl. I Nr. 60/2015

§§ 32 Wasserrechtsgesetz 1959 – WRG 1959, BGBl. Nr. 215/1959 idF BGBl. I Nr. 54/2014

§§ 17 ff Forstgesetz (ForstG) BGBl. Nr. 440/1975 idF BGBl. I Nr. 102/2015

§ 181 Mineralrohstoffgesetz – MinroG, BGBl. I Nr. 38/1999 idF BGBl. I Nr. 80/2015 iVm

§ 4 Abs 1 der Verordnung über Sicherheitsabstände zu Anlagen des Kohlenstoffwasserbaus und zu Anlagen vergleichbarer Tätigkeiten, BGBl II Nr. 56/2006

§ 59 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 (AVG)

Begründung:

Änderungsantrag und Verfahrensablauf

Mit Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 22. August 2014, GZ. BMVIT-820.341/0011-IV/SCH2/2014, als gemäß § 24 Abs 1 UVP-G zuständige Behörde wurde der ÖBB-Infrastruktur AG nach Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung und des teil-konzentrierten Genehmigungsverfahrens die Genehmigung für die Ausführung des Vorhabens des Ausbaus und der Elektrifizierung der ÖBB-Strecke 117, Stadlau – Staatsgrenze nächst Marchegg erteilt. Mit weiterem rechtskräftigen Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 5. November 2014, GZ. BMVIT-820.341/0016-IV/SCH2/2014 wurde die auf-schiebenden Wirkung des Genehmigungsbescheides gemäß § 13 Abs 2 VwGVG ausgeschlossen.

Der Genehmigungsbescheid vom 22. August 2014 wurde mit Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichts vom 12. November 2015, W193 2013859-1, bestätigt, jedoch die ordentliche Revision

gemäß Art. 133 Abs. 4 Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG) an den Verwaltungsgerichtshof (VwGH) für zulässig erklärt.

Gegen dieses Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichtes wurde bis dato offensichtlich keine Revision an den VwGH erhoben.

Mit Schreiben vom 18. Juni 2015 hat die ÖBB-Infrastruktur AG nunmehr beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie unter Vorlage entsprechender Unterlagen den Antrag auf Genehmigung der Änderung der erteilten Genehmigung für das Vorhaben „ÖBB-Strecke 117 Stadlau – Staatsgrenze nächst Marchegg, Ausbau und Elektrifizierung“, gestellt. Die beantragten Änderungen und Ergänzungen sind dem Spruchpunkt II bzw. den dort zitierten Unterlagen zu entnehmen.

Da im gegenständlichen Änderungsverfahren jedenfalls mehr als 100 Personen beteiligt sind, wurde mit Edikt gem § 44a AVG vom 8. Juli 2015, GZ. BMVIT-820.341/0007-IV/SCH2/2015 die Einleitung des Verfahrens und die öffentliche Auflage der Änderungsunterlagen von Dienstag, den 14. Juli 2015 bis einschließlich Dienstag, dem 1. September 2015 bei der Behörde sowie den Standortgemeinden Wien, Raasdorf, Glinzendorf, Obersiebenbrunn und Marchegg kundgemacht. Unter einem wurde darauf hingewiesen, dass innerhalb der Auflagefrist von betroffenen Beteiligten gem § 19 UVP-G 2000, darunter insbesondere Nachbarn im Sinne des § 19 Abs. 1 UVP-G 2000, schriftlich Einwendungen beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie als UVP-Behörde, erhoben werden können. Den Beteiligten wurde somit Gelegenheit zur Wahrnehmung ihrer Interessen gemäß § 24g Abs 1 Z 2 UVP-G 2000 gegeben.

Während der Auflage- und Einwendungsfrist sind folgende Stellungnahmen und Einwendungen eingelangt:

1. Bundesministerium für Wissenschaft, Forschung und Wissenschaft, als Oberste Bergbaubehörde, Denigasse 31, 1200 Wien vom 9. Juli 2015
2. Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, Stubenring 1, 1010 Wien vom 18. August 2015
3. Gemeinde Raasdorf, Bahnstraße 5, 2281 Raasdorf bei Wien vertreten durch die Neudorfer Rechtsanwälte GmbH, Esslinggasse 9, 1010 Wien vom 18. August 2015
4. Stellungnahme von Walter Tschöp, Industriestrasse 176/13, 1220 Wien vom 14. Juli 2015
5. Stellungnahme von Alfred Benda, Am Heidjöchl 6 / RH 8, 1220 Wien vom 10. August 2015
6. Stellungnahme von Ing. Heinz Mutzek, auch im Namen der minderjährigen Kinder Florian Mutzek und Maximilian Mutzek, Maschlgaße 114, 1220 Wien vom 12 August 2015
7. OMV Austria Exploration & Production GmbH vertreten durch Dipl.-Ing. Franz Pontiller

Im Sinne des § 24g Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 hat die Behörde zu diesem Änderungsvorhaben eine Ergänzung der Umweltverträglichkeitsprüfung bei den betroffenen, bereits dem ursprünglichen UVP-rechtlichen Genehmigungsverfahren von der Behörde beigezogenen UVP-Sachverständigen folgender Fachgebiete und beim UVP-Koordinator veranlasst, wobei sich die Gutachter auch mit den oa Stellungnahmen und Einwendungen fachlich auseinandersetzen hatten.

- Abfallwirtschaft, Boden- und Grundwasserchemie (Dr. Annemarie Graus-Göldner)
- Elektrotechnik (Ing. Wilhelm Lampel)
- Forsttechnik, Wald- und Wildökologie (DI Martin Kühnert)
- Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik (Univ. Prof. Dr. Leopold Weber)
- Humanmedizin (Univ. Prof. Dr. Manfred Neuberger)
- Lärm- und Erschütterungsschutz (Ing. Erich Lassnig)
- Luft und Klima (Univ. Prof. Dr. Erich Mursch-Radlgruber)
- Ökologie (Dr. Hans Peter Kollar)
- Raumplanung, Landschaftsbild, Sachgüter (DI Hans Kordina, Kordina ZT GmbH)
- Wasserbautechnik und Oberflächenwässer (DI Peter Flicker)
- Verkehrswesen-Schiene, DI Werner Stella, Stella Ingenieurbüro GmbH
- Verkehrswesen-Straße, DI Thomas Setznagel, Stella Ingenieurbüro GmbH
- UVP-Koordination (Bettina Riedmann, MAS ETH RP, MAS; Kordina ZT GesmbH)

Am 20. November 2015 haben die UVP-Sachverständigen ein Ergänzungsgutachten zum Umweltverträglichkeitsgutachten vom 13. Februar 2014 betreffend die von der Antragstellerin beantragten Änderungen vorgelegt, in dem diese zusammenfassend zu dem Ergebnis kommen, dass die zur Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens vorgelegten Änderungsunterlagen dem Stand der Technik und der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften entsprechen. Es bestehen Änderungen, diese Änderungen entsprechen aber in allen Bereichen den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung 2014. Unter der Voraussetzung der Berücksichtigung der im Gutachten geforderten zwingenden Maßnahmen (2) entspricht das Projekt aus Sicht der Sachverständigen den Genehmigungsvoraussetzungen des UVP-G 2000.

Mit Schreiben vom 20. November 2015, GZ. BMVIT-820.341/0012-IV/IVVS4/2015, wurde den Parteien und mitwirkenden Behörden das Ergänzungsgutachten zur Kenntnis gebracht und diesen binnen 14 Tagen ab Zustellung die Möglichkeit zum rechtlichen Gehör gemäß § 45 Abs. 3 AVG gegeben. Dieses Schreiben ist an die Parteien des Verfahrens persönlich ergangen, wobei das Ergänzungsgutachten auf der Homepage des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie bereitgestellt wurde

Mit Schreiben vom 11. Dezember 2015 hat das Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat auf die von der Genehmigungsbehörde anzuwen-

denden Rechtsvorschriften zum Schutz der Arbeitnehmer hingewiesen. Ansonsten sind keine weiteren Stellungnahmen eingelangt.

Rechtliche Grundlagen

Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 - UVP-G 2000

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

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

Die Behörde hat dabei notwendige Ergänzungen des Ermittlungsverfahrens vorzunehmen.

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

Gemäß § 24f Abs 1 UVP-G 2000 idgF dürfen Genehmigungen nur erteilt werden, wenn im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge zu den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften zusätzlich nachstehende Voraussetzungen (§ 24f Abs 1-5) erfüllt sind:

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

Bei Eisenbahnvorhaben im Sinne des § 23b UVP-G 2000 idgF ist gemäß § 24f Abs 2 UVP-G 2000 letzter Satz die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinne des Abs 1 Z 2 lit c nach bestehenden besonderen Immissionsschutzvorschriften zu beurteilen.

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

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

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

Hochleistungsstreckengesetz (HIG)

Die Eisenbahnstrecke Wien – Staatsgrenze bei Marchegg wurde mit Verordnung der Bundesregierung vom 10. Jänner 2012, BGBl II 11/2012 gemäß § 1 Abs 1 HIG zur Hochleistungsstrecke erklärt (5. Hochleistungsstreckenverordnung). Es handelt sich somit bei der gegenständlichen Eisenbahnstrecke um eine Hochleistungsstrecke.

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

Gemäß § 2 HIG gelten für den Bau von und den Betrieb auf Hochleistungsstrecken die Bestimmungen des Eisenbahngesetzes 1957 und des Eisenbahnteilungsgesetzes 1954, soweit dieses Bundesgesetz nicht abweichende Regelungen enthält.

Eisenbahngesetz

Gemäß § 31 EibG ist für den Bau oder die Veränderung von Eisenbahnanlagen und nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen um die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung anzusuchen. Dem Antrag ist gemäß § 31a EibG ein Bauentwurf in dreifacher Ausfertigung und bei Hauptbahnen ein, projektrelevante Fachgebiete umfassendes Gutachten beizulegen. Dieses

dient dem Beweis, dass das Bauvorhaben dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht.

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

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

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

1. das Bauvorhaben dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Einbringung des verfahrenseinleitenden

Antrages bei der Behörde unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn entspricht, wobei vom Stand der Technik beantragte Abweichungen in Ausnahmefällen zulässig sind, wenn mit Vorkehrungen die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn auf andere Weise gewährleistet werden kann.

2. vom Bund, von den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmende Interessen durch das Bauvorhaben nicht verletzt werden oder im Falle des Vorliegens einer Verletzung solcher Interessen der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der aus der Verletzung dieser Interessen für die Öffentlichkeit durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht und

3. eingewendete subjektiv öffentliche Rechte einer Partei nicht verletzt werden oder im Falle einer Verletzung eingewendeter subjektiv öffentlicher Rechte einer Partei dann, wenn der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der der Partei durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht.

ArbeitnehmerInnenschutzgesetz:

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

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

Die Vorgangsweise und Kriterien zur Prüfung der Einhaltung der Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes wird in der Arbeitnehmerschutzverordnung Verkehr 2011 – AVO Verkehr 2011, BGBl. II Nr. 17/2012 der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie, festgelegt. Insbesondere in den §§ 11 und 12 der zitierten Norm ist die Prüfung der Einhaltung der Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes im Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren festgelegt.

Wasserrechtsgesetz (WRG)

Gemäß § 32 Abs 1 WRG sind Einwirkungen auf Gewässer, die unmittelbar oder mittelbar deren Beschaffenheit (§ 30 Abs. 3) beeinträchtigen, nur nach wasserrechtlicher Bewilligung zulässig.

Bloß geringfügige Einwirkungen, insbesondere der Gemeingebrauch (§ 8) sowie die ordnungsgemäße land- und forstwirtschaftliche Bodennutzung (Abs. 8), gelten bis zum Beweis des Gegenteils nicht als Beeinträchtigung.

Gemäß Abs 2 lit c) leg. cit. bedürfen einer Bewilligung insbesondere Maßnahmen, die zur Folge haben, dass durch Eindringen (Versickern) von Stoffen in den Boden das Grundwasser verunreinigt wird.

§ 32 Abs 2 WRG legt die Maßnahmen fest, die nach Maßgabe des Abs. 1 insbesondere einer Bewilligung bedürfen:

a) die Einbringung von Stoffen in festem, flüssigem oder gasförmigem Zustand in Gewässer (Einbringungen) mit den dafür erforderlichen Anlagen,

.....

c) Maßnahmen, die zur Folge haben, dass durch Eindringen (Versickern) von Stoffen in den Boden das Grundwasser verunreinigt wird.

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

Forstgesetz

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

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

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

Mineralrohstoffgesetz

Gemäß § 18 MinroG kann der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten, zum Schutz der Umwelt jedoch nur im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Umwelt, Jugend und Familie, zum Schutz des Lebens und der Gesundheit von Personen, ferner zum Schutz von Sachen, der Umwelt, von Lagerstätten und der Oberfläche sowie zur Sicherung der Oberflächennutzung nach Beendigung der Bergbautätigkeit, durch Verordnung nähere Regelungen über die beim Bergbau durchzuführenden Maßnahmen treffen.

Der Bundesminister hat von dieser Verordnungsermächtigung durch Erlassung der Verordnung über Sicherheitsabstände zu Anlagen des Kohlenwasserstoffbergbaus und zu Anlagen für vergleichbare Tätigkeiten, BGBl. II Nr. 56/2006 Gebrauch gemacht.

In § 1 der zitierten Verordnung werden die erforderlichen Sicherheitsabstände bergbaufremder Anlagen zu Anlagen des Kohlenwasserstoffbergbaus festgelegt. Gemäß § 4 Abs 1 dieser Verordnung hat die Behörde hat im Einzelfall auf begründeten Antrag desjenigen/derjenigen, der/die einen bergbaufremden Bau oder eine sonstige bergbaufremde Anlage errichten will, durch Bescheid Ausnahmen von den Sicherheitsabständen des § 1 Abs. 1 oder § 3 zuzulassen, wenn die Gefahr,

die durch diese Abstände verhütet werden soll, im konkreten Fall nicht besteht oder durch andere Maßnahmen verhütet wird.

Sachverhalt

Aufgrund der vorgelegten Unterlagen und der Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens, insbesondere des von der Behörde eingeholten Ergänzungsgutachtens zum Umweltverträglichkeitsgutachten der betroffenen UVP-Sachverständigen vom 13. Februar 2014 betreffend die gegenständlichen, in Spruchpunkt II angeführten Änderungen wird von folgendem entscheidungsrelevanten Sachverhalt ausgegangen:

Mit Schreiben vom 18. Juni 2015 hat die Antragstellerin den Antrag auf Genehmigung der Änderung der erteilten Genehmigung für das Vorhaben „ÖBB-Strecke 117 Stadlau – Staatsgrenze nächst Marchegg, Ausbau und Elektrifizierung“ gemäß § 24g Abs 1 UVP-G 2000 gestellt. Die beantragten Änderungen sind Spruchpunkt II zu entnehmen.

Das von der Behörde zu diesen von der Antragstellerin beantragten Änderungen eingeholte Ergänzungsgutachten zum Umweltverträglichkeitsgutachten der betroffenen UVP-Sachverständigen vom 20. November 2015 kommt zusammenfassend zu folgendem Ergebnis:

„Die von der Projektwerberin vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen bezüglich der vorgelegten Änderungen sind aus Sicht der Fachgebiete plausibel und nachvollziehbar. Aus fachlicher Sicht ergeben sich keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin.

Die zur Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens vorgelegten Änderungsunterlagen entsprechen dem Stand der Technik und der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften.

Es bestehen Änderungen, diese Änderungen entsprechen aber in allen Bereichen den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung 2014. Unter der Voraussetzung der Berücksichtigung der im Gutachten geforderten zwingenden Maßnahmen (2) entspricht das Projekt aus Sicht der Sachverständigen den Genehmigungsvoraussetzungen des UVP-G 2000.

In ihrem Bericht zum Umweltverträglichkeitsgutachten vom 3.7.2015 kommen die UVP-Sachverständigen abschließend zu folgender Gesamtschlussfolgerung:

„Im Sinne einer umfassenden und integrativen Gesamtschau sind aus fachlicher Sicht die Genehmigungsvoraussetzungen für das gegenständliche Vorhaben gegeben, da die Auswirkungen der Vorhabensänderungen den Vorgaben der UVP 2014 entsprechen.

Beweiswürdigung und rechtliche Beurteilung

Die Entscheidung gründet sich auf das durchgeführte Ermittlungsverfahren, insbesondere auf die von der Antragstellerin vorgelegten Einreichunterlagen (Einreichoperat für die Änderungsgenehmigung in Hinblick auf § 24g UVP-G, §§ 20 und 31ff EISbG, §32 WRG, § 17 ForstG und § 4 der VO über Sicherheitsabstände zu Anlagen des Kohlenwasserstoffbergbaus und zu Anlagen vergleichbarer Tätigkeiten), das ergänzende Gutachten gemäß § 31a EISbG vom 8. Juni 2015 der Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H. in Hinblick auf die beantragten Vorhabensänderungen, den im Verfahren von der Behörde dazu eingeholten Ergänzungsgutachten zum Umweltverträglichkeitsgutachten der betroffenen UVP-Sachverständigen vom 20. November 2015 sowie die eingelangten Stellungnahmen bzw. Einwendungen.

Das im Ermittlungsverfahren erstellte Ergänzungsgutachten der betroffenen UVP-Sachverständigen vom 20. November 2015 zu den von der Antragstellerin beantragten Änderungen ist vollständig, schlüssig und nachvollziehbar.

Die inhaltlichen Genehmigungsvoraussetzungen sind zur ursprünglichen UVP-Genehmigung identisch, nämlich jene des § 24 f Abs 1 bis 5 UVP-G 2000; somit war die Einhaltung einerseits der Genehmigungsvoraussetzungen der mitanzuwendenden Materiegesetze und andererseits der zusätzlichen Genehmigungsvoraussetzungen des UVP-G zu prüfen. Neben dem HIG, durch welches die Zuständigkeit des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie bzw. die Anwendung des 3. Abschnittes des UVP-G festgelegt wird, war im gegenständlichen Verfahren auch das EISbG, ASchG, WRG, das ForstG sowie das MinroG mitanzuwenden.

Seitens der Behörde wurde geprüft, ob die gegenständliche Bescheidänderung – nach den Ergebnissen der UVP – den Genehmigungsvoraussetzungen des § 24f Abs 1 bis 5 (also den UVP-spezifischen Genehmigungsvoraussetzungen) nicht widerspricht. § 24f Abs 1 bis 5 UVP-G 2000 legt die im UVP- Verfahren nach dem dritten Abschnitt des UVP-G 2000 anzuwendenden zusätzlichen Genehmigungskriterien fest. Diese Genehmigungskriterien gelten für die teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren gemäß § 24 Abs 1 und Abs 3 UVP-G 2000.

Die betroffenen UVP-Sachverständigen wurden von der Behörde mit einer entsprechenden Prüfung beauftragt.

Das im Verfahren von diesen dazu erstattete Ergänzungsgutachten zum Umweltverträglichkeitsgutachten vom 20. November 2015 zu der von der Antragstellerin beantragten Änderungen kommt zum Schluss, dass Änderungen bestehen, diese Änderungen aber in allen Bereichen den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung 2014 entsprechen sowie, dass unter der Voraussetzung, der Berücksichtigung der von den unterfertigten Sachverständigen erforderlich erachteten Maßnahmen berücksichtigt werden, im Sinne einer umfassenden und integrativen Gesamtschau die Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Vorhabens gegeben ist.

Es steht somit fest, dass die beantragten Änderungen weiterhin den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß § 24f Abs. 1 bis 5 UVP-G 2000 nicht widersprechen.

Gemäß § 31f EisbG ist die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung zu erteilen, wenn die darin angeführten Voraussetzungen erfüllt sind. Seitens der Antragstellerin wurde auch hinsichtlich der beantragten Änderungen ein Gemeinschaftsgutachten gemäß § 31a EisbG vom 8. Juni 2015 vorgelegt. Das Gemeinschaftsgutachten gemäß § 31a EisbG wurde von Sachverständigen aus den in § 31a Abs 2 EisbG angeführten Personenkreis verfasst und beinhaltet die im Folgenden angeführten projektrelevanten Fachgebiete:

- Eisenbahnbautechnik
- Konstruktiver Ingenieurbau
- Hochbau/Stationsbau
- Geotechnik
- Wasserbautechnik
- Oberfläche (Straße, Außenanlagen)
- Interoperabilität (Non-EG-Prüfung)

Verfasser des Gutachtens ist die benannte Stelle „Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H. Dierweggasse 2, 1140 Wien“ (notified body 1602) und entspricht diese somit den Kriterien des § 31a Abs 2 Z 2 EisbG. Auch die von der benannten Stelle beigezogenen externen Sachverständigen entsprechen diesen gesetzlichen Kriterien.

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

Dem Gutachten ist zu entnehmen, dass die Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entsprechend der AVO Verkehr 2011 unter Berücksichtigung des Schwerpunktkonzeptes aus Sicht des Arbeitnehmerschutzes R 10 für Eisenbahnanlagen begutachtet wurden und die Erfüllung aller Erfordernisse festgestellt wurde.

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

Die Behörde hat das vorgelegte Gutachten nach § 31a EisbG zusammen mit allen anderen Ermittlungsergebnissen als Beweismittel betrachtet bzw. geprüft um festzustellen, ob alle Genehmigungsvoraussetzungen nach § 31f Z 1 bis 3 EisbG vorliegen. Seitens der Behörde erscheint das § 31a EisbG Gutachten schlüssig, vollständig und nachvollziehbar. Die UVP-Gutachter haben sich im Umweltverträglichkeitsgutachten auch mit den jeweils für ihre Fachgebiete wesentlichen Teilen

des Gutachtens gemäß § 31a auseinandergesetzt. Da sämtliche Einwendungen zum Vorhaben zumindest indirekt auch die Richtigkeit des Gutachtens gemäß § 31a in Frage stellen wurden zur fachlichen Bewertung dieser Einwendungen grundsätzlich die von der Behörde als nichtamtliche Sachverständige herangezogenen UVP-Gutachter beauftragt. Die fachliche Auseinandersetzung mit den einzelnen Einwendungen ist dem Ergänzenden Umweltverträglichkeitsgutachten und der zu entnehmen. Seitens der UVP-Gutachter wurden im Zuge des Verfahrens keine Widersprüche zu den Aussagen im Gutachten gemäß § 31a festgestellt. Aus dem Gutachten gemäß § 31a EisbG ergibt sich somit, dass das Vorhaben unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebs der Eisenbahn, des Betriebs von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn unter Einhaltung der Bestimmungen des Arbeitnehmerschutzes dem Stand der Technik entspricht.

Berührte Interessen von Gebietskörperschaften aus dem Eisenbahnrecht wurden nicht eingewendet, zu den sonstigen Stellungnahmen und Einwendungen siehe unten unter dem Punkt „Auseinandersetzung mit Einwendungen und Stellungnahmen“.

Seitens des Sachverständigen für das Fachgebiet Wasserbautechnik wird im Gutachten angemerkt, dass die Entwässerung des Überführungsbauwerkes der L5 (Brücke und Dämme) dem Stand der Technik entspricht und qualitativ und quantitativ ein mehr als geringfügiger Eintrag von wassergefährdenden Stoffen verhindert wird. Auch die Anpassung der Entwässerung im Bereich des Bahnhofes Marchegg entspricht dem Stand der Technik und es ist auch für die gering größeren Einzugsgebietsflächen ausreichend Retentionsvolumen im Versickerungsbecken N3 vorhanden, wo das erforderliche Volumen von 761 m³ auf 830 m³ steigt. Abwasser im engeren Sinn fallen nicht an, für die einwandfreie Beseitigung der qualitativ gering belasteten Niederschlagswässer wurde in geeigneter Weise Vorsorge getroffen.

Seitens des Sachverständigen für Geologie und Hydrogeologie wird bestätigt, dass durch die gegenständlichen Projektänderungen keine Eingriffe in den Grundwasserkörper erfolgen.

Seitens des forsttechnischen Sachverständigen wird im Gutachten ausgeführt, dass es durch die Verlängerung des Personentunnels des Bahnhofes Raasdorf Richtung Norden zu zusätzlichen dauernden Rodungen im Ausmaß von 539 m² und zusätzlichen befristeten Rodungen im Ausmaß von 459 m² kommt. Das Gesamtausmaß der zusätzlichen Rodungen beträgt damit 998 m², und bleibt unter dem Geringfügigkeitsschwellenwert für anmeldepflichtige Rodungen von 1.000 m². Die Eingriffsintensität wird als „nicht relevant“ bewertet. Zudem ist der Waldbestand aus vorwiegend Pappeln noch jung und gegenwärtig stark ruderalisiert, so dass bei seinem gegenwärtigen Zustand nicht von einer vollen Erfüllung der im Waldentwicklungsplan für diese Funktionsfläche angegebenen hohen Schutz- und Wohlfahrtsfunktion auszugehen ist und durch die zusätzliche Rodung keine relevante Beeinträchtigung der Waldfunktionen zu erwarten ist. Die Waldausstattung wird aufgrund der Kleinflächigkeit der zusätzlichen Rodungen nicht relevant verändert. Diese zusätzlichen sehr kleinflächigen Rodungen sind daher gegenüber dem genehmigten Vorhaben so

geringfügig einzustufen, dass es aus fachlicher Sicht zu keiner Änderung der Aussagen hinsichtlich der Auswirkungen auf das Schutzgut Wald kommt.

Seitens des Sachverständigen für Geologie wird im Gutachten ausgesagt, dass durch die aufgelassene und lege artis gesicherte Sonde Breitenlee 14 weder durch den derzeitigen, noch durch den künftigen Bahnbetrieb Beeinträchtigungen auf das geologische Umfeld, „erdgasführende Armaturen und Bauteile“ ausgehen, dass diese Schaden erleiden würden.

Somit standen die beantragten Änderungen auch den mitanzuwendenden bundesgesetzlichen materiellrechtlichen Genehmigungsbestimmungen nicht entgegen.

Die von den UVP-Sachverständigen für erforderlich erachteten (ergänzenden oder zu adaptierenden) zwingenden Maßnahmen wurden in den Spruch des Bescheides aufgenommen. Ansonsten ist darauf hinzuweisen, dass alle sonstigen im nunmehr abgeänderten Genehmigungsbescheid vom 22. August 2014 enthaltenen Nebenbestimmungen im Vollen Umfang weiter aufrecht bleiben.

Den von den Änderungen betroffenen Beteiligten wurde mit der oben erwähnten Schreiben vom 6.7.2015 gemäß § 24g Abs 1 Z 2 UVP-G 2000 auch im Sinne der mitangewendeten Materiegesetzen Gelegenheit zur Wahrnehmung ihrer Interessen gegeben.

Auf die nachstehende Auseinandersetzung mit den von diesen erstatteten Stellungnahmen bzw. Einwendungen wird verwiesen.

Auseinandersetzung mit Einwendungen und Stellungnahmen

Parteien und Beteiligte

Gemäß § 24g Abs 1 UVP-G 2000 ist den von den Änderungen einer gemäß § 24f erteilten Genehmigung betroffenen Beteiligten gemäß § 19 Gelegenheit zu geben, ihre Interessen wahrzunehmen.

Somit nehmen von den Änderungen betroffene Nachbarn sowie Personen die nach den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften Parteistellung haben am verfahren als Beteiligte bei.

Im UVP-rechtlichen Genehmigungsverfahren betreffend den Ausbau der Strecke Stadlau – Marchegg hat sich die folgende Bürgerinitiativen gemäß § 19 Abs 4 UVP-G 2000 gebildet:

„Bürgerinitiative“, Sprecher Mag. Alexander Perl, Alois-Prager-Straße 39, 2283 Obersiebenbrunn

Am UVP-rechtlichen Genehmigungsverfahren betreffend den den Ausbau der Strecke Stadlau – Marchegg hat folgende anerkannte Umweltorganisation gemäß § 19 Abs 7 UVP-G 2000 am Verfahren teilgenommen:

Ökobüro, Koordinationsstelle österreichischer Umweltorganisationen, Volksgartenstraße 1,
1010 Wien

Diese Bürgerinitiativen und anerkannte Umweltorganisation können daher auch am ggst. Änderungsverfahren als Beteiligte im Sinne des § 24g Abs 1 Z 2 UVP-G 2000 teilnehmen.

Weiters ist auf die Parteistellung weiterer Formalparteien, wie insbesondere der betroffenen Standortgemeinden des Umweltschutzes, des Verkehrs-Arbeitsinspektorats und des wasserwirtschaftlichen Planungsorgan etc. hinzuweisen.

Als geltende Verwaltungsvorschriften waren das HIG (einschl. EisbG und ASchG), das WRG, das ForstG sowie das MinroG anzuwenden.

Im gegenständlichen Verfahren wurden auch die Bestimmungen über das Großverfahren angewendet. Nach § 44a Abs 1 AVG kann die Behörde die Anträge durch Edikt kundmachen, wenn an einer Verwaltungssache oder an verbundenen Verwaltungssachen voraussichtlich insgesamt mehr als 100 Personen beteiligt sind. Im konkreten Fall sind durch das Vorhaben unzweifelhaft jedenfalls mehr als 100 Personen betroffen. Dies ergibt sich aus den Änderungsunterlagen.

Einwendung

Im Allgemeinen ist darauf hinzuweisen, dass gemäß § 59 Abs 1 AVG mit der Erledigung des verfahrenseinleitenden Antrages Einwendungen als miterledigt gelten.

Diese Bestimmung trägt dem Umstand Rechnung, dass sich aus der Erteilung einer Bewilligung mittelbar die Abweisung der gegen diese Bewilligungserteilung gerichteten Einwendungen ergibt.

Es ist daher rechtlich bedeutungslos, wenn im Spruch des Bewilligungsbescheides nicht förmlich über alle Einwendungen abgesprochen wird.

Die im Zuge des Verfahrens vorgebrachten Einwendungen sind somit im Rahmen der gegenständlichen Genehmigung abschließend zu behandeln.

Dem Begriff Einwendung ist die Behauptung einer Rechtsverletzung mit Bezug auf ein bestimmtes Recht immanent. Eine Einwendung ist sohin, allgemein formuliert, ihrer begrifflichen Bestimmung nach ein Vorbringen einer Partei des Verfahrens, welches seinem Inhalt nach behauptet, das Vorhaben des Bauwerbers entspricht entweder zur Gänze oder hinsichtlich eines Teiles nicht den Bestimmungen der Rechtsordnung (VwGH 9.12.1986; Zl. 86/05/0126). Das verletzte Recht ist durch die Partei hinreichend zu konkretisieren, eine Begründung ist hingegen nicht erforderlich.

Eine Einwendung im Rechtssinne liegt nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs nur dann vor, wenn das Vorbringen die Behauptung der Verletzung eines subjektiven Rechtes durch das den Gegenstand des Verfahrens bildende Vorhaben zum Inhalt hat.

Ist eine Rechtsverletzung aus dem Vorbringen nicht erkennbar, liegt keine Einwendung im Rechtssinn vor. (vgl. Hauer-Leukauf, Handbuch des österreichischen Verwaltungsverfahrens 4, 1990, S 277 f).

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

Grundeinlöse

Generell ist zur Grundeinlöse Folgendes festzuhalten:

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

Im rechtskräftigem UVP-rechtlichen Genehmigungsbescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 22. August 2014, GZ. BMVIT-820.341/0011-IV/SCH2/2014, mit dem das gegenständliche Vorhaben des Ausbaues der Strecke Stadlau-Marchegg genehmigt wurde, liegt aber gemäß § 24f Abs 1a UVP-G 2000 iVm § 2 HIG auch die Feststellung, dass das öffentliche Interesse an der dem Bescheid entsprechenden Durchführung des Bauvorhabens die entgegenstehenden Interessen überwiegt. Darin eingeschlossen ist die Feststellung, dass die Inanspruchnahme der für die Realisierung des Bauvorhabens erforderlichen Grundstücke im überwiegenden öffentlichen Interesse liegt.

Enteignung

Fragen der Grundeinlösung, der Einräumung von Servituten etc. sind grundsätzlich nicht Gegenstand des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens bzw. des Änderungsverfahrens gemäß § 24g UVP-G 2000. Sofern keine einvernehmliche Lösung erzielt werden kann, hat die Antragstellerin als Eisenbahnunternehmen die Möglichkeit, die Enteignung auf Grund der Bestimmungen des Eisenbahnteignungsentschädigungsgesetzes zu beantragen.

Anzumerken ist, dass für die Verwirklichung des Bauvorhabens neben der erforderlichen Genehmigung auch die Erlangung der Verfügungsberechtigung über die vom gegenständlichen Bauvorhaben betroffenen Grundstücke erforderlich ist. Dies kommt im Spruch des Bescheides auch entsprechend zum Ausdruck. Dem Antrag ist zu entnehmen, dass zum Teil Fremdgrund beansprucht wird.

Enteignungen wurden von der Antragstellerin nicht beantragt. Die ÖBB-Infrastruktur AG hat als Eisenbahnunternehmen jedoch das Recht, im Bedarfsfall auch die Enteignung von für das Vorhaben erforderlichen Grundstücken zu beantragen. Enteignungen sind somit im Sinne der Bestimmungen des Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes und des HIG in allfälliger gesondert zu führenden Verfahren zu behandeln.

Durch die Erteilung der gegenständlichen Genehmigung werden erforderliche privatrechtliche Einigungen nicht ersetzt. Sofern jedoch die ernsthaften Bemühungen des Eisenbahnunternehmens auf privatrechtliche Einigung zum Erwerb der erforderlichen Grundstücke und Rechte scheitern sollten, müsste das Eisenbahnunternehmen somit zusätzlich zur erteilten Genehmigung noch die Enteignung beantragen, um die erforderlichen Rechte zu erlangen.

In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass mit der Erteilung der Genehmigung für das Vorhaben „Ausbau und Elektrifizierung der HL-Strecke Stadlau - Marchegg“ mit rechtskräftigem UVP-rechtlichen Genehmigungsbescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 22. August 2014, GZ. BMVIT-820.341/0011-IV/SCH2/2014 das Überwiegen des öffentlichen Interesses über die widerstreitenden privaten Interessen nachgewiesen und sowohl vom Verwaltungsgerichtshof als auch vom Bundesverwaltungsgericht mehrfach ausdrücklich bestätigt wurde.

Nach § 4 EibEG ist das Eisenbahnunternehmen verpflichtet, den Enteigneten für alle durch die Enteignung verbundenen Nachteile gemäß § 365 ABGB schadlos zu halten. Zur Ermittlung der Enteignungsentschädigung sind im Enteignungsverfahren Sachverständige zu bestellen.

Vor Einleitung des Enteignungsverfahrens ist das Eisenbahnunternehmen überdies verpflichtet, mit dem Eigentümer entsprechende Verhandlungen über eine privatrechtliche Einigung zu führen.

Ohne ernsthafte Bemühungen um eine privatrechtliche Einigung kann eine Enteignung nicht ausgesprochen werden. Diese Pflicht zur Durchführung ernsthafter Bemühungen um eine privatrechtliche Einigung für die Grundeinlöse vor der Antragstellung gilt freilich nur für das Enteignungsverfahren, nicht aber bereits für das gegenständliche Umweltverträglichkeitsprüfungs- und teilkonzentrierte Genehmigungsverfahren.

Genehmigungsverfahren können eingeleitet und die Genehmigung erteilt werden, auch wenn mit den Grundeigentümern noch keine Einlöseverhandlungen geführt wurden bzw. noch keine Einigung erzielt wurde.

Dies gilt gemäß § 24a Abs 1 dritter Satz UVP-G 2000 im Hinblick auf das eingeräumte Enteignungsrecht insbesondere auch bei solchen Genehmigungsverfahren, bei denen sonst die Nachweise über Berechtigungen bereits bei Antragstellung erforderlich wären.

Privatrechtliche Einwendungen

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

Soweit von Einwendern daher in den Stellungnahmen auf nicht bestehende, aber erforderliche privatrechtliche Übereinkommen zwischen Antragstellerin und Einwendern Bezug genommen wird, wird dies im Rahmen der Würdigung des Vorbringens im Sinne der Einwender so ausgelegt, als wäre damit allgemein eingewendet worden, dass die Nachteile, die der Partei aus der Errichtung der Eisenbahn erwachsen, die öffentlichen Interessen an der Errichtung der Eisenbahn überwiegen.

Bei dieser Auslegung ist aber zu berücksichtigen, dass eine Einwendung in dieser Form der allgemein geltenden Konkretisierungspflicht nicht genügt. Es reicht nicht aus, bloß auf „offensichtliche“ Nachteile bzw. auf bestehende Vertragsverhältnisse mit Dritten zu verweisen. In derartigen Fällen kann die Behörde bei der Beurteilung der Nachteile der Fremdgrundinanspruchnahme nur jene Nachteile zu Grunde legen, die mit einer Fremdgrundinanspruchnahme grundsätzlich verbunden sind.

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

Immissionen

Emissionen von Schadstoffen sind gemäß § 24 f Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 nach dem Stand der Technik zu begrenzen.

Dies bedeutet, dass dort, wo die Projektwerberin keinen Einfluss auf den Fuhrpark der BenutzerInnen des jeweiligen Vorhabens hat, die baulichen Anlagen so gestaltet sein müssen, dass Emissionen aus der Anlage selbst und in der Bauphase (Staub, Abgase) nach dem Stand der Technik zu beschränken sind.

Die Immissionsbelastung zu schützender Güter ist möglichst gering zu halten (§ 24f Abs 1 Z 2 UVP-G 2000). Bei Eisenbahnvorhaben ist die Zumutbarkeit einer Belästigung nach den bestehenden, besonderen Immissionsschutzvorschriften zu beurteilen.

Für die Begrenzung der Schallimmissionen auf Grund des Schienenverkehrs ist für den Neubau und den wesentlichen Umbau von Strecken(teilen) grundsätzlich - vorbehaltlich des Ergebnisses des UVP-Verfahrens, insbesondere aus umweltmedizinischer Sicht - die Schienenverkehrslärm-Immissionschutzverordnung (SchIV) anzuwenden. Diese Verordnung enthält einen aus Sicht des Nachbarnschutzes tragfähigen Kompromiss zwischen dem Schutz der Nachbarn vor Belästigungen durch Bahnlärm und den Interessen der Öffentlichkeit an der Verwirklichung des Bahnvorhabens.

Diese Verordnung wurde vom (damaligen) Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr auf Grund eingehender medizinischer und lärmtechnischer Studien erlassen. Deren Anwendung ist daher für den Bereich des Lärmschutzes vor dem Schienenlärm an Eisenbahnstrecken grundsätzlich - vorbehaltlich des Ergebnisses des UVP-Verfahrens, insbesondere aus umweltmedizinischer Sicht - auch im Verfahren gemäß UVP-G 2000 geboten.

Darin hat sich auch durch die zwischenzeitig mit Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofs vom 2.10.2013, V 30/2013-16, V 31/2013-14, erfolgte Aufhebung der Wortfolge „, S 5004 (Ausgabe 1985) und S 5005 (Ausgaben 1992)“ in § 2 Abs. 1 sowie der Bestimmung des § 2 Abs. 2 der Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr über Lärmschutzmaßnahmen bei Haupt-, Neben- und Straßenbahnen (Schienenverkehrs-lärm-Immissionsschutzverordnung – SchIV), BGBl. Nr. 415/1993, als gesetzeswidrig ,die mit Ablauf des 30. April 2014 in Kraft getreten ist, nichts geändert.

Hinsichtlich der Anwendbarkeit der Schienenverkehrslärms-Immissionschutzverordnung (SchIV) ist allerdings zu bemerken, dass diese auf die Beurteilung von Bauhilfsmaßnahmen – wie im vorliegenden Fall - keine Anwendung findet.

In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass der Bericht zum Umweltverträglichkeitsgutachten vom 3.7.2015 zu dem Ergebnis kommt, dass die zur Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens vorgelegten Änderungsunterlagen dem Stand der Technik und der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften entsprechen.

Auseinandersetzung mit Einwendungen und Stellungnahmen

1. Zur Stellungnahme des Bundesministeriums für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft als Oberste Bergbaubehörde, Denigasse 31,1200 Wien

Die Oberste Bergbaubehörde war dem Verfahren als mitwirkende Behörde gem. § 24f Abs 11 UVP-G 2000 im Zusammenhang mit den mitanzuwendenden bundesrechtlichen materiellgesetzlichen Bestimmungen des MinroG beizuziehen. Seitens dieser wurden keine Einwände erhoben,

soferne die von der Bergbaubehörde getätigten Empfehlungen beachtet werden. Die OMV Austria Exploration & Production GmbH als betroffenes Bergbauunternehmen wurde dem Verfahren ausdrücklich beigezogen und hat diese mit Stellungnahme vom 1. September 2015 mitgeteilt, dass zum Gegenstand keine Einwendungen erhoben werden. Die Projektunterlagen wurden von der Antragstellerin entsprechend dem Vorschlag der Obersten Bergbaubehörde ergänzt.

2. Zur Stellungnahme des Bundesministeriums für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, Stubenring 1, 1010 Wien

Zur Parteistellung als Formalpartei und Allgemein zum Arbeitnehmerschutz wird auf die Aussagen zum Arbeitnehmerschutz oben verwiesen. Einwendungen wurden vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat nicht erhoben und wird inhaltlich auf die fachlichen Aussagen der Sachverständigen gemäß § 31a EibG zum Schutz der Arbeitnehmer im ergänzenden Gutachten gemäß § 31a EibG sowie ergänzenden Umweltverträglichkeitsgutachten verwiesen.

3. Zu den Einwendungen der Gemeinde Raasdorf, Bahnstraße 5, 2281 Raasdorf bei Wien vertreten durch die Neudorfer Rechtsanwälte GmbH, Esslinggasse 9, 1010 Wien

Der Gemeinde Raasdorf kommt als Standortgemeinde Parteistellung gemäß § 19 Abs 1 Z 5 UVP-G 2000 mit dem Recht zu, die Einhaltung von Rechtsvorschriften, die dem Schutz der Umwelt oder der von ihnen wahrzunehmenden öffentlichen Interessen dienen, als subjektives Recht im Verfahren geltend zu machen.

Seitens der Sachverständigen für Verkehrsplanung und Raumplanung wird im Gutachten (Seite 144) die im Projekt vorgesehene Anbindung des Radverkehrs an den Bahnhof als ausreichend angesehen bzw. wird ein eigener Geh- und Radweg auf Grund des geringen Verkehrsaufkommens am untergeordneten Gemeindestraßennetz als nicht zwingend erforderlich angesehen.

Angemerkt wird, dass eine Anbindung und Fortführung des bestehenden Radwegs an den Bahnhof auch im „ursprünglichen“ Vorhaben nicht vorgesehen war (Zwar zur L5 paralleler Geh- und Radweg, aber die Anbindung des Bahnhofes Raasdorf wäre ebenso über die verlegte Marchfelder Straße und die neue Zufahrt Bahnhof ohne eigens ausgewiesene Geh- und Radwege erfolgt) und dies von der Gemeinde Raasdorf auch in diesem Verfahren nicht moniert wurde.

Gemäß § 20 Abs 1 EibG sind Verkehrsanlagen, die durch den Bau der Eisenbahn gestört oder unbenutzbar werden vom Eisenbahnunternehmen auf seine Kosten in geeigneter Weise wiederherzustellen. Die nunmehr genehmigte Führung des Radweges entspricht im Wesentlichen dem mit Bescheid vom 22. August 2014 genehmigten Zustand und wurde auch die nunmehr vorgesehene Lösung von den UVP-Sachverständigen als nicht ungeeignet qualifiziert und ist somit von einer geeigneten Wiederherstellung auszugehen.

Hinsichtlich der geforderten zusätzlichen Park & Ride Anlagen links der Bahn wird auf die Stellungnahme des Sachverständigen für Raumplanung verwiesen, wonach während der Ausbauphasen die aktuelle Stellplatzausstattung jedenfalls ausreicht. Wie der Sachverständige für Verkehrs-

planung schlüssig ausführt, entsprechen die im Projekt vorgesehen Stellplätze für PKW und Fahrräder in etwa den vorgeschlagenen Abstellplätzen der MAREV-Studie und erscheinen diese ausreichend. Es ist auch davon auszugehen, dass es zukünftig eine Zunahme von öffentlichen und halböffentlichen Zubringern (Buslinien, Sammeltaxi, Anruftaxi) geben wird. Des Weiteren wird vom Sachverständigen darauf hingewiesen, dass bei einem etwaigen zukünftigen Bedarf in der Betriebsstelle eine Erweiterung der Abstellplätze technisch durchaus umsetzbar wäre. Die im Projekt dargestellte Park & Ride Anlage Raasdorf bzw. deren Dimensionierung entspricht daher unzweifelhaft dem Stand der Technik.

Da die vorgesehene Anbindung des Bahnhofes für Radfahrer in geeigneter Weise hergestellt wird und auch die Dimensionierung der P & R Anlage ausreichend erfolgt ist waren die Einwendungen abzuweisen.

4. Zu den Einwendungen von Walter Tschöp, Industriestraße 176/13, 1220 Wien

Der Einschreiter hat seine Stellungnahme innerhalb der Auflage- und Einwendungsfrist erstattet und ist somit grundsätzlich von Parteistellung gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 auszugehen.

Die Stadlauer Brücke ist jedoch kein Projektsbestandteil des Vorhabens „Ausbau und Elektrifizierung der Strecke Stadlau-Marchegg“. Des Weiteren bleibt das Betriebsprogramm und somit die Zugzahlen gegenüber dem genehmigten UVP-Projekt 2014 unverändert. Gegenstand des nunmehr durchzuführenden Verfahrens ist ausschließlich die Prüfung der Zulässigkeit der mit Schreiben der ÖBB-Infrastruktur AG vom 18. Juni 2015 beantragten Änderungen.

Die Einwendung war somit als nicht verfahrensgegenständlich zurückzuweisen.

5. Zu den Einwendungen von Alfred Benda, Am Heidjöchl 6, 1220 Wien

Der Einschreiter hat seine Stellungnahme innerhalb der Auflage- und Einwendungsfrist erstattet und ist somit grundsätzlich von Parteistellung gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 auszugehen.

Die Wohnadresse des Einschreiters ist ca 500 m vom Projektgebiet entfernt, so dass grundsätzlich von keiner oder nur sehr geringen Betroffenheit auszugehen ist.

Die monierte Belastung durch Lärm und Luftschadstoffe durch den einfahrenden PendlerInnen Individualverkehr aus dem Korridor Marchegg können nicht dem Eisenbahnvorhaben zugerechnet werden, es ist aber jedenfalls davon auszugehen, dass es bei entsprechendem Angebot seitens der Bahn, welches durch das gegenständliche Vorhaben ermöglicht wird, zu einem Umdenken bei den Pendlern und der Verbesserung der Situation kommt. Des Weiteren kommt es durch die verfahrensgegenständlichen Änderungen zu keiner stärkeren Bahn-Lärmbelastung.

Durch die Abänderung des Vorhabens durch die nunmehr ergänzend vorgesehene Errichtung von Park & Rideanlagen wird der Einschreiter jedenfalls weder gefährdet oder belästigt noch werden seine dingliche Rechte gefährdet und war das Anbringen somit abzuweisen. Inhaltlich wird auf das

ergänzende Umweltverträglichkeitsgutachten wonach die P & R-Anlagen ausreichend dimensioniert und bei Bedarf später auch entsprechend erweiterbar sind hingewiesen.

5. Zu den Einwendungen von Ing. Heinz Mutzek, auch im Namen von mj. Florian Mutzek und Maximilian Mutzek, Maschlgasse 114, 1220 Wien

Die Einschreiter haben ihre Stellungnahme innerhalb der Auflage- und Einwendungsfrist erstattet und ist somit grundsätzlich von Parteistellung gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 auszugehen. Die Wohnadresse des Einschreiters ist ca 400 m vom Projektgebiet entfernt, so dass grundsätzlich von keiner oder nur sehr geringen Betroffenheit auszugehen ist.

Durch die nunmehr vorgesehen Ausführung der Überfahrtsbrücke im Bereich Raasdorf und die Errichtung der Park & Rideanlagen werden die Einschreiter jedenfalls weder gefährdet, belästigt noch werden ihre dingliche Rechte gefährdet. Durch die nunmehr zu errichtenden Park & Rideanlagen stehen jedenfalls mehr Stellplätze für Bahnkunden zur Verfügung als wie im „Grundbescheid“ genehmigt und sind diese bei Bedarf auch erweiterbar.

Wie dem ergänzenden Gutachten (Seite 152) zu entnehmen ist, gehen vom Bahnbetrieb keine von den Einschreibern befürchteten Beeinträchtigungen auf das geologische Umfeld, „erdgasführende Armaturen und Bauteile“ aus. Weiters leben die Einschreiter ca 1,8 km von der stillgelegten Erdgassonde entfernt sodass die Befürchtungen als unbegründet abzuweisen waren.

Die Errichtung des Versickerungsbeckens war bereits Gegenstand des abgeschlossenen UVP-Genehmigungsverfahrens gemäß § 24 Abs 1 UVP-G. Dieses wird durch den gegenständlichen Antrag nur hinsichtlich der Geometrie im Bereich der stillgelegten Erdgassonde „Breitenlee 14“ abgeändert. Es ist nicht ersichtlich, in welchem subjektiv-öffentlichen Recht die Einschreiter durch die Abänderung des Versickerungsbeckens beeinträchtigt werden, da die Wohnadresse ca 1,8 km entfernt liegt und auch keine bestehenden Wasserrechte behauptet wurden

Den Nachbarn gemäß § 19 Abs 1 Z 1 kommt nur die Geltendmachung der in § 24f Abs 1 Z 2 lit a und lit c UVP-G 2000 normierten subjektiv öffentlichen Rechte zu. Vorschriften hingegen, die lediglich eine objektive Umweltvorsorge normieren, gewähren keine subjektiv öffentlichen Rechte (Schmelz/Schwarzer, UVP-G, 2011, § 19, Rz 94; Altenburger/Berger, UVP-G 2000, 2010, §19 Rz 22).

Auch dieses Anbringen war somit abzuweisen, wobei inhaltlich auf das ergänzende Gutachten verwiesen wird.

6. Zur Stellungnahme der OMV Austria Exploration & Production GmbH vertreten durch Dipl.-Ing. Franz Pontiller

Seitens der der OMV Austria Exploration & Production GmbH wurden ausdrücklich keine Einwendungen erhoben.

Zusammenfassung der Entscheidungsgründe

Aufgrund der Ergebnisse des durchgeführten Ermittlungsverfahrens, insbesondere der vorliegenden Ergänzung zum Umweltverträglichkeitsgutachten der betroffenen UVP-Sachverständigen vom 20.11.2015 des ergänzenden §31a-Gutachtens vom 8. Juni 2015 sowie aufgrund der erfolgten Beweiswürdigung konnte festgestellt werden, dass die Änderungen den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem § 24f Abs 1 bis 5 und den Genehmigungsvoraussetzungen der mitanzuwendenden gesetzlichen Bestimmungen (HIG, EisbG, ASchG, WRG, ForstG und MinroG) entsprechen.

Die von der Änderung betroffenen Beteiligten gemäß § 19 UVP-G 2000 hatten im Verfahren Gelegenheit, ihre Interessen wahrzunehmen.

Somit konnten die gegenständlichen Änderungen des Vorhabens bezüglich der im Spruchpunkt II angeführten Änderungen in dem im Spruch zitierten Umfang genehmigt werden.

Kosten

Auf Grund der abgabenrechtlichen Begünstigung des § 50 Bundesbahngesetz, BGBl. I 825/1992 idgF, sind von der ÖBB-Infrastruktur Bau AG weder Bundesverwaltungsabgaben noch Gebühren nach dem Gebührengesetz zu entrichten, soweit sich diese Abgaben aus der Erfüllung ihrer Aufgaben gemäß dem Bundesbahngesetz ergeben.

Es war daher spruchgemäß zu entscheiden.

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann **Beschwerde** an das Bundesverwaltungsgericht erhoben werden.

Die Beschwerde ist innerhalb von **vier Wochen** nach Zustellung dieses Bescheides **schriftlich** beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie einzubringen.

Die Beschwerde hat den Bescheid, gegen den sie sich richtet, sowie die Behörde, die den Bescheid erlassen hat, zu bezeichnen. Weiters hat die Beschwerde die Gründe, auf die die Behauptung der Rechtswidrigkeit stützt, das Begehren und die Angaben, die erforderlich sind, um zu beurteilen, ob die Beschwerde rechtzeitig eingebracht ist, zu enthalten.

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

Die technischen Voraussetzungen und organisatorischen Beschränkungen des elektronischen Verkehrs sind im Internet (<http://www.bmvit.gv.at/service/impressum/policy.html>) bekanntgegeben.

Bitte beachten Sie, dass der Absender die mit jeder Übermittlungsart verbundenen Risiken (zB Übertragungsverlust, Verlust des Schriftstückes) trägt.

Hinweis:

Gemäß BuLVwG-Eingabengebührverordnung – BuLVwG-EGebV, BGBl II Nr 387/2014 idgF, ist bei der Einbringung einer solchen Beschwerde (samt Beilagen) eine **Pauschalgebühr** von EUR 30,00 zu entrichten. Die Pauschalgebühr für einen von einer Beschwerde gesondert eingebrachten Antrag (samt Beilagen) auf Ausschluss oder Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung einer Beschwerde beträgt EUR 15,00.

Die Gebühr ist unter Angabe des Verwendungszwecks durch Überweisung auf das Konto des Finanzamtes für Gebühren, Verkehrsteuern und Glücksspiel (**IBAN: AT83 0100 0000 0550 4109, BIC: BUNDATWW**) zu entrichten. Die Entrichtung der Gebühr ist durch einen Zahlungsbeleg oder einen Ausdruck über die erfolgte Erteilung einer Zahlungsanweisung nachzuweisen; dieser Beleg ist der Eingabe anzuschließen.

ergeht an:

1. ÖBB-Infrastruktur AG
Praterstern 3, 1020 Wien

per E-Mail an brigitte.winter@oebb.at und kanzlei@walch-zehetbauer.at

2. ÖBB-Infrastruktur AG
Projekte Neu-/Ausbau, PL Wien Zentral
Praterstern 3, 1020 Wien

unter Beischluss der Parien A und C; vorab per E-Mail an christian.trummer2@oebb.at und juergen.paar@oebb.at

3. Bundesministerium für Wissenschaft,
Forschung und Wirtschaft,
Abteilung 11,
Denisgasse 31, 1200 Wien,
4. Bundesministerium für Arbeit, Soziales
und Konsumentenschutz,
Verkehrs-Arbeitsinspektorat
Stubenring 1, 1010 Wien
5. Gemeinde Raasdorf
pA Neudorfer Rechtsanwälte GmbH
Esslinggasse 9. 1010 Wien
6. Herrn Alfred Tschöp
Industriestraße 176/13
1220 Wien
7. Herrn Alfred Benda
Am Heidjöchl 6/RH8
1220 Wien
8. Herrn Ing. Heinz Mutzek
Maschlgasse 114
1220 Wien
9. OMV Austria Exploration & Production GmbH
Protteser Straße 40
2230 Gänserndorf

ergeht nachrichtlich an:

10. Magistrat der Stadt Wien
Magistratsabteilung 22
Dresdner Straße 45
1020 Wien

per E-Mail an: post@ma22.wien.gv.at

11. Amt der NÖ Landesregierung
Abteilung Umweltrecht (RU 4)
Landhausplatz 1
3109 St. Pölten

per E-Mail an: post.ru4@noel.gv.at

12. Bezirkshauptmannschaft Gänserndorf
Schönkirchner Straße 1
2230 Gänserndorf

per E-Mail an: post.bhgf@noel.gv.at

13. Stadt Wien
Magistratsdirektion
Magistratsdirektor - Gruppe Koordination
Rathaus
1082 Wien

per E-Mail an: post@mdgb.wien.gv.at

14. Stadtgemeinde Marchegg
Hauptplatz 30
2293 Marchegg

per E-Mail an: gemeinde@marchegg.at

15. Gemeinde Raasdorf
Bahnstraße 5
2281 Raasdorf bei Wien

per E-Mail an: gemeinde@raasdorf.at

15. Gemeinde Glinzendorf
2282 Glinzendorf 70

vorab per E-Mail an: gemeinde.glinzendorf@aon.at

15. Marktgemeinde Obersiebenbrunn
Hauptplatz 11
2283 Obersiebenbrunn

per E-Mail an: gemeinde@obersiebenbrunn.at

16. Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft
Umwelt und Wasserwirtschaft
Referat Umweltbewertung
Spittelauer Lände 5
1090 Wien


per E-Mail an: uwp@umweltbundesamt.at

Für den Bundesminister:

Mag. Michael Andresek

Ihr(e) Sachbearbeiter(in):

Mag. Michael Andresek
Tel.Nr.: +43 (1) 71162 65 2219
E-Mail: michael.andresek@bmvit.gv.at

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
 <small>Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie</small>	Datum	2015-12-22T12:46:52+01:00
	Seriennummer	1536119
Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH, C=AT	
Signaturwert	jBtzR/uFqm+Objtt1TR1ZfJbjcRQx0KmkWSfyMdOsi5UrVvxUlpYeZ/cHccmKXRek91J429rIV5/ByJplSFWOfKkjhLTAh0nZ+WBpinIH0nEK0IsUxxGvuSptlC65ttUnv2sCJIRd+YIDpTNPXQPrS7kNM+kQG4y36P49VgYY/oBRjTb139hvCxllsQoOxcBUAZ8XILH0/dBsuCwqeZyeHVsc6lClzUaPx86KHEoslYoFkx+IH0967MBVpa2+S5RUw1CtRRnkCcZTablv07VCTe5OmbLRwnGgAvTkxIQMSaN3rdlzXNCONT2Y0rv4+kuUPWdYKJl4jDDqskDjxUQ==	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at/	