

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

Genehmigung der Bundesministerin für Klimaschutz,
Umwelt, Energie, Mobilität, Infrastruktur und Technologie
nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000,
unter Mitwirkung des Eisenbahngesetzes 1957, des
Wasserrechtsgesetzes 1959 und des Forstgesetzes 1975 so-
wie der Sicherstellung des Trassenverlaufes gemäß dem
Hochleistungsstreckengesetz

INHALTSVERZEICHNIS

Spruch.....	5
I.1. Genehmigung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000	5
I.2. Festlegung des Trassenverlaufs nach dem Hochleistungsstreckengesetz	5
I.3. Mitanzwendung des Eisenbahngesetzes 1957	6
I.4. Mitanzwendung des Wasserrechtsgesetzes 1959	8
I.5. Mitanzwendung des Forstgesetzes 1975.....	9
II. Projektbestandteile	10
III. Erklärung weiterer Unterlagen zum Bescheidbestandteil	10
IV. Nebenbestimmungen.....	11
IV.1. Allgemeine Vorschriften	11
IV.2. Maßnahmen in der Bauphase	11
IV.2.1 Wasserbautechnik (WT).....	11
IV.2.2 Biologische Vielfalt - Tiere, Pflanzen (Ökologie) (ÖK)	12
IV.2.3 Abfallwirtschaft und Bodenchemie (AW)	12
IV.2.4 Humanmedizin (HU).....	13
IV.2.5 Zusätzliche Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen in der Bauphase	14
IV.2.5.1 Elektromagnetische Felder, Licht (Beleuchtung) (ET).....	14
IV.2.5.2 Lärm- und Erschütterungsschutz (LA/ ER)	14
IV.3. Maßnahmen der Betriebsphase.....	14
IV.3.1 Wasserbautechnik (WT).....	14
IV.3.2 Biologische Vielfalt - Tiere, Pflanzen (Ökologie) (ÖK)	15
IV.3.3 Zusätzliche Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen in der Betriebsphase	15
IV.3.3.1 Lärm- und Erschütterungsschutz (LA/ ER)	15
IV.3.3.2 Elektromagnetische Felder, Licht (Beleuchtung) (ET).....	15
IV.3.3.3 Biologische Vielfalt - Tiere, Pflanzen (Ökologie) (ÖK)	16
V. Abspruch über die erhobenen Einwendungen	16
VI. Kosten.....	16
VII. Rechtsgrundlagen.....	17
Begründung	17
I. Verfahrensgang	17
I.1. Antrag der Projektwerberin vom 28. Februar 2019	17

I.2. Sachverständige und Koordination gemäß § 24c Abs. 1 UVP-G 2000	18
I.3. Koordinierung mit den mitwirkenden und den sonstigen für die Erteilung der Genehmigung zuständigen Behörden	19
I.4. Kundmachung und öffentliche Auflage des Genehmigungsantrages und der Antragsunterlagen	19
I.5. Stellungnahmen und Einwendungen im Zuge der öffentlichen Auflage der Genehmigungsanträge und der Antragsunterlagen	20
I.6. Ergänzende Auskünfte gemäß § 24c Abs. 6 UVP-G 2000, Erstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens	22
I.7. Stellungnahmen und Anträge nach der Auflagefrist	23
I.8. öffentliche mündliche Verhandlung	23
I.9. Auflage der Verhandlungsschrift	24
I.10. Stellungnahmen und Anträge nach der Verhandlung	25
I.11. Ergänzendes Ermittlungsverfahren	25
II. Rechtliche Erwägungen zum Verfahrensgang	27
II.1. Zuständigkeit	27
II.2. Großverfahren gemäß § 44a ff AVG und Kundmachung des verfahrenseinleitenden Antrages	28
II.3. Beiziehung von Sachverständigen	29
II.4. Überprüfung der Antrags- bzw. Projektunterlagen und deren öffentliche Auflage ...	29
II.5. Stellungnahmen und Einwendungen nach Ende der Auflagefrist	31
II.6. Zeitplan	31
III. Erhobene Beweise	32
III.1. Umweltverträglichkeitsgutachten	32
III.2. Zu den Genehmigungskriterien des HIG	34
III.3. Zu den Genehmigungskriterien des EisbG einschließlich ASchG	35
III.4. Zu den Genehmigungskriterien des Wasserrechtsgesetzes	36
III.5. Zu den Genehmigungskriterien des Forstgesetzes	38
III.6. Parteiengehör im Rahmen der Verhandlung	39
III.7. Stellungnahmen der befassten Gutachter und der Projektwerberin zum ergänzenden Ermittlungsverfahren	40
IV. Der festgestellte Sachverhalt	46
IV.1 Zu den (Umwelt)Auswirkungen des Vorhabens	46
IV.2 Zum Trassenverlauf	47
IV.3 Sachverhalt aus materiellrechtlicher Sicht	48
IV.4 Ergänzende Feststellungen	48
V. Auseinandersetzung mit den eingebrachten Einwendungen und Stellungnahmen	48

V.1. Allgemeines	48
V.2. Erwägungen zu den Rechtsfragen in den während der öffentlichen Auflage eingelangten Stellungnahmen und Einwendungen sowie zu dem in der mündlichen Verhandlung und dem ergänzenden Ermittlungsverfahren erfolgten Vorbringen	49
V.2.1 Allgemeines	49
V.2.2 Zu den Stellungnahmen und Einwendungen im Einzelnen.....	56
V.2.2.1 im Umweltverträglichkeitsgutachten behandelte Stellungnahmen und Einwendungen	56
V.2.2.2 Stellungnahmen und Einwendungen nach Ende der Auflagefrist	70
V.2.2.2 Stellungnahmen und Einwendungen in der mündlichen Verhandlung	70
V.2.2.3 Stellungnahmen und Einwendungen nach der mündlichen Verhandlung	76
V.2.2.4 Stellungnahmen und Einwendungen im ergänzenden Ermittlungsverfahren	82
VI. Erwägungen zu den Genehmigungsvoraussetzungen	84
VI.1. Genehmigung nach § 24f UVP-G 2000.....	84
VI.2. Bestimmung des Trassenverlaufs nach dem HIG	89
VI.3. Mitwirkung des EisbG 1957	93
VI.4. Mitwirkung des WRG 1959	97
VI.5. Mitwirkung des Forstgesetzes 1975	100
VI.6. Zu den Nebenbestimmungen.....	103
VII. Würdigung der vorliegenden Beweise und Stellungnahmen	104
VIII. Zusammenfassung.....	106
IX. Kosten.....	106
Rechtsmittelbelehrung.....	107

**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**

Bescheid

Die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Infrastruktur und Technologie entscheidet als Behörde gemäß § 24 Abs. 1 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVP-G 2000) über den Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG, vom 28. Februar 2019, ergänzt und verbessert mit Schreiben vom 6. Juni 2019 betreffend Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung und Erteilung der Genehmigung gemäß §§ 23b, 24 und 24f UVP-G 2000 unter Mitanderwendung der im Spruch angeführten materiell rechtlichen Genehmigungsbestimmungen unter Zugrundelegung der Projektunterlagen (Umweltverträglichkeitserklärung samt Beilagen, Planunterlagen für den Trassenverlauf, materienrechtliche Unterlagen, Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 29. Mai 2019), des im Verfahren erstatteten Umweltverträglichkeitsgutachtens vom 6. September 2019, sowie den Ergebnissen des weiteren Ermittlungsverfahrens, insbesondere dem Ergebnis der mündlichen Verhandlung, festgehalten in der Verhandlungsschrift vom 21. Oktober 2019, des ergänzenden Ermittlungsverfahrens und unter Vorschreibung der in Spruchpunkt IV. angeführten Nebenbestimmungen wie folgt:

Spruch

I.1. Genehmigung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000

I.1.1. Der ÖBB-Infrastruktur AG, Praterstern 3, 1020 Wien, wird nach Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung und des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens für die Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung der ÖBB-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg, km 32,250 bis km 48,156 gemäß dem dritten Abschnitt des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 (UVP-G 2000) nach Maßgabe der vorgelegten Projektunterlagen, der Umweltverträglichkeitserklärung, der zusammenfassenden Bewertung, der unter Spruchpunkt II. angeführten Vorhabensbestandteile, der im Spruchpunkt IV. angeführten Nebenbestimmungen (Auflagen, Bedingungen und Befristungen - „Vorschreibungen“) sowie der unter Spruchpunkt VII. angeführten mit angewendeten materiell rechtlichen Genehmigungsbestimmungen (Rechtsgrundlagen) die Genehmigung erteilt.

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

I.1.3. Durch das Vorhaben sind die Stadtgemeinden Gänserndorf und Marchegg, die Marktgemeinde Weikendorf, sowie die Gemeinde Weiden an der March als Standortgemeinden berührt.

I.1.4. Das Vorhaben ist innerhalb von 5 Jahren ab Bescheiddatum somit bis zum 11. März 2025 auszuführen und der Betrieb zu eröffnen.

I.2. Festlegung des Trassenverlaufs nach dem Hochleistungsstreckengesetz

1.2.1. Der Geländestreifen des verfahrensgegenständlichen Trassenabschnitts der Hochleistungsstrecke 11501 „Gänsersdorf – Marchegg“, im Bundesland Niederösterreich wird wie folgt bestimmt:

Der Trassenabschnitt beginnt im Bahnhof Gänsersdorf bei km 32,250. Ab dort erfolgt die Elektrifizierung der Strecke bis km 48,156.

Im Bereich der Bogenverbesserung 1 (von Bahn-km 36,839 bis Bahn-km 38,209) wird ein Rechtsbogen mit einem Radius von $r=1.900,000\text{m}$ und einer Überhöhung von $D=40\text{mm}$, sowie den zugehörigen Übergangsbögen in Form von Klothoiden mit einer Länge von je $L=80,000\text{m}$ und einer Rampenneigung von 1:2000 angeordnet. Aufgrund der neuen Gleislage im Bereich der BV 1 kommt es zu einer Verkürzung der Strecke im betrachteten Bereich um $0,294\text{m}$.

Im Bereich der Bogenverbesserung 2 (von Bahn-km 44,432 bis Bahn-km 45,159) wird ein Linksbogen mit einem Radius von $r=1.519,000\text{m}$ und einer Überhöhung von $D=50\text{mm}$, sowie den zugehörigen Übergangsbögen in Form von Klothoiden mit einer Länge von je $L=98,000\text{m}$ und einer Rampenneigung von 1:1.960 (1:16V) angeordnet. Aufgrund der neuen Gleislage im Bereich der BV 2 kommt es zu einer Verkürzung der Strecke im betrachteten Bereich um $0,375\text{m}$.

Der Trassenabschnitt endet bei km 48,156 im Bereich des Bahnhofes Marchegg.

1.2.2. Die Rechtswirkungen der Genehmigung im Sinne des § 5 HlG, wonach auf den vom künftigen Trassenverlauf betroffenen Grundstücksteilen (Hochleistungsstrecken-Baugebiet) Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen werden, keine Anlagen sonst errichtet oder geändert werden, keine Gewinnung mineralischer Rohstoffe aufgenommen werden sowie keine Deponien errichtet oder erweitert werden dürfen, beziehen sich auf die im Maßstab 1:1000 vorgelegten Trassenverlaufspläne des Einreichoperates mit den Ordnungsnummern 6.3.2 E, 6.3.3 E und 6.3.4 E, Plannummern EGM-EB-0000SP-02-2007-00, EGM-EB-0000SP-02-2008-00 und EGM-EB-0000SP-02-2009-00 jeweils vom 10. Mai 2019. Der den örtlichen Verhältnissen entsprechend festgelegte Geländestreifen für den künftigen Bahnkörper überschreitet nicht die Breite von 150 m und das erforderliche Ausmaß, welches für Eisenbahnanlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen für den Bau und den Betrieb der Hochleistungsstrecke notwendig ist.

Diese Pläne weisen den Geländestreifen in den Standortgemeinden Gänsersdorf, Weikendorf, Weiden an der March und Marchegg mit den betroffenen Grundstücksteilen aus, liegen beim Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Infrastruktur und Technologie, beim Amt der niederösterreichischen Landesregierung sowie bei den Standortgemeinden auf und bilden einen integrierenden Bestandteil dieses Bescheides.

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

I.3. Mitbewendung des Eisenbahngesetzes 1957

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

Eisenbahnanlagen:

- Bogenverbesserung der Trasse im Bereich der bestehenden Bögen
 - von km 36,839 bis km 38,209
 - von km 44,432 bis km 45,159
- Abtrag des Randbahnsteigs der Haltestelle Stripfing
- Bahnhof Oberweiden:
 - Abtrag der Gleise 2 und 5 inkl. der Anschlussweichen
 - Errichtung eines neuen Randbahnsteigs im Bereich vor der Eisenbahnkreuzung bei km 40,384 rechts vom Gleis 1 ein mit einer Länge von 160 m und einer Höhe von 550 mm über SOK
 - Neuerrichtung eines Randbahnsteiges neben Gleis 1
 - Adaptierung der Sicherungsanlage
 - Herstellung der Barrierefreiheit
- Neubau der Eisenbahnbrücke - Feldwegunterführung in km 32,740
- Neubau der Eisenbahnbrücke „Bahnstraße“ in km 33,728
- Neubau der Eisenbahnbrücke L3005.U1 in km 34,893
- Neubau der Eisenbahnbrücke - Feldwegunterführung in km 39,524
- Neubau der Eisenbahnbrücke - Feldwegunterführung in km 39,743
- Neubau der Eisenbahnbrücke L3004 in km 40,063
- Auflassung des Gewölbes in km 33,475
- Auflassung des Durchlasses in km 42,606
- Technische Sicherung der
 - Eisenbahnkreuzung in km 35,969
 - Eisenbahnkreuzung in km 36,613
 - Eisenbahnkreuzung in km 37,767
 - Eisenbahnkreuzung in km 38,329
 - Eisenbahnkreuzung in km 42,232
 - Eisenbahnkreuzung in km 46,003
 - Eisenbahnkreuzung in km 46,458
 - Eisenbahnkreuzung in km 47,508
- Adaptierung der Sicherungsanlage der Eisenbahnkreuzung in km 40,384
- Elektrifizierung der Strecke von km 32,250 bis km 48,156
- Unterbausanierung
- Herstellen der Entwässerung in den Maßnahmenbereichen (Versickerung).
- Entwässerung des Randbahnsteiges im Bahnhof Oberweiden
- Entwässerung im Bereich der beiden Bogenverbesserungen (km 36,839 – km 38,209) und (km 44,432 – km 45,159) über seitlich angeordnete Versitzmulden

Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen:

- Abtrag der Straßenbrücke in Bahn-km 40,854

- Neuerrichtung der Straßenbrücke in Bahn-km 40,850
- Anpassung der Anschlussbereiche der Salmhoferstraße r.d.B. und der Wirtschaftswege l.d.B. an die neue Lage und Höhe der Brücke anzupassen
- Ausbau des Wirtschaftsweges r.d.B. von km 37,767 – km 38,329 als Lückenschluss zum bestehenden Straßennetz
- Wiederherstellung unterbrochener Verkehrsanlagen
- Verlegung von bestehenden bahnfremden Einbauten
- Ökologische Ausgleichsmaßnahmen gemäß Erfordernis der Umweltverträglichkeitsprüfung

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

I.3.3. Die der Genehmigung zugrundeliegenden eisenbahnrechtlichen Unterlagen ergeben sich insbesondere aus dem der Behörde vorgelegten Bauentwurf im Sinne des § 31b EisbG idGF, gemäß dem Inhaltsverzeichnis vom 6. Juni 2019, Ordnungsnummer 1.1.1, Plannummer EGM-EB-0000AL-00-0001-01. Dies insoweit, als sich aus den von der Antragstellerin im weiteren Verfahren abgegebenen Erklärungen, oder aus diesem Bescheid selbst nichts Abweichendes ergibt.

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

I.4. Mitbewerfung des Wasserrechtsgesetzes 1959

I.4.1. Die Versickerung anfallender Oberflächenwässer während der Betriebsphase wird für die nachstehend angeführten Anlagen wie in den Projektunterlagen angeführt („Technischer Bericht Bahnentwässerung“ ON 6.2.1, Plannummer EGM-EB-0000WB-00-1001-00) sowie wie in den nachstehenden Nebenbestimmungen ausgeführt genehmigt:

Beschreibung	Einzugsbereich km	max Zuflussmenge
Versickerungsmulde im Bereich der Bogenverbesserung 1 (km 36,839 – km 38,209)	km 36,839 bis km 37,767 r.d.B.	25 m ³
Versickerungsmulde im Bereich der Bogenverbesserung 1 (km 36,839 – km 38,209)	km 37,767 bis km 38,209 l.d.B.	25 m ³
Bahnhof Oberweiden, Sickermulde im Bereich des Bahnsteigs r.d.B.	km 40,250 bis km 40,317	30,1 m ³
Versickerungsmulde im Bereich der Bogenverbesserung 2 (km 44,432 – km 45,159)	44,432 bis km 45,158 l.d.B.	25 m ³

I.4.2. Konsensdauer - Für die im Spruchpunkt I.4.1. genehmigten Maßnahmen wird die Konsensdauer mit 90 Jahren, somit bis spätestens zum 31. März 2110 festgelegt.

I.5. Mitbewerfung des Forstgesetzes 1975

I.5.1 Der ÖBB-Infrastruktur AG wird die Rodungsbewilligung für nachstehende Waldflächen im Ausmaß von 6.656 m² in den Katastralgemeinden Oberweiden und Marchegg erteilt:

KG-Nr.	Gst.-Nr.	EZ	Eigentümer und Adresse	dauernde Rodung m²	befristete Rodung m²	Gesamtrodung m²
06310 Oberweiden	918/1	2158	ÖBB-Infrastruktur AG, Praterstern 3, 1020 Wien	301	319	620
06307 Marchegg	978/9	1448	ÖBB-Infrastruktur AG, Praterstern 3, 1020 Wien	5.828	156	5.984
	1798	193	Bundesland Niederösterreich (Landesstraßenverwaltung) – öffentliches Gut, Amt der NÖ. Landesregierung, Abt. B/7, Landhausplatz 1, St. Pölten	10	0	10
	1799/4	193	Bundesland Niederösterreich (Landesstraßenverwaltung) – öffentliches Gut, Amt der NÖ. Landesregierung, Abt. B/7, Landhausplatz 1, St. Pölten	42	0	42
Summe				6.181	475	6.656

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

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

I.5.4 Die Rodung ist an den ausschließlichen Zweck der Elektrifizierung und erforderlichen Streckenadaptierung der Strecke 115.01 Gänserndorf - Marchegg samt zugehöriger Nebenanlagen gebunden.

I.5.5 Die Rodungsbewilligung erlischt, wenn der Rodungszweck bis zum Ablauf eines Zeitraumes von 10 Jahren ab Rechtskraft des Bescheides nicht erfüllt wurde, das heißt, wenn die technische Rodung der beantragten Waldflächen zum Zwecke der Verwirklichung des Vorhabens nicht bis zu diesem Zeitpunkt durchgeführt wurde.

I.5.6 Die Wiederbewaldung der befristeten Rodeflächen ist spätestens in der vegetationstechnisch nächstmöglichen Pflanzperiode nach Bauende, jedenfalls aber bis zum 31.12.2035 mit standortgerechten Laubholzarten wie in Maßnahme „FO Bau 05“ im Fachbericht Forstwesen des Einreichprojekts (Einlage 9.2.1) beschrieben, durchzuführen.

I.5.7 Zum Ausgleich der durch die Dauerrodungen entfallenden Wirkungen des Waldes sind waldverbessernde Maßnahmen in bestehenden Waldflächen im Ausmaß der Dauerrodefläche (6.181 m²) durchzuführen. Die waldverbessernden Maßnahmen sind in der näheren Umgebung der Rodeflächen (z.B. auch im Bereich bestehender Waldflächen im Bereich von Bahnböschungen), jedenfalls aber im Bereich der Standortgemeinden Gänserndorf, Marchegg, Weiden an

der March oder Weikendorf durchzuführen und müssen als Ziel die Verbesserung des Waldzustandes haben. Dies ist durch die Entfernung standortfremder, labiler Baumarten wie Robinie, Götterbaum, Eschenahorn oder Schwarzkiefer und Pflanzung standortheimischer Baumarten wie Feldahorn, Eiche (Flaum-, Zerr- oder Traubeneiche), Feldulme, Vogelkirsche etc. sicherzustellen. Spätestens 6 Wochen vor Durchführung der Rodungen sind der Behörde zur Zustimmung planliche Darstellungen der Waldverbesserungsflächen, ein Technischer Bericht mit einer Detailbeschreibung der Maßnahmen.

II. Projektbestandteile

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

**Strecke: 11501; Gänserndorf – Marchegg
Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung
km 32,250 - km 48,156**

UVP-Projekt

UVP-, Trassen- und sonstige materiellrechtliche Genehmigungsunterlagen – EisbG, HIG, WRG und Forstgesetz: Mappen 1 – 8 und Mappe E (Ergänzungsunterlagen) – gemäß dem mit Bescheidstempel versehenen Inhaltsverzeichnis vom 6. Juni 2019, ON 1.1.1, Plannummer EGM-EB-0000AL-00-0001-01

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

- Beantwortung des Auskunftsauftrages zu den Fachbereichen Schalltechnik sowie Luft und Klima vom 16. Juli 2019 durch die Antragstellerin (Anhang 11.3 und 11.4 des Umweltverträglichkeitsgutachtens vom 6. September 2019)

III. Erklärung weiterer Unterlagen zum Bescheidbestandteil

Folgende Unterlagen sind Bestandteil des Bescheides:

- Umweltverträglichkeitsgutachten vom 6. September 2019 samt
 - Forsttechnischem Gutachten erstellt durch den nichtamtlichen Sachverständigen Dipl. –Ing. Martin Kühnert, Wattmannngasse 27/1,1130 Wien vom 31. August 2019 und
 - ergänzenden Auskünften gemäß § 24c Abs. 6 UVP-G 2000 zum Fachbereich Lärm vom Juli 2019 und zum Fachbereich Luft und Klima vom August 2019
- Eisenbahnfachliches Gutachten gemäß § 31a EisbG – Revision 1, erstellt von der Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H., Untere Viaduktgasse 2, 1030 Wien vom 29. Mai 2019
- IOP-Inspektionsbericht GZ 19/3013/Nr. 001 INF 001 für die Teilsysteme Infrastruktur (INF), einschließlich Personen mit eingeschränkter Mobilität (PRM), Modul SG, Phase Detaillierter Entwurf der Benannten Stelle für Interoperabilität Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H., Untere Viaduktgasse 2, 1030 Wien, Kennnummer 1602 vom 18. Februar 2019

- IOP-Inspektionsbericht GZ 19/3013/Nr. 001 ENE für das Teilsystem Energie (ENE), Modul SG, der Benannten Stelle für Interoperabilität Bahn Consult TEN Bewertungs-ges.m.b.H., Untere Viaduktgasse 2, 1030 Wien, Kennnummer 1602 vom 20. Februar 2019
- Verhandlungsschrift vom 21. Oktober 2019

IV. Nebenbestimmungen

IV.1. Allgemeine Vorschriften

IV.1.1 Rechtzeitig vor Beginn der Bauarbeiten ist auf dem Grundstück von Herrn Rainer Hynek, Bahnstraße 8, 2253 Weikendorf eine Schallmessung (Erfassung des Umgebungslärmpegels, beamtete Untersuchung) über einen repräsentativen Zeitraum von 24 Stunden bei geeigneten Witterungsbedingungen entsprechend den gültigen Normen und Richtlinien durchzuführen. Sollte diese am Grundstück direkt nicht ermöglicht werden, ist ein vergleichbarer Messort auszuwählen. Die Ergebnisse dieser Messung sind der Behörde unverzüglich danach vorzulegen.

IV.1.2 Auf der L 3123 sind alle projektsgemäß vorgesehenen baustellenbedingten LKW-Fahrten zwischen der B 8a und der Eisenbahnbrücke über die Alternativroute der bestehenden Wirtschaftswege südlich des Bahndamms unter Berücksichtigung folgender Auflagen zu führen:

- Für eine geordnete Begegnungsmöglichkeit LKW / LKW bzw. LKW / landwirtschaftliche Fahrzeuge sind im Abstand von ca. 300 m Ausweichen zu errichten.
- Die Ausweichen sind bahnseitig zu situieren und haben eine Länge von mind. 25 m und eine Gesamtbreite (inkl. Weg) von mind. 6,00 m aufzuweisen.

IV.1.3 Für die die Dauer der Bauzeit ist eine mit ausreichenden Befugnissen für den Bauablauf ausgestatteten Ansprechperson (Bau-Ombudsmann) vorzusehen, über die mögliche Beschwerden der Nachbarschaft entgegengenommen und gegebenenfalls Kontrollmessungen zur Beweissicherung und mögliche Konsequenzen organisiert werden. Die Kontaktperson ist den betroffenen Nachbarn vornehmlich über die Gemeinde als Ansprechpartner sowie der UVP-Behörde namentlich zu nennen und die Erreichbarkeit (Telefonnummer, E-Mail) bekannt zu geben.

IV.2. Maßnahmen in der Bauphase

IV.2.1 Wasserbautechnik (WT)

IV.2.1.1 Im Zuge der Detailplanung ist zu prüfen ob Einbauten Dritter durch das Projekt berührt werden. Von der Bauausführung berührte Drainageanlagen, Rohrleitungen und Kanäle Dritter sind nachweislich in einem dem Zustand vor Bau gleichwertigen Zustand wiederherzustellen. Die ordnungsgemäße Wiederherstellung ist durch eine Abnahme mit Zuziehung des Betroffenen zu dokumentieren. Weiters sind allfällig erforderliche Drainagen für an die Bahntrasse in Dammlage angrenzende Grundstücke ohne Möglichkeit des Oberflächenabflusses zu erheben bzw. herzustellen.

IV.2.1.2 Im Zuge von Wasserhaltungsmaßnahmen in der Bauphase anfallende Wässer sind vor der Einleitung ins Grundwasser, soweit es zur Einhaltung der Grenzwerte der AAEV erforderlich

ist, einer Vorreinigung mit den Komponenten – Absetzteil, Abscheideranlage für Leichtflüssigkeiten nach ÖNORM EN 858-1, Aktivkohle, Neutralisation – zuzuführen.

IV.2.1.3. Die auf den dichten Manipulationsflächen der Baustelleneinrichtung (Waschplätze, Reparaturplätze, Betankungsbereich) anfallenden Niederschlagswässer sind vor der Einleitung ins Grundwasser über einen Schlammfang und eine Abscheideranlage für Leichtflüssigkeiten (Klasse 1 nach ÖNORM EN 858-1) zu führen. Austritte von Mineralöl sind sofort mit Ölbindemittel zu binden und ordnungsgemäß zu entsorgen.

IV.2.1.4. Sollte sich im Zuge der Detailplanung herausstellen, dass Teile der Trasse oder der Nahbereich der Versickerungsmulden im Umkreis von 15m in den Bereich qualitativ belastete Böden (Belastung Baurestmassen oder schlechter) zu liegen kommen, ist durch konstruktive Maßnahmen wie Bodenaustausch – sicherzustellen, dass es zu keiner projektsbedingten Eluierung von Schadstoffen kommt.

IV.2.1.5 Die Straßenentwässerung verlegter Straßenabschnitte ist mit dem künftigen Erhalter – der Straßenbauverwaltung – abzustimmen.

IV.2.2 Biologische Vielfalt - Tiere, Pflanzen (Ökologie) (ÖK)

IV.2.2.1 Bei der Auswahl der Baustellenbeleuchtung auf der Baustelle Bahnhof Oberweiden (und bei allen anderen möglicherweise erforderlich werdenden Beleuchtungen) sind die aktuellen Regelwerke und Vorgaben (Normen, Leitfäden) heranzuziehen.

IV.2.3 Abfallwirtschaft und Bodenchemie (AW)

IV.2.3.1 Die zu entfernenden Abfälle sind nachweislich ordnungsgemäß zu entsorgen. Für die Aufzeichnungen sind die Einstufungen der zu entfernenden Abfälle gemäß AbfallverzeichnisVO zu berücksichtigen.

IV.2.3.2 Für die Qualitätsanforderungen an Verfüllmaterialien sind generell die einschlägigen Bestimmungen des Bundesabfallwirtschaftsplanes 2017 anzuwenden. Die Eignung ist in chemischer Hinsicht durch entsprechende Untersuchungen vor Einbau der Materialien nachzuweisen. Eine entsprechende Qualitätssicherung des Materials ist erforderlich. Die Zulässigkeit der Verwertung ist nachzuweisen.

IV.2.3.3 Rechtzeitig vor Baubeginn ist ein Abfallmanagement zu installieren. Von diesem sind sämtliche Arbeiten begleitend zu überwachen und ist nach Abschluss des Projektes ein Gutachten sowie eine Dokumentation (Ablauf der Arbeiten, vorhandene Schadstoffkonzentrationen, Ausmaß der Verunreinigung, Menge des entsorgten Schadstoffes, Entsorgungswege, usw.) zu erstellen, aufzubewahren und der Behörde auf Verlangen vorzulegen. Um die Einhaltung aller abfallwirtschaftlichen Rahmenbedingungen sicherzustellen, ist eine chemisch-technische Fachperson für die örtliche Aufsicht einzusetzen.

IV.2.3.4 Die begleitende chemische Analytik ist im Zusammenhang mit der Zuordnung, Einstufung und Beurteilung von Abfällen zur weiteren Behandlung (Verwertung, Entsorgung) insbesondere zur Qualitätssicherung von Verfüllmaterialien von einer gemäß ÖNORM EN ISO/IEC 17025 akkreditierten Prüf- bzw. Inspektionsstelle durchzuführen.

IV.2.3.5. Zur Überwachung der Einhaltung abfallwirtschaftlicher Bestimmungen ist neben der Einführung eines Abfallmanagements ein umfassendes Massenlogistikkonzept über die Abfall-

bzw. Stoffströme und über die Zwischenlagerung der Aushubmaterialien und anfallenden Abfälle vorzusehen. Im Massenlogistikkonzept sind die ordnungsgemäße Lagerung von Abfällen während der Bauphase und die begleitenden Kontrollmaßnahmen während der Umsetzung zu beschreiben.

IV.2.3.6. Da Bahnhöfe und Bahnanlagen aufgrund der anthropogenen Nutzung als potentiell belastete Flächen anzusehen sind, ist im Zuge der Gleisbauarbeiten und Bahnhofsumbauten eine entsprechende Beweissicherung für das Schutzgut Boden in Form verdichteter Bodenuntersuchungen mit einem maximalen Beurteilungsmaßstab gemäß Tabelle 1 und 2, Anhang 4, DVO 2008 durchzuführen, wobei die Untersuchungen sowohl die Eluat- als auch die Gesamtgehalte umfassen.

Die Beurteilungsgrundlage für die Untersuchungsergebnisse gemäß dem Stand der Technik bilden die DVO 2008 und der BAWP 2017. Im Zuge der Bauherstellung ist der Umfang der bodenchemischen Analytik den gesetzlichen Erfordernissen anzupassen und insbesondere die im BAWP 2017 und in der DVO 2008 zugrunde gelegten Beurteilungsmaßstäbe heranzuziehen. Die Ergebnisse der Untersuchungen sind zu dokumentieren, aufzubewahren und der Behörde auf Verlangen vorzulegen.

IV.2.3.7. Vor Beginn der Baumaßnahmen ist eine bodenchemische Erkundung der Verdachtsflächen durchzuführen, wobei Sondierschlitze herzustellen und Bodenproben zur Analyse zu entnehmen sind. In Abhängigkeit der Analyseergebnisse sind die betroffenen Bereiche auszuheben und gemäß DVO 2008 zu entsorgen oder einer sonstigen Behandlung zuzuführen. Entsprechende Sicherungs- bzw. Sanierungspläne sind zu etablieren.

IV.2.3.8. Im Grundwasserabstrombereich sind Beweissicherungsmaßnahmen zu treffen, um potentielle nachteilige Auswirkungen auf das Grundwasser durch das gegenständliche Vorhaben insbesondere in der Bauphase ausreichend kontrollieren zu können. Insbesondere sind Bauarbeiten in unmittelbarer Nähe von Verdachtsflächen durch aussagekräftige Beweissicherungs sonden zu überwachen. Neben den Untersuchungen gemäß Trinkwasserverordnung (TWV) 2001 idgF ist der Parameter Kohlenwasserstoff-Index über den gesamten Zeitraum der Beweissicherung zu bestimmen. Die Frequenz der Probenahme ist an die Bautätigkeiten anzupassen, so dass vor Baubeginn sowie während und unmittelbar nach Beendigung der Bautätigkeiten Probenahmen und Analysen durchgeführt werden. Nach Abschluss der Bauarbeiten sind diese Beweissicherungsmaßnahmen im vierteljährlichen Intervall bis zwei Jahre nach Baufertigstellung durchzuführen.

IV.2.3.9. Belastete Bereiche insbesondere die tangierten Verdachtsflächen sind sowohl lateral als auch in die Tiefe so weit zu entfernen, bis das vom Abfallmanagement als auch vom örtlichen Bauaufsichtsorgan festgelegte Sicherungs- oder Sanierungsziel erreicht ist. Die Sicherungs- oder Sanierungsbereiche sind sowohl vom Abfallmanagement als auch vom örtlichen Bauaufsichtsorgan im Hinblick auf die Erreichung des Sicherungs- oder Sanierungszieles freizugeben. Die Bestimmungen des AWG 2002 gelten sinngemäß. Nachweise hierüber sind zu dokumentieren, aufzubewahren und der Behörde auf Verlangen vorzulegen. Für die Beurteilung von Untersuchungsergebnissen sowie für die daraus resultierende Abschätzung der Gefährdung ist die ÖNORM S 2088- 1 zugrunde zu legen.

IV.2.4 Humanmedizin (HU)

Damit der Schallschutz bereits in der Bauphase sichergestellt ist, sind bei Überschreiten von vorhabensbedingte Lärmimmissionen ab einem $L_{\text{night}} > 55$ dB (entspricht näherungsweise einem

$L_{\text{Nacht}} > 50$ dB) organisatorische Maßnahmen (zB mobiler Lärmschutz) zu veranlassen bzw. passive Lärminderungsmaßnahmen (Lärmschutzfenster) aus der Betriebsphase vorzuziehen.

IV.2.5 Zusätzliche Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen in der Bauphase

IV.2.5.1 Elektromagnetische Felder, Licht (Beleuchtung) (ET)

Im Rahmen der Inbetriebsetzung der Baustellenbeleuchtungsanlagen sind Beleuchtungsmessungen vorzunehmen, die einerseits die Einhaltung der gewählten Beleuchtungsstärke bestätigen und andererseits im Projektbereich eine Beeinträchtigung (Blendwirkung) bei den nächsten Anrainern ausschließen.

IV.2.5.2 Lärm- und Erschütterungsschutz (LA/ ER)

Zur Beweissicherung sind in den von den Bauszenarien B2.4 (Abbruch Feldwegüberführung) und B2.5 (Brückenerrichtung) (gemäß schalltechnischer Untersuchung im TB Schalltechnik, ON 8.1.1, Plannummer EGM-UV-0000LT-00-0811-00) betroffenen Bereichen Schallimmissionsmessungen an den exponierten Immissionspunkten durchzuführen (Einrichtung eines Überwachungssystems mit automatisierter Verständigung bei Grenzwertüberschreitung). Im Fall von Überschreitungen der prognostizierten Richtwerte sind Sofortmaßnahmen (Organisatorische Maßnahmen, mobiler Lärmschutz) im Bauablauf zu setzen.

IV.3. Maßnahmen der Betriebsphase

IV.3.1 Wasserbautechnik (WT)

IV.3.1.1 Bis zur Inbetriebnahme ist eine Betriebsordnung für die Gewässerschutzanlagen zu erstellen, die folgende Punkte enthält:

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

IV.3.1.2 Bis zur Inbetriebnahme ist ein Maßnahmen-Notfallplan auf Basis der „Risikoanalyse Grundwasserschutz – Punkt 5.5 organisatorische Maßnahmen“ auszuarbeiten und dieser Plan mit den betroffenen Behörden / Einsatzorganisation (z.B. Feuerwehr) abzustimmen.

IV.3.1.3 Der Einsatz von Pflanzenschutzmitteln (Herbiziden) im Rahmen der Trassenpflege hat entsprechend folgenden Vorgaben zu erfolgen:

- Es sind nur zugelassene Herbizide entsprechend Zulassungsliste der Agentur für Gesundheit und Ernährungssicherheit (AGES) unter Einhaltung der vorgegebenen, maximalen Ausbringungsmengen einzusetzen.
- In das Spritzprotokoll sind folgende Daten einzutragen - Tag und Zeitraum der Ausbringung, Wetterbedingung, ausgebrachte Herbizidmenge und Art des Herbizides, Angabe des örtlichen

Ausbringungsbereiches. Das Spritzprotokoll ist auf Verlangen der Wasserrechtsbehörde oder der Gewässeraufsicht zur Einsicht vorzulegen.

- Die Herbizidausbringung ist nur bei absehbar trockener und windarmer Witterung durchzuführen.

IV.3.1.4 Die Verkehrssicherung des Bahnsteigs und der zugehörigen Rampe im Winterdienst hat primär durch Schneeräumung und falls erforderlich nachfolgendem Einsatz von Streumitteln (Splitt) zu erfolgen. Wenn zur Verhinderung einer Glatteisgefahr ein Salzeinsatz unverzichtbar ist, ist Feuchtsalz mit sparsamer Dosierung zu verwenden.

IV.3.2 Biologische Vielfalt - Tiere, Pflanzen (Ökologie) (ÖK)

IV.3.2.1 Oberleitungen oder andere Drähte oder Seile oder sonstige Verspannungen im Luftraum, die Kollisionsrisiko für Vögel hervorrufen könnten, sind auf dem Stand des Wissens zu markieren.

IV.3.2.2 Für die Markierung ist ein Detailkonzept spätestens drei Monate vor Umsetzung der Maßnahme der Behörde vorzulegen. Das Detailkonzept hat eine auf dem Stand des Wissens hergeleitete und begründete Methode der Markierung zu beschreiben.

IV.3.2.3 Herstellung der Markierung und fachgerechte Betreuung der Herstellung sind mittels Bericht spätestens 1 Monat nach Umsetzung zu belegen.

IV.3.2.4 Die Markierung ist ornithologisch-fachlich im Sinne eines Monitorings zu betreuen. Über die Geeignetheit, Intaktheit und möglichst über die Wirksamkeit der Markierung ist ein Jahr nach der Herstellung und im dritten darauffolgenden Jahr der Behörde Bericht zu legen.

IV.3.2.5 Bei der Wiederherstellung von Trockenrasenflächen mittels Lagerung und Wiederaufbringen von Oberboden ist das Aufkommen von Neophyten unter Einsatz von Methoden auf dem Stand der Technik und des Wissens hintanzuhalten. Dafür ist der Behörde spätestens drei Monate vor Baubeginn ein Konzept und nach Umsetzung ein jährlicher Bericht bis zum Erfolg der Maßnahme vorzulegen.

IV.3.2.6 Die Arbeiten zur Trockenrasenwiederherstellung und die Erfolgskontrolle sind fachlich mittels einer ökologischen Bauaufsicht zu betreuen. Diese ist der Behörde spätestens drei Monate vor Baubeginn namhaft zu machen.

IV.3.3 Zusätzliche Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen in der Betriebsphase

IV.3.3.1 Lärm- und Erschütterungsschutz (LA/ ER)

Als zusätzliche Beweissicherungsmaßnahme sind entsprechend der Festlegungen der erschütterungstechnischen Untersuchung nach Aufnahme des vollständigen Fahrbetriebs und einer adäquaten Einfahrzeit (> 6 Monate nach Inbetriebnahme der Strecke) Immissionsmessungen durchzuführen, um die prognostizierten Immissionen zu verifizieren.

IV.3.3.2 Elektromagnetische Felder, Licht (Beleuchtung) (ET)

Im Rahmen der Inbetriebsetzung der neuen Oberleitungsanlagen sind die magnetischen Felder zu erheben (24 h Mittelwert-Messung) und mit den Berechnungen im Fachbeitrag von der

iC consulenten Ziviltechniker GesmbH Bestand/Ausbau) vergleichend zu bewerten.

IV.3.3.3 Biologische Vielfalt - Tiere, Pflanzen (Ökologie) (ÖK)

Nach Umsetzung der Trockenrasenwiederherstellung ist der Behörde ein jährlicher fachlicher Bericht bis zum Erfolg der Maßnahme vorzulegen. Bei Nicht-Zielerfüllung ist der Behörde unverzüglich ein Konzept zur Zielerfüllung vorzulegen. Danach gilt wieder die jährliche Berichtspflicht bis zum Erfolg der Maßnahme.

V. Abspruch über die erhobenen Einwendungen

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

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

abgewiesen.

V.2. Zivilrechtliche Ansprüche werden

zurückgewiesen

und auf den Zivilrechtsweg verwiesen.

V.3. Nicht verfahrensgegenständliche sowie verspätete Einwendungen werden

zurückgewiesen.

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

VI. Kosten

Vorschreibung von Kommissionsgebühren des Bundes

Für die am 21. Oktober 2019 durchgeführte Amtshandlung (öffentliche mündliche Verhandlung) hat die ÖBB-Infrastruktur AG für insgesamt 64 Halbstunden (eine Halbstunde zu € 13,80) für vier Vertreter des (seinerzeitigen) Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie

€ 883,20

an Kommissionsgebühren innerhalb von 14 Tagen ab Bescheidzustellung durch Einzahlung auf das Konto BIC BUNDATWW, IBAN AT970100000005040003 lautend auf Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Infrastruktur und Technologie, zu entrichten. Als Verwendungszweck ist die Zahl dieses Bescheides anzuführen.

VII. Rechtsgrundlagen

- § 23b Abs. 1 Z 1, § 24 Abs. 1 und Abs. 4, § 24f Abs. 1, Abs. 1a, Abs. 2, Abs. 3, Abs. 5, Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993 idgF

unter Mitwirkung von

- §§ 2, 3 und 5 Hochleistungsstreckengesetz - HIG, BGBl. Nr. 135/1989 idgF
- §§ 20 und 31 ff. Eisenbahngesetz 1967 – EisbG, BGBl. Nr. 60/1957 idgF
- § 94 ArbeitnehmerInnenschutzgesetz - ASchG, BGBl. Nr. 450/1994 idgF
- § 32 und § 127 Wasserrechtsgesetz 1959 – WRG 1959, BGBl. Nr. 215/1959 idgF
- §§ 17 ff Forstgesetz (ForstG) BGBl. Nr. 440/1975 idgF
- §§ 59 Abs. 1, 76 und 77 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz idgF
- Bundes-Kommissionsgebührenverordnung 2007, BGBl. II. Nr. 262/2007 idgF

Begründung

I. Verfahrensgang

I.1. Antrag der Projektwerberin vom 28. Februar 2019

Mit Schreiben vom 28. Februar 2019, verbessert und ergänzt durch ein weiteres Schreiben vom 6. Juni 2019 hat die ÖBB-Infrastruktur AG um die Durchführung eines Umweltverträglichkeitsprüfungs- und teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens gemäß den §§ 23b, 24 und 24f Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000) iVm § 3 Abs. 2 HIG, §§ 20 und 31 ff. EisbG, § 32 WRG, § 17 Forstgesetz (alle Gesetze in der geltenden Fassung) sowie alle sonst noch erforderlichen bundesrechtlichen Genehmigungen für das Vorhaben „ÖBB-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg, km 32,250 bis km 48,156, Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung“ angesucht. Dem Antrag waren die nach den Verwaltungsvorschriften für die Genehmigung des Vorhabens erforderlichen Unterlagen (Trassengenehmigungs- und Rodungsunterlagen, Bauentwurf, Gutachten gemäß § 31a EisbG und Umweltverträglichkeitsklärung) abgeschlossen.

Das gegenständliche Hochleistungsstreckenbauvorhaben stellt ein Vorhaben gemäß § 23b Abs. 1 Z. 1 UVP-G 2000 dar und ist daher einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000 zu unterziehen. § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 sieht vor, dass zum Zeitpunkt der Antragstellung der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie (nunmehr Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Infrastruktur und Technologie) die Umweltverträglichkeitsprüfung und ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen hat. Seitens der Antragstellerin wurde um die Genehmigung gemäß §§ 23b, 24 und 24f UVP-G 2000 angesucht. 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 Mitwirkung von § 32 WRG sowie die Erteilung der forstrechtlichen Rodungsbewilligung nach den §§ 17 ff. ForstG.

I.2. Sachverständige und Koordination gemäß § 24c Abs. 1 UVP-G 2000

I.2.1 Seitens des (damaligen) Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (Abt. IV/IVVS4) wurde für das gegenständliche Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren gemäß § 24c Abs. 1 UVP-G 2000 folgende Liste mit den erforderlichen Fachgebieten und den dafür ausgewählten Sachverständigen erstellt:

Fachgebiet	Name des Sachverständigen
Verkehr (Schiene/Straße/Bahnbetrieb)	Stella & Setznagel GmbH – Dipl.-Ing. Thomas Setznagel
Humanmedizin	Dr. Paul Wexberg
Lärm- und Erschütterungsschutz	Dr. Günther Achs
Wasserbautechnik	Dipl.-Ing. Peter Flicker
Luft und Klima	Univ. Prof. Dr. Erich Mursch-Radlgruber
Elektromagnetische Felder, Licht (Beleuchtung)	Ing. Wilhelm Lampel (Amtssachverständiger des bmk)
Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik	VCE Vienna Consulting Engineers ZT GmbH - Priv. Doz. Dr. Fritz Kopf
Abfallwirtschaft und Bodenchemie	Dr. Annemarie Graus-Göldner
Biologische Vielfalt - Tiere, Pflanzen (Ökologie)	Dr. Hans Peter Kollar
Forsttechnik, Wald- und Wildökologie	Dipl.-Ing. Martin Kühnert
Denkmalschutz, Raumplanung, Flächenverbrauch, Landschaftsbild, Kulturgüter und Sachgüter	Kordina ZT GmbH Dipl.-Ing. Hans Kordina

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

I.2.3 Im Sinne der Rechtsprechung des VwGH (vgl. z.B. VwGH 12.5.1992, 91/08/0139) wurde seitens der Behörde bereits vor der Bestellung jedes einzelnen Sachverständigen gemäß § 53 iVm § 7 AVG geprüft, ob Befangenheitsgründe bzw. Ausschließungsgründe vorliegen, wobei insbesondere der Schwerpunkt auf sonstige Gründe, die die Unbefangenheit des Sachverständigen in Zweifel ziehen, gelegt wurde. Im Zuge der Prüfung konnte festgestellt werden, dass bei keinem Sachverständigen Befangenheitsgründe vorlagen. Gemäß § 52 Abs. 4 AVG wurden die beigezogenen nichtamtlichen Sachverständigen beeidet, wenn sie nicht schon für die Erstattung von Gutachten der geforderten Art im Allgemeinen beeidet waren.

I.2.4 Von der Behörde wurde auch eine UVP-Koordinatorin zur Unterstützung der Behörde sowie der Koordination der Erstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens (Gesamtgutachten) beauftragt:

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

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

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

I.3.1 Mit Schreiben vom 3. April 2019, GZ. BMVIT-320.004/0004-IV/IVVS4/2019, wurden die mitwirkenden und den sonstigen für die Erteilung der Genehmigung zuständigen Behörden und Stellen (insbesondere Umweltschutz, Standortgemeinden sowie das Verkehrs-Arbeitsinspektorat) von der Einleitung des Verfahrens informiert und diesen die im Verfahren vorgesehenen Sachverständigen mitgeteilt. Den Behörden wurde eine Stellungnahmefrist binnen vier Wochen ab Zustellung hinsichtlich der erforderlichen Fachbereiche und den jeweils bestellten Fachgutachtern eingeräumt.

I.3.2 Unter einem, wurde den mitwirkenden Behörden iSd § 24a Abs. 3 UVP-G 2000 gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 der Genehmigungsantrag, die sie betreffenden Genehmigungsunterlagen und die Umweltverträglichkeitserklärung zur Stellungnahme übermittelt. Ebenso wurde gemäß § 24a Abs. 4 UVP-G 2000 dem Umweltschutz und den Standortgemeinden der Antrag und die Umweltverträglichkeitserklärung übermittelt.

Die eben genannte Liste der Sachverständigen und der mit den mitwirkenden Behörden abgestimmte Zeitplan wurden gemeinsam mit dem Genehmigungsantrag samt Ergänzungsantrag und den ergänzten Antragsunterlagen auf der Homepage des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (nunmehr Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Infrastruktur und Technologie) veröffentlicht.

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

I.4.1 Gemäß § 9 UVP-G 2000 und unter Anwendung der Bestimmungen für Großverfahren der §§ 44a ff AVG wurde die öffentliche Auflage des verfahrenseinleitenden Antrages und der Antragsunterlagen durch Edikt vom 6. Juni 2019, GZ. BMVIT-320.004/0006-IV/IVVS4/2019, kundgemacht.

I.4.2 In diesem Edikt wurde neben dem Aufliegen des Antrages, 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 kundgemacht.

Im Zeitraum von Donnerstag, den 13. Juni 2019 bis einschließlich Freitag, den 26. Juli 2019 erfolgte in den Gemeindeämtern der Standortgemeinden sowie im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie als UVP-Behörde die Auflage des verfahrenseinleitenden Antrages sowie dessen Ergänzung und der Projektunterlagen zur öffentlichen Einsicht gemäß

§ 24 Abs. 8 in Verbindung mit § 9 UVP-G 2000 und gemäß § 4 Abs. 1 HIG. Innerhalb der genannten Auflage- und zugleich Einwendungsfrist gemäß § 44a Abs. 2 Z 2 in Verbindung mit § 44b AVG konnte jedermann zum Vorhaben und zur Umweltverträglichkeitserklärung eine schriftliche Stellungnahme abgeben und konnten Parteien, darunter insbesondere Nachbarn im Sinne des § 19 Abs. 1 UVP-G 2000, schriftlich Einwendungen erheben.

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

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

I.5.1 Im Rahmen der Auflage der Projektunterlagen zur öffentlichen Einsicht gemäß § 24 Abs. 8 in Verbindung mit § 9 UVP-G 2000 und § 4 Abs. 2 HIG vom 13. Juni 2019 bis einschließlich 26. Juli 2019 langten bei der UVP- Behörde folgende Stellungnahmen bzw. Einwendungen ein:

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

Die Unterlagen wurden den mitwirkenden Behörden sowie den sonstigen Formalparteien und Amtsstellen, die nach den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften zu beteiligen sind, bereits vor der öffentlichen Auflage übermittelt.

Folgende Stellungnahme ist beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie eingegangen:

1. Bundesministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, Stubenring 1, 1010 Wien vom 07.05.2019 und 23.07.2019

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

Mit Schreiben vom 3. April 2019, GZ. BMVIT-320.004/0004-IV/IVVS4/2019, wurden bereits im Zuge der Verfahrenseinleitung gemäß § 24a Abs. 4 UVP-G 2000 die Standortgemeinden von der Einleitung des Verfahrens informiert und der Genehmigungsantrag und die Umweltverträglichkeitserklärung unverzüglich übermittelt. Die sie betreffenden verbesserten und ergänzten Projektunterlagen (Trassengenehmigungsunterlagen, Bauentwurf) wurden zeitgerecht vor der im Zuge des Verfahrens vorgesehenen öffentlichen Auflage von der Antragstellerin direkt übermittelt. Gleichzeitig wurde gemäß § 24a Abs. 4 UVP-G 2000 der Niederösterreichischen Umweltschutzorganisation unverzüglich die Umweltverträglichkeitserklärung übermittelt und dieser die Möglichkeit zur Stellungnahme eingeräumt. Bis zum Ende der Auflagefrist ist folgende Stellungnahme eingegangen:

1. NÖ Umweltschutzorganisation, Wiener Straße 54, 3109 St. Pölten vom 27.06.2019

C. Stellungnahmen des Landes und der gesetzlichen Interessensvertretungen gemäß § 4 Abs. 1 HIG:

Im Zuge dieses Verfahrens wurde u. a. um Erteilung der Trassengenehmigung gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 iVm § 3 Abs. 2 Hochleistungsstreckengesetz (HIG), BGBl. Nr. 135/1989 idGF,

für die Sicherstellung des Trassenverlaufes des im Betreff genannten Bauvorhabens ange-sucht. Den gesetzlichen Interessensvertretungen, dem Land Niederösterreich sowie den Standortgemeinden wurde die Möglichkeit zur Stellungnahme im Zuge der öffentlichen Auf-lage des Antrages eingeräumt. Während der Auflagefrist ist folgende Stellungnahme einge-langt:

1. Wirtschaftskammer Niederösterreich, Abteilung Umweltpolitik, Wirtschaftskammer-Platz 1, 3100 St. Pölten vom 18.07.2019

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

Mit Edikt des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 6. Juni 2019, GZ. BMVIT-320.004/0006-IV/IVVS4/2019, wurde der verfahrenseinleitende Antrag gemäß § 24 Abs. 8 UVP-G 2000 iVm § 9 leg. cit. kundgemacht und jedermann die Möglichkeit eingeräumt, bei der Behörde und den Standortgemeinden Gänserndorf, Weikendorf, Weiden an der March und Marchegg von Donnerstag, den 13. Juni 2019 bis einschließlich Freitag, den 26. Juli 2019 in die Projektunterlagen, insbesondere die Umweltverträglichkeitserklärung, Einsicht zu neh-men. Während dieses Zeitraumes konnte gemäß § 9 Abs. 1 UVP-G 2000 jedermann zum Ver-fahren und der Umweltverträglichkeitserklärung eine schriftliche Stellungnahme abgeben. Un-ter einem wurde unter Anwendung der Großverfahrensbestimmungen der §§ 44a ff. AVG den Parteien und Beteiligten gemäß § 44a Abs. 2 Z 2 die Möglichkeit zur Erhebung schriftlicher Ein-wendungen gegeben. Gemäß § 44b Abs. 1 AVG verlieren Parteien, sofern der Antrag durch Edikt kundgemacht wird, ihre Stellung als Partei, soweit sie nicht rechtzeitig bei der Behörde schriftliche Einwendungen erheben. Von dem Recht zur Stellungnahme haben innerhalb offe-ner Frist die nachfolgend Angeführten Gebrauch gemacht:

1. Die GRÜNEN Bezirk Gänserndorf, Hauptstr. 39, 2230 Gänserndorf, vertreten durch die Bezirksverantwortliche und Fraktionsvorsitzende Beate Kainz vom 22.07.2019
2. Rainer Hynek, Bahnstraße 8, 2253 Weikendorf vom 24.07.2019
3. Gregor Linizhuber, Bahnstraße 14, 2253 Weikendorf vom 24.07.2019

E. Weiters wurden eine Stellungnahme samt Unterschriftenliste von der nachstehend ange-führten Personengruppe vorgelegt und gemäß § 19 Abs. 1 Z 6 UVP-G 2000 (Bürgerinitiati-ven) Parteistellung behauptet:

1. Bürgerinitiative Lärmschutz Weikendorf, vertreten durch Rainer Hynek, Bahnstraße 8, 2253 Weikendorf vom 17.07.2019

Gemäß § 19 Abs. 4 UVP-G 2000 kann eine Stellungnahme gemäß § 9 Abs. 5 UVP-G 2000 durch Eintragung in eine Unterschriftenliste unterstützt werden, wobei Name, Anschrift und Ge-burtsdatum anzugeben und die datierte Unterschrift beizufügen ist. Die Unterschriftenliste ist gleichzeitig mit der Stellungnahme einzubringen. Wurde eine derartige Stellungnahme von mindestens 200 Personen, die zum Zeitpunkt der Unterstützung in der Standortgemeinde o-der in einer an diese unmittelbar angrenzenden Gemeinde für Gemeinderatswahlen wahlbe-rechtigt waren, unterstützt, dann nimmt diese Personengruppe (Bürgerinitiative) am Verfah-ren zur Erteilung der Genehmigung für das Vorhaben und nach § 20 als Partei oder als Betei-ligte teil.

Mit Schreiben vom 6. August 2019, GZ. BMVIT-320.004/0011-IV/IVVS4/2019, wurden die be-troffenen Gemeinden um entsprechende Überprüfung der Unterschriftenliste ersucht.

Aufgrund der Rückmeldungen aus den Gemeinden kann festgestellt werden, dass die Perso-nengruppe Lärmschutz Weikendorf sich gemäß § 19 Abs. 4 UVP-G 2000 von mehr als 200 zu

Gemeinderatswahlen (in den Standort- bzw. in den Nachbargemeinden) wahlberechtigten Personen unterstützt wurde, somit ist von der Konstituierung einer Bürgerinitiative im Sinne des § 19 Abs. 4 UVP-G 2000 auszugehen. Dementsprechend hat sie im Verfahren Parteistellung mit dem Recht die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften als subjektives Recht im Verfahren geltend zu machen. Als Vertreter der Bürgerinitiative gemäß § 19 Abs. 5 UVP-G 2000 wurde in der Unterschriftenliste Herr Rainer Hynek, Bahnstraße 8, 2253 Weikendorf namhaft gemacht und ist damit auch Zustellungsbevollmächtigter gemäß § 9 Abs. 1 des Zustellgesetzes, BGBl. Nr. 200/1982, idgF.

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

1. Umweltorganisation VIRUS - Verein Projektwerkstatt für Umwelt und Soziales, Währingerstr. 59, 1090 Wien, vertreten durch den Vereinsvorsitzenden Wolfgang Rehm vom 26.07.2019

I.5.2 Diese fristgerecht eingelangten Stellungnahmen bzw. Einwendungen wurden unmittelbar nach Einlangen laufend per E-Mail der Koordination zur Weiterleitung an die von der Behörde beauftragten Sachverständigen zwecks fachlicher Bearbeitung 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.

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

I.6. Ergänzende Auskünfte gemäß § 24c Abs. 6 UVP-G 2000, Erstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens

I.6.1 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 mit Schreiben vom 16. Juli 2019, GZ. BMVIT-320.004/0009-IV/IVVS4/2019, 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)

I.6.2 Die dazu ergangenen Auskünfte der der Projektwerberin wurden im Umweltverträglichkeitsgutachten vom 6. September 2019 wiedergeben.

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

I.6.3 Am 9. September 2019 wurde der Behörde von der Koordination das nunmehr fertiggestellte und von allen Sachverständigen unterfertigt Umweltverträglichkeitsgutachten gemäß § 24c UVP-G 2000 übermittelt. Diese baut auf den im Rahmen der Umweltverträglichkeitserklärung und im Verfahren erstellten oder vorgelegten oder sonstigen zum selben Vorhaben

oder zum Standort der Behörde vorliegenden Gutachten und Unterlagen sowie den eingelangten Stellungnahmen und unter Berücksichtigung der Genehmigungskriterien des § 24f auf.

I.7. Stellungnahmen und Anträge nach der Auflagefrist

I.7.1 Mit weiterem Edikt vom 9. September 2019, GZ. BMVIT-320.004/0012-IV/IVVS4/2019, wurde am 18. September 2019 die öffentliche Auflage des Umweltverträglichkeitsgutachtens gemäß § 24e Abs. 2 UVP-G 2000 vom 19. September 2019 bis einschließlich 18. Oktober 2019, mindestens jedoch für 4 Wochen bei der UVP-Behörde und den Standortgemeinden kundgemacht und dieses somit dem Parteiengehör zugeführt.

I.7.2 Die Veröffentlichung der 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>).

I.7.3 Nach Abschluss der öffentlichen Auflage bzw. nach Ende der Einwendungsfrist bis zur mündlichen Verhandlung sind 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
- Weitere Stellungnahme der Wirtschaftskammer Niederösterreich, Abteilung Umweltpolitik, Standortanwalt Dr. iur. Christoph Pinter, LL.M. (UQ), Wirtschaftskammer-Platz 1, 3100 St. Pölten vom 02.10.2019
- Ergänzende Stellungnahme der Niederösterreichischen Umwelthanwaltschaft, Wiener Straße 54, 3109 St. Pölten vom 08.10.2019

Diese Schriftstücke wurden in die, einen integrierenden Bestandteil dieses Bescheides bildende, Verhandlungsschrift aufgenommen. Da auf diese bei der Erstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens nicht mehr eingegangen wurde, wurden sie den Sachverständigen für eine allfällige fachliche Behandlung bzw. der ÖBB-Infrastruktur AG zur Stellungnahme vorab per E-Mail bei Einlangen und in Papierform im Zuge der Verhandlung übergeben.

I.8. öffentliche mündliche Verhandlung

I.8.1 Unter einem erfolgte mit dem oben genannten Edikt vom 9. September 2019, die Kundmachung der Anberaumung der öffentlichen mündlichen Verhandlung für den 21. Oktober 2019.

I.8.2 Unter Beachtung des § 43 AVG wurde die Verhandlung durchgeführt und den anwesenden Parteien das Recht auf Gehör gewährt sowie den anderen Beteiligten Gelegenheit geboten, bei der Feststellung des Sachverhalts mitzuwirken.

I.8.3 Im Zuge der Rechtsbelehrungen zu Beginn der Verhandlung erteilte die Verhandlungsleiterin die Verfahrensordnung, dass sämtliche mündlich vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen, bei Bedarf unter Hilfenahme der anwesenden Vertreterin und Vertreter der Behörde zu Protokoll zu diktieren und zu unterfertigen sind. Nur mündlich im Zuge der Diskussion vorgebrachte und nicht protokollierte Stellungnahmen und Einwendungen würden im weiteren Verfahren nicht berücksichtigt werden.

Dementsprechend trugen - mit Ausnahme der Bezirksverantwortlichen und Fraktionsvorsitzenden der GRÜNEN Bezirk Gänserndorf - jene Verhandlungsteilnehmer, die sich in die vor Beginn der Verhandlung aufgelegte Rednerliste eingetragen hatten, ihre Anliegen, Fragen, Einwendungen bzw. Anträge vor. Die Sachverständigen bzw. die Projektwerberin beantworteten die an sie gerichteten Fragen vorerst mündlich und gaben sie im Anschluss daran schriftlich zu Protokoll.

Bei der Abfassung des Protokolls hielt sich die Behörde an die Bestimmungen der §§ 14 und 44e Abs. 3 AVG. Die Niederschrift wurde elektronisch erstellt; die Wiedergabe des Inhalts der Niederschrift erfolgte in der Weise, dass Ausdrücke der erstellten Niederschrift der Projektwerberin zur Verfügung gestellt wurden und den anwesenden Personen sofern diese sich nicht nur zu Wort gemeldet haben, je ein Ausdruck ihrer Stellungnahme(n) aus der Niederschrift persönlich übergeben wurde.

Diese Vorgehensweise, Wortmeldungen nicht wörtlich und unmittelbar mitzuprotokollieren, wurde aus verfahrensökonomischen Gründen gewählt und entspricht der gängigen Praxis in Großverfahren.

I.8.4 Nach Ende der Verhandlung wurde die Verhandlungsschrift fertiggestellt und an jene Verhandlungsteilnehmer übermittelt, die dies verlangt hatten.

Aufgrund eines Kopierfehlers war in dieser Version jedoch die in der Verhandlung abgegebene „Stellungnahme des Sachverständigen für Verkehr (Schiene/Straße/Bahnbetrieb), Dipl.-Ing. Thomas Setznagel, zur Stellungnahme von VHS Wolfgang Rehm (VIRUS)“ nicht enthalten. Zur besseren Nachvollziehbarkeit wurde diese im Original als „Ergänzung der Verhandlungsschrift“ nachgereicht.

Nach § 44e Abs. 3 AVG ist die Verhandlungsschrift spätestens eine Woche nach Schluss der mündlichen Verhandlung bei der Behörde und bei den Gemeinden während der Amtsstunden mindestens drei Wochen zur öffentliche Einsicht aufzulegen.

I.9. Auflage der Verhandlungsschrift

I.9.1 Die Verhandlung endete am 21. Oktober 2019. Dementsprechend wurde den Standortgemeinden der Ausdruck aller (mit sämtlichen Anhängen nunmehr vier) Teile der Verhandlungsschrift am 25. Oktober 2019 vorab per E-Mail und anschließend mittels Rsb mit dem Ersuchen vom 24. Oktober 2019, GZ. BMVIT-320.004/0013-IV/IVVS4/2019, das gegenständliche Begleitschreiben ortsüblich kundzumachen bzw. (zumindest) für mindestens drei Wochen an der Amtstafel anzuschlagen und die beiliegende Verhandlungsschrift für mindestens drei Wochen öffentlich aufzulegen.

I.9.2 Bei der Auflagefrist von drei Wochen handelt es sich um eine Mindestfrist. Im Hinblick auf den Umfang der Verhandlungsschrift hielt die Behörde diese Frist für ausreichend. Alle vier Dokumente sind bis zur verfahrensbeendenden Erledigung auch im Internet unter dem Link <https://www.bmk.gv.at/themen/eisenbahn/verfahren/gaenserndorf.html> auf der Homepage des nunmehrigen Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Infrastruktur und Technologie abrufbar.

Die Standortgemeinden bestätigten gegenüber der UVP-Behörde die ordnungsgemäße Kundmachung und Auflage der Verhandlungsschrift, sodass in Entsprechung der Vorgaben (spätestens eine Woche nach Schluss der Verhandlung) die Verhandlungsschrift aufgelegt war.

I.9.3 Mit E-Mail vom 7. November 2019 erhob die Umweltorganisation Virus Einwendungen gegen die Verhandlungsschrift wegen Unrichtigkeit und Unvollständigkeit sowie Kritik an der seitens der Behörde gewählten Art der Abfassung der Niederschrift.

Weiters erhob Herr Rainer Hynek mit Schreiben vom 14. November 2019, ho. eingelangt per E-Mail am selben Tag, Einwendungen zur Verhandlungsschrift wegen Unrichtigkeit bzw. Unvollständigkeit und verlangte die Nachreichung der von ihm in der Verhandlung geforderten zusätzlichen Lärmmessungen, auf welche in der Verhandlungsschrift nicht eingegangen wurde.

I.9.4 Der gesamte Inhalt der beiden Einwendungen ist im Internet unter dem Link <https://www.bmvit.gv.at/themen/eisenbahn/verfahren/gaenserndorf/stellungnahmen.html> einsehbar.

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

I.10. Stellungnahmen und Anträge nach der Verhandlung

I.10.1 Bis Erlassung des Bescheides sind neben den zuvor angeführten Schreiben zur Verhandlungsschrift die nachstehenden angeführten schriftlichen Stellungnahmen bzw. ergänzenden Äußerungen und Einwendungen bei der Behörde eingelangt:

- Die GRÜNEN Bezirk Gänserndorf, Hauptstr. 39, 2230 Gänserndorf, vertreten durch die Bezirksverantwortliche und Fraktionsvorsitzende Beate Kainz vom 22.10.2019
- Rainer Hynek, Bahnstraße 8, 2253 Weikendorf als Nachbar und Vertreter der Bürgerinitiative Lärmschutz Weikendorf vom 23.10.2019 und vom 14.11.2019
- Umweltorganisation VIRUS - Verein Projektwerkstatt für Umwelt und Soziales, Währingerstr. 59, 1090 Wien, vertreten durch den Vereinsvorsitzenden Wolfgang Rehm vom 14.11.2019

I.10.2 Der gesamte Inhalt der angeführten Schriftstücke ist im Internet unter dem Link <https://www.bmk.gv.at/themen/eisenbahn/verfahren/gaenserndorf/stellungnahmen.html> einsehbar.

I.10.3 Die Auseinandersetzung mit diesen Stellungnahmen erfolgt unter Punkt V. der Bescheidbegründung.

I.11. Ergänzendes Ermittlungsverfahren

I.11.1 Im Zuge der am 21. Oktober 2019 abgehaltenen mündlichen Verhandlung hat Herr Rainer Hynek, wohnhaft in Bahnstraße 8, 2253 Weikendorf, als Vertreter der Bürgerinitiative Lärmschutz Weikendorf und als Nachbar unter anderem den Antrag gestellt, *ein Fahrverbot für Baustellenverkehr auf der L3123 zur Entlastung der Gemeinde Weikendorf während der Bauphase vorzuschreiben*.

I.11.2 Die Verhandlung wurde mehrmals zwecks Aufnahme der vorgetragenen Äußerungen und auch für bilaterale Gespräche an den Wandkarten zwischen Verhandlungsteilnehmern und Vertretern der Projektwerberin bzw. den Sachverständigen unterbrochen.

I.11.3 Herr Rainer Hynek hat in seiner weiter oben angeführten Replik vom 14. November 2019 zur Verhandlungsschrift vorgebracht, die Projektleitung *hätte sich an der Wandkarte zu*

diesem Antrag positiv geäußert und außerdem lärmindernde Schwellen bzw. Auflagen gefordert, dies aber in der Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG in der Verhandlung nicht festgehalten.

I.11.4 Der Stellungnahme des Sachverständigen für das Fachgebiet Verkehr (Schiene/Straße/Bahnbetrieb) zu den Einwendungen von Herrn Hynek in der Verhandlung (Seite 25 der Verhandlungsschrift) ist betreffend Bauphase / Fahrverbot Baustellenverkehr auf L3123 Folgendes zu entnehmen: *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.*

I.11.5 Die Behörde hat daraufhin das Ermittlungsverfahren dahingehend ergänzt, dass die Sachverständigen für das Fachgebiet Verkehr (Schiene/Straße/Bahnbetrieb), für die Fachgebiete Lärm- und Erschütterungsschutz, Luft und Klima und sowie für das Fachgebiet Humanmedizin mit Schreiben der Behörde vom 29. November 2019, GZ. BMVIT-320.004/0015-IV/IVVS4/2019, zur Forderung der vorgeschlagenen Abwicklung des Bauverkehrs in Weikendorf ausschließlich über die Verbindung zwischen B8 und L3005 südlich des Bahndamm befragt wurden.

Die zuvor genannten Sachverständigen wurden hierbei ersucht, eine gutachterliche Stellungnahme aus Sicht Ihres Fachgebietes dazu abzugeben,

- inwieweit die beiden auf dem beigefügten Lageplan der (möglichen) Baustellenzufahrten in Weikendorf ersichtlichen Liegenschaften südlich der Bahn einer zusätzlichen Lärm- und Staubbelastung ausgesetzt wären und
- welche Auswirkungen sich durch eine allfällige Vorschreibung eines Fahrverbots für den Baustellenverkehr auf der L3123 samt Verlegung auf die B 8 oder die L 3005 auf die Umweltverträglichkeit des Vorhabens ergeben.

In diesem Zusammenhang wurde die ÖBB-Infrastruktur AG ebenfalls aufgefordert, ihren Standpunkt zu dem Vorbringen von Herrn Rainer Hynek dazulegen.

I.11.6 Diese Stellungnahmen wurden nach ihrem Einlangen bei der UVP-Behörde dem Antragsteller sowie den neu betroffenen Parteien mit Schreiben vom 17. Dezember 2019, GZ. BMVIT-320.004/0015-IV/IVVS4/2019, zur Kenntnis gebracht. Vor Erlassung des Bescheides wurde zudem in Wahrung des Parteiengehörs gemäß § 45 Abs. 3 AVG die Möglichkeit eingeräumt bis spätestens 20. Jänner 2020 dazu Stellung zu nehmen.

I.11.7 Mit E-Mail vom 13. Jänner 2020 langten bei der Behörde - an das (seinerzeitige) Bundesministerium Verkehr, Innovation und Technologie, das Amt der Niederösterreichischen Landesregierung und die Gemeinde Weikendorf gerichtete - *ergänzende Vorbringungen [...] durch Rainer Hynek, Vertreter der Bürgerinitiative Lärmschutz Weikendorf und Nachbar, Bahnstraße 8, 2253 Weikendorf* ein.

I.11.8 Zuletzt langten mit E-Mail vom 20. Jänner 2020 bei der Behörde weitere *ergänzende Vorbringungen [...] durch Rainer Hynek, Vertreter der Bürgerinitiative Lärmschutz Weikendorf und Nachbar, Bahnstraße 8, 2253 Weikendorf* ein. Weitere Stellungnahmen oder Einwendungen wurden nicht vorgelegt.

I.11.9 Der gesamte Inhalt der angeführten Schriftstücke ist im Internet unter dem Link <https://www.bmk.gv.at/themen/eisenbahn/verfahren/gaenserndorf/stellungnahmen.html> einsehbar.

I.11.10 Die Auseinandersetzung mit diesen Stellungnahmen erfolgt unter Punkt V. der Bescheidbegründung.

II. Rechtliche Erwägungen zum Verfahrensgang

II.1. Zuständigkeit

II.1.1 Die Eisenbahnstrecke „Gänserndorf – Marchegg“ wurde mit Verordnung der Bundesregierung über die Erklärung weiterer Eisenbahnen zu Hochleistungsstrecken (5. Hochleistungsstrecken-Verordnung) vom 10. Jänner 2012, BGBl II Nr. 11/2012 gemäß § 1 Abs. 1 HIG zur Hochleistungsstrecke erklärt.

Mit der Erklärung zur Hochleistungsstrecke wird die Anwendbarkeit des HIG auf die betreffende Eisenbahnstrecke bewirkt (Zeleny, Eisenbahnplanungs- und -baurecht, 1994, 115). Die Verordnung zur Erklärung der Hochleistungsstrecke bildet mithin lediglich die Rechtsgrundlage für weitere, auf das HIG gestützte und auf Hochleistungsstrecken im Sinne des Hochleistungsstreckengesetzes bezogene Rechtsakte. (VfGH v. 5.12.1995, Zlen B274/95; B286/95)

II.1.2 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.

Aufgrund der Erklärung dieser bereits bestehenden Eisenbahnstrecke zur Hochleistungsstrecke wurden seitens der Behörde die mit dem gegenständlichen Bauvorhaben zusammenhängenden Maßnahmen als Neubau im Sinne des § 23b Abs. 2 Z 1 UVP-G 2000 (Neubau von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km) gewertet, welche somit einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dieser Bestimmung zu unterziehen waren.

Projektziel des Vorhabens Gänserndorf — Marchegg ist die Schaffung einer durchgängigen elektrifizierten Schienenverbindung zwischen Gänserndorf über Marchegg bis Devinska-Nova-Ves. Dadurch wird die Führung von Zügen von der Westbahnstrecke über die Tullner Westschleife und die Stetteldorf Schleife sowie die Strecken 114 (Wien Nord - Bernhardsthal), 115 (Gänserndorf - Marchegg) und 117 (Wien Stadlau - Staatsgrenze nächst Marchegg) ohne Durchführung zweimaliger Traktionswechsel ermöglicht.

Das gegenständliche Projekt „Gänserndorf - Marchegg“ befindet sich auf der Eisenbahnstrecke 115 und ist damit Teil des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems gemäß Anhang I Nummer 1.1 der Richtlinie 2008/57/EG und unterliegt daher den damit verbundenen Bedingungen und notwendigen Eigenschaften, welche in der Richtlinie 2008/57/EG der Europäischen Union und der damit verbundenen TSI (Technische Spezifikation für Interoperabilität) enthalten bzw. definiert sind.

Die gegenständliche Strecke ist Teil der vorrangigen TEN-Hauptachse Nr. 17 (Eisenbahnachse Paris – Straßburg – Stuttgart – Wien – Bratislava) sowie der TEN-Hauptachse Nr. 22 (Eisenbahnachse Athen – Sofia – Budapest – Wien – Prag – Nürnberg / Dresden) und weiters Teil des gemäß Verordnung Nr. 1315/2013/EU vom 11. Dezember 2013 des Europäischen Parlaments und des Rates über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU.

Die gegenständliche Eisenbahnstrecke stellt somit unzweifelhaft eine Fernverkehrsstrecke dar.

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

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

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

II.2.2 Im gegenständlichen Verfahren stützte sich die nach § 44a Abs. 1 AVG zu treffende Prognoseentscheidung, dass an diesem Verwaltungsverfahren voraussichtlich insgesamt mehr als 100 Personen beteiligt sind, auf den Umstand, dass die gegenständlichen Baumaßnahmen samt Elektrifizierung ein ca. 15,9 km langes Eisenbahnvorhaben darstellen, durch welches eine Vielzahl von Nachbarn betroffen sein können bzw. konkret betroffen sind.

Erfahrungsgemäß und unzweifelhaft ist dabei nach den bisherigen von der ho. Behörde geführten UVP-Verfahren zu Fernverkehrsstrecken gemäß § 3 HIG in Verbindung mit dem UVP-G 2000 mit mehr als 100 Beteiligten zu rechnen. Zu verweisen ist diesbezüglich auch auf die Projektunterlagen wo hinsichtlich der beschriebenen Betroffenheit gemäß dem Verzeichnis betroffener Dritter (ON 4.2.1, Plannummer EGM-EB-0000GE-00-6100-00 vom 18.02.2019), wobei davon auszugehen ist, dass ein Wohnobjekt in der Regel von mehr als einer Person bewohnt wird. Somit ist auch unter der Berücksichtigung sonstiger allfälliger Immissionseinwirkungen zweifellos von mehr als 100 Beteiligten im gegenständlichen Verwaltungsverfahren auszugehen.

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

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

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

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

II.3. Beiziehung von Sachverständigen

II.3.1 Die Festlegung der Fachbereiche, für die ein Gutachter zu bestellen ist und die Auswahl der Sachverständigen und der externen UVP-Koordination erfolgten durch die Behörde, welche die fachliche Qualifikation der ausgewählten Personen überprüfte. Gemäß § 3b Abs. 1 UVP-G 2000 ist die Beiziehung von nichtamtlichen Sachverständigen (als Prüfgutachter oder UVP-Koordinator) auch ohne das Vorliegen der Voraussetzungen des § 52 Abs. 2 und 3 AVG zulässig. Weiters erklärt § 3b Abs. 1 UVP-G 2000 die Bestellung von fachlichen Anstalten, Instituten und Unternehmen als Sachverständige für zulässig.

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

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

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

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

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

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

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

II.4.1 Vor Durchführung des Anhörungsverfahrens nach dem UVP-G 2000 und HIG war

festzustellen, ob das eingereichte Projekt samt Umweltverträglichkeitserklärung und den materiellen Operaten für die Trassengenehmigung, dem Bauentwurf und das Gutachten gemäß § 31a EISB, den wasserrechtlichen und den Rodungsunterlagen vollständig und mängelfrei und somit zur öffentlichen Auflage geeignet ist. Dabei sind folgende Rechtsgrundlagen maßgeblich:

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

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

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

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

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

Im Zuge der Verfahrenseinleitung entschied die Antragstellerin die Einreichunterlagen zu ergänzen. Die Austauschunterlagen wurden laufend umgehend an die von der Antragsänderung betroffenen Sachverständigen übermittelt.

Die Prüfung dieser nunmehr ergänzten Unterlagen ergab, dass diese aus der damaligen Sicht keine Mängel aufwiesen, die die Beurteilung durch die Sachverständigen nicht ermöglichen bzw. der Informationsgehalt für die Bürgerinnen und Bürger zwecks Wahrung ihrer Rechte ausreichend war.

II.4.3 Der Genehmigungsantrag vom 28. Februar samt Antragsverbesserung und -ergänzung vom 6. Juni 2019 und seinen Beilagen sowie die Projektunterlagen samt Umweltverträglichkeitserklärung wurden zur öffentlichen Einsicht gemäß § 24 Abs. 8 iVm § 9 UVP-G 2000 und gemäß § 4 HIG in den Standortgemeinden und im ho. Bundesministerium zur öffentlichen Einsicht aufgelegt.

II.5. Stellungnahmen und Einwendungen nach Ende der Auflagefrist

II.5.1 Wie bereits unter Punkt I.7.3 der Begründung weiter oben angeführt, legte die GAS CONNECT AUSTRIA GmbH mit E-Mail vom 30. September 2019 nach Beginn der Auflage des Umweltverträglichkeitsgutachtens zur öffentlichen Einsicht vom 19. September 2019 bis einschließlich 18. Oktober 2019 erstmals eine schriftliche Stellungnahme vor.

II.5.2. Die weitere Stellungnahme der Wirtschaftskammer Niederösterreich, Abteilung Umweltpolitik, vom 2. Oktober 2019 wurde in der Funktion als Standortanwalt abgegeben. Dieser hat gemäß § 19 Abs. 1 Z 8 iVm Abs. 12 UVP-G 2000 in Genehmigungsverfahren Parteistellung und ist berechtigt, die Einhaltung von Vorschriften über öffentliche Interessen, die für die Verwirklichung des Vorhabens sprechen, geltend zu machen und zur Einhaltung dieser Vorschriften Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht sowie Revision an den Verwaltungsgerichtshof zu erheben.

Des Weiteren ist unter anderem ihm gemäß § 24e Abs. 1 UVP-G 2000 das Umweltverträglichkeitsgutachten unverzüglich zu übermitteln. Dementsprechend wurde dem Standortanwalt mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie vom 9. September 2019, GZ. BMVIT-320.004/0012-IV/IVVS4/2019, das Umweltverträglichkeitsgutachten samt dem Edikt der Kundmachung der öffentlichen Auflage übermittelt.

II.5.3 In der ergänzenden Stellungnahme der Niederösterreichischen Umwelthanwaltschaft vom 8. Oktober 2019 wurde festgehalten, dass aufgrund der Entsprechung der Forderungen der NÖ Umwelthanwaltschaft im Umweltverträglichkeitsgutachten *kein Einwand gegen die Erteilung einer Bewilligung nach dem UVP-G 2000 besteht, 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.*

II.6. Zeitplan

II.6.1 Gemäß § 24b Abs. 1 UVP-G 2000 hat die Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 gemeinsam mit der Behörde gemäß § 24 Abs. 3 einen Zeitplan für den Ablauf der Verfahren zu erstellen, in dem für die einzelnen Verfahrensschritte unter Berücksichtigung der durch Art, Größe und Standort des Vorhabens notwendigen Erhebungen und Untersuchungen Fristen festgelegt werden. Der Zeitplan ist im Internet zu veröffentlichen. Erhebliche Überschreitungen des Zeitplans sind in den Genehmigungsbescheiden zu begründen.

II.6.2 Demgemäß wurde ein Zeitplan am 13. Juni 2019 (GZ. BMVIT-320.004/0006-IV/IVVS4/2019) auf der Homepage des ho. Bundesministeriums veröffentlicht. Dieser prognostizierte und mit möglichst knappen Fristen für die einzelnen Verfahrensschritte kalkulierte Zeitplan konnte wegen der Verbesserung und Ergänzung des Einreichoperates nicht eingehalten werden. Die Entscheidung ist aber innerhalb von 12 Monaten, also rechtzeitig im Sinne des § 24b Abs. 2 UVP-G 2000 ergangen.

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

III. Erhobene Beweise

Im Zuge des Ermittlungsverfahrens wurde das Umweltverträglichkeitsgutachten für die Fachgebiete Verkehr (Schiene/Straße/Bahnbetrieb), Humanmedizin, Lärm- und Erschütterungsschutz, Wasserbautechnik, Luft und Klima, Elektromagnetische Felder, Licht (Beleuchtung), Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik, Abfallwirtschaft und Bodenchemie, Biologische Vielfalt - Tiere, Pflanzen (Ökologie), Forsttechnik, Wald- und Wildökologie und Denkmalschutz, Raumplanung, Flächenverbrauch, Landschaftsbild, Kulturgüter und Sachgüter erstellt.

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

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

III.1. Umweltverträglichkeitsgutachten

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

1. Alternativen, Varianten, Nullvariante
2. Beurteilung der Umweltauswirkungen Maßnahmen, Kontrollen
3. Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes
4. Fachliche Auseinandersetzung mit den Einwendungen/Stellungnahmen

Im Fragenbereich 1 (S. 25 ff.) wurden die Vor- und Nachteile der von der Projektwerberin geprüften Alternativen sowie die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens begutachtet. Es wurde untersucht, ob die von der Projektwerberin ausgewählte Variante dem Stand der Technik entspricht und es wurden die Angaben der Projektwerberin im Hinblick auf Plausibilität, Nachvollziehbarkeit, Schlüssigkeit und Vollständigkeit geprüft.

Dies insbesondere vor dem Hintergrund, dass 2010 eine strategische Prüfung Verkehr „Änderung des Schieneninfrastrukturnetzes im Raum Wien - Bratislava“ durchgeführt wurde. Darin wurde das Unterbleiben eines Netzausbaues (Alternative 0) mit den Alternativen Ausbau Schienennetz und Ausbau Straßennetz, sowie mit dem Ausbau der Wasserstraße verglichen.

Im Fragenbereich 2 (S. 45 ff.) wurden die umweltrelevanten Auswirkungen des Projektes geprüft sowie die Maßnahmen zur Verhinderung von umweltrelevanten Auswirkungen und Kontrollmaßnahmen im Hinblick auf das UVP-G 2000 erarbeitet. Dies erfolgte nach dem Stand der

Technik und der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften in einer umfassenden und integrativen Gesamtschau und unter Berücksichtigung der Genehmigungskriterien des § 24f UVP-G 2000.

Im Fragenbereich 3 (S. 173 ff.) wurden die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes gemäß §24c Abs. 5 Z 5 UVP-G 2000 behandelt.

Im Fragenbereich 4 (S. 183 ff.) erfolgte seitens der behördlich herangezogenen UVP-Sachverständigen eine fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen bzw. Einwendungen. Diesbezüglich wird auf Punkt IV. der Begründung verwiesen.

Auf dieser Basis kamen die Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten vom 6. September 2019 zusammengefasst zu folgenden Ergebnissen:

Im Kapitel Alternativen, Varianten und Nullvariante (Fragenbereich 1) wurde dargestellt, dass es 2010 eine strategische Prüfung Verkehr „Änderung des Schieneninfrastrukturnetzes im Raum Wien - Bratislava“ durchgeführt wurde. Darin wurde das Unterbleiben eines Netzausbaues (Alternative 0) mit den Alternativen Ausbau Schienennetz und Ausbau Straßennetz, sowie mit dem Ausbau der Wasserstraße verglichen.

Als weiteren relevanten Plan für das Projekt wurde darauf verwiesen, dass das Projekt Teil der vorrangigen TEN-Hauptachse Nr. 17 (Eisenbahnachse Paris – Straßburg – Stuttgart – Wien – Bratislava) sowie der TEN-Hauptachse Nr. 22 (Eisenbahnachse Athen – Sofia – Budapest – Wien – Prag – Nürnberg / Dresden) ist. Den TEN Leitlinien wird durch das Projekt Rechnung getragen.

Als für das Projekt relevante Ziele wurde die Elektrifizierung der Strecke, die Fahrzeitverkürzung für Regional- und REX Züge, die Anhebung der Geschwindigkeit von 100 auf 120km/h, die technische Sicherung der Eisenbahnkreuzungen und die Attraktivierung von Verkehrsstationen benannt.

Die Vor- und Nachteile der untersuchten Alternativen wurden aus Sicht der Fachgebiete dargelegt. Da das Vorhaben Gänserndorf – Marchegg, Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung“ eine Bestandstrecke betrifft, wurden Alternativen im Sinne von Lagevarianten im Zuge der Entwicklung des gegenständlichen Vorhabens naturgemäß nicht überprüft. Es ergaben sich aus fachlicher Sicht in der Darstellung der geprüften Alternativen keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Projektwerberin.

Ebenso ergaben sich in Bezug auf das Unterbleiben des Vorhabens aus fachlicher Sicht keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin.

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

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

Aus fachlicher Sicht werden im Projekt die Auswirkungen unter Berücksichtigung der angeführten und zusätzlichen Maßnahmen möglichst geringgehalten. Unter Berücksichtigung dieser Maßnahmen ist mit einer Einhaltung der Schutzziele in Betriebs- und Bauphase des Projekts zu rechnen.

Im Einzelnen sind diese Aussagen um Kapitel 5 aufgelistet nach Fachbereichen dargestellt und im Kapitel 6 Zusammenfassung Fragenbereich 2 kurz erläutert.

Die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes sind in Kapitel 7 bzw. im Fragenbereich 3 behandelt. Die Auswirkungen des Vorhabens auf den Raum werden je nach Fachbereich als jedenfalls geringfügig betrachtet und im Bereich Verkehr als eher positiv betrachtet.

Im Fragenbereich 4 wurden alle eingelangten Stellungnahmen bzw. Einwendungen von den fachlich zuständigen Sachverständigen bearbeitet und beantwortet. Im Zuge der Beantwortung der Einwendungen ergab sich eine weitere zwingende Maßnahme.

Aus fachlicher Sicht wurden die Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik gering gehalten. Es entstehen keine Immissionen, die das Leben oder die Gesundheit von Menschen gefährden oder erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen. Um die fachlichen Genehmigungsvoraussetzungen gemäß § 24 UVP-G einzuhalten wurden von den Fachbereichen Wasserbautechnik, Biologische Vielfalt (Tiere, Pflanzen, Lebensräume), Abfallwirtschaft und Bodenchemie, Humanmedizin, Lärm- und Erschütterungsschutz, sowie Elektromagnetische Felder Maßnahmen bzw. Beweissicherungsmaßnahmen vorgeschrieben bzw. empfohlen. Diese sind in Kapitel 10 zusätzlich erforderliche Maßnahmen aufgelistet.

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

III.2. Zu den Genehmigungskriterien des HIG

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

III.2.1. Verkehr (Schiene/Straße/Bahnbetrieb) (VK):

Das Vorhaben entspricht im Hinblick auf das Fachgebiet Verkehr (Schiene / Straße / Bahnbetrieb) den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn. Auf sonstige öffentliche Interessen ist Bedacht genommen.

Die im Bundesgesetz über Eisenbahn-Hochleistungsstrecken erhobene Forderung zur Darstellung des Geländestreifens des Trassenverlaufes unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse ist erfüllt. Die maximale Breite ist in den Planunterlagen ersichtlich und überschreitet die vom oben genannten Gesetz geforderten Randbedingungen nicht. Die Breite des Geländestreifens für den Bahnkörper ist geringer als 150 m und erfüllt aus Sicht des Fachgebietes Verkehr (Schiene / Straße / Bahnbetrieb) auch diesbezüglich die gesetzlichen Vorgaben.

Auf die im Zuge der Trassenanhörung vorgebrachten öffentlichen Interessen wurde Bedacht genommen.

III.3. Zu den Genehmigungskriterien des EisbG einschließlich ASchG

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

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

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

Seitens der ÖBB-Infrastruktur AG als Projektwerberin wurde bereits mit dem Antrag das Gutachten gemäß § 31a EisbG der Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H., Untere Viaduktgasse 2, 1030 Wien vorgelegt.

In der Zusammenfassung der Revision 01 des Gutachtens gemäß § 31a vom 29. Mai 2019 wird das Ergebnis wie folgt erläutert:

Der vorliegende Bauentwurf „Gänserndorf–Marchegg, Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptation“ wurde gemäß § 31a EisbG 1957 idgF aus Sicht der Fachgebiete:

- *Eisenbahnbautechnik*
- *Eisenbahnbetrieb*
- *Leit- und Sicherungstechnik*
- *Energieversorgung 16,7 Hz & 50 Hz*
- *Konstruktiver Ingenieurbau*
- *Hochbau*
- *Geotechnik*
- *Wasserbautechnik*

begutachtet.

Die angegebenen Fachgebiete umfassen alle projektrelevanten Aspekte.

Themen die Fachgebiete „Schalltechnik, Erschütterungen & Sekundärschall“ betreffenden sind nicht Inhalt des gegenständlichen § 31a Gutachtens. Sie werden im UVP-Gutachten des gegenständlichen Projektes behandelt.

Der gegenständliche Bauentwurf „Gänserndorf–Marchegg, Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung“ entspricht dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung, des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn, einschließlich der Anforderungen des ArbeitnehmerInnenschutzes.

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

Es bestehen gegen die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß § 31 EisbG 1957 idgF für das Projekt „Gänserndorf–Marchegg, Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung“ keine Bedenken.

Aus Sicht der § 31a Gutachter wurde zudem bestätigt, dass die für die einzelnen Fachgebiete relevanten Vorgaben nach der Eisenbahn-Bauentwurfsverordnung (EBEV) inhaltlich in den Einreichprojektunterlagen berücksichtigt und für eine resultierende Beurteilung nach § 31a EisbG 1957 idgF ausreichend dargestellt sind.

Weiters ist der vorgelegte Bauentwurf zur Ausführung geeignet und entspricht den Erfordernissen der Sicherheit und Ordnung des Betriebes und des Verkehrs sowie des Standes der Technik. Ebenso werden die relevanten Normen, technischen Spezifikationen, technischen Regelungen und sonstigen technischen Vorschriften für die angeführten Fachgebiete eingehalten.

Betreffend Betriebsbewilligungsverfahren wurde angemerkt, dass seitens Projektwerberin nach Fertigstellung des Bauvorhabens gesondert um Betriebsbewilligung angesucht werden wird und damit auch erst mit Ansuchen um Betriebsbewilligung die Anforderungen gemäß § 6 Abs. 2 AVO Verkehr erforderlich sind.

III.4. Zu den Genehmigungskriterien des Wasserrechtsgesetzes

Die Tatbestände des § 104 (Vorprüfung) und § 105 WRG (öffentliche Interessen) wurden aus der Sicht der Sachverständigen für Wasserbautechnik und für Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik geprüft. Die wasserrechtlichen Fragestellungen wurden in das Umweltverträglichkeitsgutachten aufgenommen.

Aus Sicht der beiden Sachverständigen wird in diesem Zusammenhang insbesondere festgehalten, dass

- *der Untersuchungsraum weit ausreichend festgelegt und die Nullvariante dargestellt wurde;*
- *die Eingriffsintensität der Baumaßnahmen in Bezug auf das Schutzgut Grundwasser so gering ist, dass keine Reduktions- oder Kompensationsmaßnahmen erforderlich sind;*
- *vom Vorhaben keine Gewässer durch Inanspruchnahme, Einleitungen oder Immissionen betroffen sind;*

- *keine Beeinflussung der Oberflächenwässer durch Retentionsraumverlust oder Verlust von Abflussquerschnitt erfolgt;*
- *keine Einleitung von Niederschlagswässern der Trasse in Oberflächengewässern erfolgt, so dass qualitative Änderungen des Wasserhaushaltes ausgeschlossen sind;*
- *demzufolge sich auch keine quantitativen Änderungen des Wasserhaushaltes ergeben;*
- *die Trassenentwässerung bzgl. wasserbautechnischer Fragestellungen einen ungestörten, sicheren Bahnbetrieb sicherstellt;*
- *die Niederschlagswasserableitung der Bahn- und Straßenbrücken in geeigneter Weise erfolgt und die anfallenden Wässer aus Bauwasserhaltungen lokal wieder in den Grundwasserkörper zurückgegeben werden können sowie gesundheitsschädliche Folgen zufolge der Bahnentwässerung auszuschließen sind;*
- *Vorsorgemaßnahmen für außerbetriebliche Ereignisse zweckmäßig nach Stand der Technik festgelegt wurden;*
- *die umweltrelevanten Genehmigungskriterien des § 24f UVP-G aus fachlicher Sicht eingehalten werden;*
- *diverse Auflage vorgeschrieben werden.*

Somit kommt der Sachverständige für Wasserbautechnik jeweils in den einzelnen Fragenbereichen zusammengefasst zum Ergebnis, dass

- *Aufgrund der Modifizierung einer bestehenden Strecke wurden keine Alternativen im Sinne von Trassenvarianten geprüft und es ergeben sich keine Abweichungen der Einschätzung bezüglich der alternativen der Projektwerberin. Im Zuge einer strategischen Prüfung wurden als Alternativen das Unterbleiben des Netzausbaus (Variante 0), Ausbau des Schienennetzes (Variante 1), Ausbau des Straßennetzes (Variante 2) und der Ausbau der Wasserstraße (Variante 3) untersucht. Hierbei stellte sich bei Betrachtung von 5 Hauptzielen, mit mehreren Unterzielen, die Variante 1 als die meist zielkonforme Variante heraus. (Fragenbereich 1, Seite 42)*
- *Die wasserbautechnische Planung der Trassenentwässerung nach Stand der Technik geeignet vorgesehen wurde. Das von vornherein nur ganz gering qualitativ belastete Niederschlagswasser der Bahntrasse wird in Versickerungsmulden mit Bodenfilter gereinigt. Für den Störfall wurde konstruktiv vorgesorgt und bis zur Betriebsbewilligung ist eine Betriebsordnung der Gewässerschutzanlagen auszuarbeiten und ein Maßnahmennotfallplan zur Beherrschung des Störfalles auszuarbeiten. Die Betriebssicherheit der Bahn ist bzgl. wasserbautechnischer Fragestellungen gegeben und es werden mehr als geringfügig nachteilige Auswirkungen auf die Schutzgüter des Fachgebietes vermieden. (Fragenbereich 2, Seite 170)*
- *Durch die Errichtung von Entwässerungsanlagen nach Stand der Technik statt der flächigen Versickerung von Niederschlagswässern im Bestand ohne die Möglichkeit des Rückhalts von ausgetretenen wassergefährdenden Stoffen bei Störfällen wird die qualitative Situation primär für die Grundwasserkörper in der Folge auch für Oberflächengewässer verbessert und die Nutzung der Wasserressourcen verbessert, da potentielle, qualitative Belastungen ausgeschaltet oder zumindest wesentlich reduziert werden. Die Hochwasserabflusssituation wird durch das Projekt nicht verschärft. Nachteilige Auswirkungen des Projekts auf künftige Hochwasserschutzprojekte sind nicht zu erkennen. (Fragenbereich 3, Seite 181)*

Seitens des Sachverständigen für Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik wird jeweils in den einzelnen Fragenbereichen zusammenfassend festgestellt, dass

- *sich die Möglichkeiten von Alternativen und Varianten im gegenständlichen Vorhabensprojekt lagebedingt sehr in Grenzen halten, die Nullvariante wurde dargestellt. (Fragenbereich 1, Seite 43)*
- *die Eingriffsintensität der Baumaßnahmen so gering ist, dass die Auswirkungen auf die biologische Vielfalt einschließlich der Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume sowie Boden, Wasser und die beurteilten Sach- und Kulturgüter als geringfügig erachtet werden. Es werden deswegen auch keine weiteren Reduktions- oder Kompensationsmaßnahmen als erforderlich erachtet. (Fragenbereich 2, Seite 170)*
- *die Eingriffsintensität der Baumaßnahmen so gering ist, dass die Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes als geringfügig erachtet werden. Es werden deswegen auch keine weiteren Reduktions- oder Kompensationsmaßnahmen als erforderlich erachtet. (Fragenbereich 3, Seite 181)*

III.5. Zu den Genehmigungskriterien des Forstgesetzes

Seitens des forsttechnischen Sachverständigen wurde das Rodungsgutachten vom 31. August 2019 erstellt. Darin wird ausgeführt, dass

- *im Waldentwicklungsplan (WEP) Gänserndorf, der für die Wälder im niederösterreichischen Projektabschnitt gültig ist, alle Wälder entlang der Trasse 115 zwischen Gänserndorf und Marchegg mit der Wertziffer 3-3-1 belegt und als „Standortschutzwälder“ (gemäß § 21 Abs. 1 ForstG idgF) anzusprechen sind; Die im rechtskräftigen Waldentwicklungsplan (Teilplan Gänserndorf) ausgewiesene hohe Wertigkeit überwirtschaftlicher Waldfunktionen (Schutzfunktion, Wohlfahrtsfunktion) trifft in der Natur allerdings nur auf jene Waldflächen zu, die auf natürlichen Böden außerhalb der durch Kunstböden geprägte Dämme und Böschungen der bestehenden Eisenbahnanlagen stocken.*
- *die Wirkungen des Waldes für die beantragten Rodeflächen, die sich auf den Dämmen und Einschnittböschungen der bestehenden Eisenbahn oder von Dämmen im Bereich von Brücken befinden, anders zu beurteilen ist. Deren Wertigkeit der Wohlfahrtsfunktion wird wegen der geringen Schutzwirkung (keine Flugerdeböden) nur als mittel eingestuft.*
- *aufgrund der Ausweisungen im WEP (hohe Wertigkeiten überwirtschaftlicher Waldfunktionen) die Erhaltung des Waldes und seiner Wirkungen aufgrund der hohen Schutz- oder Wohlfahrtswirkung des Waldes für den gesamten Untersuchungsraum in besonderem öffentlichem Interesse gelegen ist (Rodungserlass der BMLFUW 2008 idgF.);*
- *das öffentliche Interesse an der geplanten Verwendung von Waldflächen zum Zwecke des Ausbaus der ÖBB-Strecke 115 zwischen Gänserndorf und Marchegg ist im Ausbau des öffentlichen Verkehrs inklusive der Herstellung eines modernen Umweltstandards begründet ist.*
- *das Erfordernis für die einzelnen Rodungen für den Gleisausbau im Bereich des Bahnhofes Oberweiden, den Neubau einer Straßenbrücke bei Oberweiden und die Bogenverbesserung 2 zur Anhebung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Bericht zum Rodungsoperat (Einlage 6.1.1.) ausführlich und nachvollziehbar begründet wurde.*
- *davon auszugehen ist, dass mit dem geplanten Vorhaben insgesamt positive Umweltauswirkungen verbunden sind und das öffentliche Interesse an der geplanten Verwendung der zur Rodung beantragten Fläche aus fachlicher Sicht das öffentliche Interesse an der Erhaltung dieser Flächen als Wald überwiegt.*

- *die Waldflächeninanspruchnahme in der Bauphase mit insgesamt 0,67 ha nur rd. 0,03% der gesamten Waldfläche der von der Strecke 115 berührten Katastralgemeinden (1.969 ha) beträgt und damit hinsichtlich der Auswirkungen auf die Waldausstattung in der näheren Umgebung der Rodeflächen vernachlässigbar ist. Gleiches gilt für die Betriebsphase (Waldflächeninanspruchnahme. rd. 0,62 ha).*
- *aufgrund der Kleinflächigkeit der beantragten Rodungen und der geringen Wertigkeit von Schutz- und Erholungsfunktion der Rodeflächen die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutz- und Erholungsfunktion des Waldes als vernachlässigbar eingestuft werden. ... Die Auswirkungen auf die Wohlfahrtsfunktion des Waldes werden nur als geringfügig eingestuft.*
- *die zu rodende Fläche ausgleichs- bzw. ersetzungsbedürftige Wirkungen keine entfaltet, weshalb aus einer geringen Waldausstattung kein Argument für die Vorschreibung einer Ersatzleistung gewonnen werden kann;*
- *Ersatzaufforstungen in einer fachgebietsübergreifenden Betrachtung im seit Jahrhunderten offenen Landschaftsraum des östlichen Marchfeldes für nicht sinnvoll erachtet werden;*
- *auch Neuaufforstungen in diesem Landschaftsraum als nicht sinnvoll erachtet werden;*
- *Waldverbessernde Maßnahmen im Bereich bestehender Waldflächen hier als die sinnvollere Ausgleichsmaßnahme angesehen werden. Zum Ausgleich der durch die Dauerrodungen entfallenden Wirkungen des Waldes sind daher waldverbessernde Maßnahmen in bestehenden Waldflächen im Ausmaß der Dauerrodefläche (6.181 m²) durchzuführen (vgl. Kap. 4).*

Der Sachverständige kommt in diesem Gutachten zusammengefasst zum Schluss, dass *aus forstfachlicher Sicht gegen die geplanten Rodungen bei Einhaltung der in Kap. 4 dieses Gutachtens vorgeschlagenen Bedingungen und Auflagen keine Einwände bestehen.*

Die seitens des forsttechnischen Sachverständigen als zwingend erachteten Auflagen wurden seitens der Behörde unter Mitanziehung des Forstgesetzes 1975 im Spruchpunkt I.5. vorgeschrieben mit Ausnahme der Vorschreibung der Vorlage der Zustimmungserklärung der Grundeigentümer.

III.6. Parteiengehör im Rahmen der Verhandlung

Im Zuge der mündlichen Verhandlung wurde den anwesenden Teilnehmern Gelegenheit geboten, Fragen an die Behörde, die Sachverständigen und Planer bzw. Ersteller der Umweltverträglichkeitserklärung sowie die Vertreter der ÖBB-Infrastruktur AG als Projektwerberin zu stellen bzw. ergänzende Einwendungen zu erheben.

Im Zuge der Rechtsbelehrungen zu Beginn der Verhandlung erfolgte durch die Verhandlungsleiterin im Sinne der Verfahrensökonomie die Verfahrensordnung, dass sämtliche mündlich vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen, bei Bedarf unter Hilfenahme der anwesenden Vertreterinnen und Vertreter der UVP-Behörde zu Protokoll zu diktieren und zu unterfertigen sind. Nur mündlich im Zuge der Diskussion vorgebrachte und nicht protokollierte Stellungnahmen und Einwendungen würden im weiteren Verfahren nicht berücksichtigt werden. Dementsprechend wurde nach Protokollierung je ein Ausdruck der diktierten (bzw. selbst verfassten und mittels USB-Stick auf die Protokollvorlage der Behörde kopierten) und unterfertigten Stellungnahme(n) aus der Niederschrift persönlich an den jeweiligen Verfasser übergeben.

Des Weiteren wurden die

- schriftliche Stellungnahme der GAS CONNECT AUSTRIA GmbH vom 30.09.2019
- weitere Stellungnahme der Wirtschaftskammer Niederösterreich, Abteilung Umweltpolitik, Standortanwalt Dr. iur. Christoph Pinter, LL.M. (UQ) vom 02.10.2019
- ergänzende Stellungnahme der Niederösterreichischen Umweltschutzanstalt vom 08.10.2019

in die, einen integrierenden Bestandteil dieses Bescheides bildende, Verhandlungsschrift aufgenommen und sind dort auf den Seiten 12 bis 15 wiedergegeben. Bereits vor der Verhandlung wurden diese Stellungnahmen den Sachverständigen für eine allfällige fachliche Behandlung bzw. der ÖBB-Infrastruktur AG zur Stellungnahme vorab per E-Mail bei Einlangen und in Papierform im Zuge der Verhandlung übergeben.

Seitens der Projektwerberin wurde dazu in der Verhandlung Folgendes ausgeführt (Seite 44 der Verhandlungsschrift):

Zur Stellungnahme der NÖ Umweltschutzanstalt:

Die Forderung der NÖ Umweltschutzanstalt, 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.

Die seitens der Sachverständigen protokollierten Aussagen zu den in der Verhandlung ergänzten Einwendungen sind der Verhandlungsschrift den Seiten 16 ff. zu entnehmen und wird auf diese verwiesen.

III.7. Stellungnahmen der befassten Gutachter und der Projektwerberin zum ergänzten Ermittlungsverfahren

Zu dem im Zuge der am 21. Oktober 2019 abgehaltenen mündlichen Verhandlung von Herrn Rainer Hynek unter anderem gestellten Antrag, *ein Fahrverbot für Baustellenverkehr auf der L3123 zur Entlastung der Gemeinde Weikendorf während der Bauphase vorzuschreiben* fehlte in der Stellungnahme der Projektwerberin in der Verhandlung eine entsprechende Aussage dazu. Im Zuge der Auflage der Verhandlungsschrift brachte Herr Hynek vor, dass *die Projektleitung sich an der Wandkarte zu diesem Antrag positiv geäußert und außerdem lärmindernde Schwellen bzw. Auflagen gefordert hätte.*

Da der Stellungnahme des Sachverständigen für das Fachgebiet Verkehr (Schiene/Straße/Bahnbetrieb) zu den Einwendungen von Herrn Hynek in der Verhandlung (Seite 25 der Verhandlungsschrift) zu entnehmen ist, dass *aus straßenverkehrlicher Sicht ein Fahrverbot für den Baustellenverkehr zwar empfehlenswert jedoch nicht zwingend erforderlich ist*, sah die UVP-Behörde die Ergänzung des Ermittlungsverfahrens dazu als unerlässlich an.

Wie schon unter Punkt I.11.5 ausgeführt, wurden die Sachverständigen für das Fachgebiet Verkehr (Schiene/Straße/Bahnbetrieb), für die Fachgebiete Lärm- und Erschütterungsschutz

und Luft und Klima sowie für das Fachgebiet Humanmedizin zum Antrag der vorgeschlagenen Abwicklung des Bauverkehrs in Weikendorf ausschließlich über die Verbindung zwischen B8 und L3005 südlich des Bahndamm befragt.

Folgende gutachterliche Stellungnahmen wurden daraufhin abgegeben:

Stellungnahme des Sachverständigen für Luft und Klima, Dr. Erich Mursch-Radlgruber, zum ergänzenden Ermittlungsverfahren ÖBB-Strecke 115001 Gänserndorf-Marchegg; km 32,250 bis km 48,156 vom 4. Dezember 2019:

Fragestellungen:

Entlastung der Liegenschaft Bahnstraße 8) durch Fahrverbot für Baustellenverkehr auf der L3123

sowie

inwieweit die beiden auf dem beigefügten Lageplan der (möglichen) Baustellenzufahrten in Weikendorf ersichtlichen Liegenschaften südlich der Bahn einer zusätzlichen Lärm- und Staubbelastung ausgesetzt wären und

welche Auswirkungen sich durch eine allfällige Vorschreibung eines Fahrverbots für den Baustellenverkehr auf der L3123 samt Verlegung auf die B 8 oder die L 3005 auf die Umweltverträglichkeit des Vorhabens ergeben.

Gutachten:

Laut Stellungnahme des Sachverständigen für das Fachgebiet Verkehr (Schiene/Straße/Bahnbetrieb) ist die zusätzliche Belastung auf der L3123 (Bahnstraße) durch den Baustellenverkehr mit ca. 10 bis max. 20 LKW pro Tag anzunehmen.

Aus Sicht des Fachbereich Luft und Klima ist beim Anrainer Rainer Hynek (Bahnstraße 8) für PM10 bei einer Belastung mit max. 20 LKW pro Tag mit einer irrelevanten Zusatzbelastung zu rechnen. Dies gilt auch für die übrigen nördlich gelegenen Anrainer entlang der Straße L3123.

Bei Verwendung der alternativen Baustellenzufahrt südlich der Bahn (B8 oder L3005) wird diese irrelevante Zusatzbelastung bei den zwei Anrainern südlich der Bahn auftreten.

Aus Sicht des Fachbereichs Luft und Klima bringt ein Fahrverbot nur eine geringfügige Verbesserung der Situation, da eventuell mehr Anrainer nördlich entlang der Straße L3123 wohnen als südlich. Auch zum Baustellenbereich der Brücke sind Anrainer nördlich etwas näher als Anrainer südlich. Es wird darauf hingewiesen, dass zu erwartende Zusatzbelastung aus dem Baustellenverkehr irrelevant bleibt.

Stellungnahme des Sachverständigen für Verkehr (Schiene/Straße/Bahnbetrieb), Dipl.-Ing. Thomas Setznagel, zum ergänzenden Ermittlungsverfahren betreffend Fahrverbot für Baustellenverkehr auf der L3123 in Weikendorf vom 9. Dezember 2019:

Befund:

Für die Errichtung der neuen Eisenbahnbrücke über die L3123 Bahnstraße in Weikendorf ist als Hauptzufahrt die L3123 abzweigend von der B8a in Weikendorf vorgesehen. Als zu erwartender Baustellenverkehr wurden seitens ÖBB im Zuge der Verhandlung 10 bis 20 LKW/Tag genannt.

Bei einer Sperre der L3123 in Weikendorf von der Kreuzung der L3123 mit der B8a bis zur Eisenbahnbrücke können als alternative Baustellenzufahrt südlich der Bahntrasse einerseits ein öf-

fentlicher Wirtschaftsweg von der B8 aus Westen kommend bis zur Eisenbahnbrücke und andererseits ein öffentlicher Wirtschaftsweg von der L3005 aus Osten kommend bis zur Eisenbahnbrücke genutzt werden.

Der Wirtschaftsweg von der B8 kommend ist mit einer Schotterbdecke befestigt und weist eine Breite von ca. 3,50 m auf. Der Wirtschaftsweg von der L3005 kommend ist bis ca. 130 m vor Einmündung in die L3123 mit einer Schotterdecke befestigt und weist ebenfalls eine Breite von ca. 3,50 m auf. Im Bereich der beiden Liegenschaften (Bahnstraße 33 und Sonnenweg 1) ist der Wirtschaftsweg auf einer Länge von ca. 130 m bituminös befestigt.

Gutachten:

Aus Sicht des Fachbereiches Verkehr (Schiene/Straße/Bahnbetrieb) ist bei einer Sperre der L3123 die Nutzung der alternativen Baustellenzufahrten über die bestehenden Wirtschaftswege südlich der Bahn unter Berücksichtigung folgender Auflagen möglich:

- *Für eine geordnete Begegnungsmöglichkeit LKW / LKW bzw. LKW / landwirtschaftliche Fahrzeuge sind im Abstand von ca. 300 m Ausweichen zu errichten.*
- *Die Ausweichen sind bahnseitig zu situieren und haben eine Länge von mind. 25 m und eine Gesamtbreite (inkl. Weg) von mind. 6,00 m aufzuweisen.*

Bei Umsetzung dieser Auflagen ist aus Sicht des Fachbereiches Verkehr (Schiene/Straße/Bahnbetrieb) eine geordnete Baustellenzufahrt über die Wirtschaftswege gewährleistet.

Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm- und Erschütterungsschutz, Dr. Günther Achs zum ergänzenden Ermittlungsverfahren vom 10. Dezember 2019:

Aufgabenstellung:

„Die Behörde ergänzt nun dahingehend das Ermittlungsverfahren, dass die Sachverständigen für das Fachgebiet Verkehr (Schiene/Straße/Bahnbetrieb), für die Fachgebiete Lärm- und Erschütterungsschutz und Luft und Klima sowie für das Fachgebiet Humanmedizin zur Frage der vorgeschlagenen Abwicklung des Bauverkehrs in Weikendorf ausschließlich über die Verbindung zwischen B8 und L3005 südlich des Bahndamm befragt werden.“

1. *„inwieweit die beiden auf dem beigefügten Lageplan der (möglichen) Baustellenzufahrten in Weikendorf ersichtlichen Liegenschaften südlich der Bahn einer zusätzlichen Lärm- und Staubbelastung ausgesetzt wären“*
2. *„welche Auswirkungen sich durch eine allfällige Vorschreibung eines Fahrverbots für den Baustellenverkehr auf der L3123 samt Verlegung auf die B 8 oder die L 3005 auf die Umweltverträglichkeit des Vorhabens ergeben.“*

Befund:

Lärmschutz

Aufgrund der im ergänzenden Ermittlungsverfahren gestellten Fragen wurden zusätzliche Berechnungen durch den schalltechnischen Planer durchgeführt. Die Ergebnisse dieser zusätzlichen Berechnung, insbesondere die Auswirkungen auf die Liegenschaften südlich der Bahn wurden in einer Stellungnahme „ÖBB-Strecke Gänserndorf – Marchegg, Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung, UVP, Ergänzendes Ermittlungsverfahren Fachbereich Lärm - Ergänzende Stellungnahme betreffend des bauinduzierten LKW-Verkehrs in Weikendorf“ dargestellt.

Die vorgeschlagene Abwicklung des Bauverkehrs ausschließlich über die Verbindung zwischen B8 und L3005 südlich des Bahndamms, bei gleichzeitigem Fahrverbot auf der L3123, hat Auswirkungen auf die Grundstücke 987/2 und 971/5 südlich des Bahndamms. Gleichzeitig werden die Objekte im Bereich der L3123 durch das Fahrverbot aus schalltechnischer Sicht entlastet.

Auf Basis der Richtlinie der Niederösterreichischen Landesregierung „Lärmschutz an Landesstraßen“ werden als Grundlage die Immissionsrichtwerte von 60 dB für den Zeitraum Tag und 55 dB für den Zeitraum Abend entnommen.

Im Rahmen der Untersuchung der Auswirkung wurde der maximal mögliche Baustellenverkehr (LKW-Verkehr) pro Stunde ermittelt, bei dem die Richtwerte gerade noch eingehalten werden.

Demzufolge ergibt sich eine Einhaltung der Richtwerte bei maximal 18 LKW-Fahrbewegungen pro Stunde im Zeitraum Tag und maximal 5,5 Fahrbewegungen pro Stunde im Zeitraum Abend.

Im Vergleich dazu werden lt. Stellungnahme des Sachverständigen für Verkehr, mit Verweis auf die Aussagen der ÖBB im Zuge der Verhandlung 10 bis 20 LKW/Tag durch den Baustellenverkehr erwartet.

Erschütterungsschutz

Auf Basis der Untersuchungen der Erschütterungsimmissionen durch die Bauphase im UVE-Fachbeitrag werden durch den Baustellenverkehr Immissionen im Bereich der Fühlschwelle für Erschütterungen erwartet.

Gutachten:

Die Abwicklung des Bauverkehrs ausschließlich über die Verbindung zwischen B8 und L3005 südlich des Bahndamms, bei gleichzeitigem Fahrverbot auf der L3123, verursacht Schallimmissionen auf die Liegenschaften der Grundstücke 987/2 und 971/5 südlich des Bahndamms. Die Höhe der Immissionen ist von der Anzahl der Fahrten (v.a. LKW-Fahrten) abhängig. Bis zu einem maximalen Aufkommen von maximal 18 LKW-Fahrbewegungen pro Stunde im Zeitraum Tag und maximal 5,5 Fahrbewegungen pro Stunde im Zeitraum Abend können die Richtwerte der Richtlinie der Niederösterreichischen Landesregierung „Lärmschutz an Landesstraßen“ eingehalten werden.

Sofern das maximale Aufkommen der o.a. LKW-Fahrbewegungen in den Zeiträumen Tag und Abend nicht überschritten werden, sind keine zusätzlichen - über die im Umweltverträglichkeitsgutachten getroffenen Aussagen hinausgehenden - Maßnahmen erforderlich.

Die Objekte im Bereich der L3123 werden durch das Fahrverbot aus schalltechnischer Sicht entlastet, daher sind in diesem Bereich grundsätzlich Verbesserungen durch Fahrverbot zu erwarten.

Aus gutachterlicher Sicht sind die schalltechnischen Auswirkungen der vorgeschlagenen Änderung der Baustellenverkehrsabwicklung unter Berücksichtigung der Begrenzung des maximalen Aufkommens an LKW-Fahrbewegungen gegenüber der eingereichten und beurteilten Bauphase geringfügig relevant. Dies begründet sich dadurch, dass die sich die Schallimmissionen an den einzelnen betroffenen Liegenschaften in Abhängigkeit der Lage zwar ändern, die Richtwerte jedoch eingehalten werden und keine zusätzlichen Maßnahmen erforderlich sind.

Hinsichtlich des Erschütterungsschutzes ist mit keiner wesentlichen zusätzlichen Erschütterungsbelastung in der Bauphase durch die geänderten Baustellenzufahrten zu rechnen.

Aus gutachterlicher Sicht sind die erschütterungsschutztechnischen Auswirkungen der vorgeschlagenen Änderung der Baustellenverkehrsabwicklung gegenüber der eingereichten und beurteilten Bauphase nicht relevant.

Stellungnahme des Sachverständigen für Humanmedizin, Herr Priv. Doz. Dr. Paul Wexberg zum ergänzenden Ermittlungsverfahren „ÖBB-Strecke 115001 Gänserndorf-Marchegg; km 32,250 bis km 48,156“ vom 11. Dezember 2019:

Gutachtensauftrag:

- 1. Inwieweit die beiden auf dem beigefügten Lageplan der (möglichen Baustellenzufahrten in Weikendorf ersichtlichen Liegenschaften südlich der Bahn einer zusätzlichen Lärm- und Staubbelastung ausgesetzt wären,*
- 2. Welche Auswirkungen sich durch eine allfällige Vorschreibung eines Fahrverbots für den Baustellenverkehr auf der L3123 samt Verlegung auf die B8 oder die L3005 auf die Umweltverträglichkeit des Vorhabens ergeben.*

Methodik:

Humanmedizinische Interpretation der Stellungnahmen aus den Wirkungsbereichen Luft und Klima sowie Lärm und Erschütterungen auf Basis der Stellungnahme des SV Verkehr

Befund:

Laut Stellungnahme des SV Verkehr ist mit einer zusätzlichen Belastung auf der L3123 von ca. 10 bis max. 20 LKW-Fahrten pro Tag zu rechnen. Dies führt bezogen auf die Feinstaubbelastung auf der L3123 und insbesondere an der Adresse Bahnstraße 8 zu einer Zusatzbelastung durch PM10, die unter der Relevanzgrenze liegt.

Bezogen auf die Lärmbelastung liegt die erwartete Anzahl der LKW als Hauptlärmemittenten mit 10 bis 20 pro Tag deutlich unter der maximal zulässigen Anzahl von 18 LKW-Fahrten pro Stunde am Tag bzw. 5,5 LKW-Fahrten pro Stunde am Abend. Die Auswirkungen der vorgeschlagenen Änderung gegenüber der eingereichten Bauphase sind aus Sicht des SV Lärm geringfügig relevant, da sich zwar die Schallimmissionen an den einzelnen betroffenen Liegenschaften in Abhängigkeit der Lage ändern, die Richtwerte jedoch eingehalten werden und keine zusätzlichen Maßnahmen erforderlich sind.

Die in der Bauphase tagsüber zu erwartenden Erschütterungen sind im Bereich der Fühlschwelle. Die Auswirkungen der vorgeschlagenen Änderung gegenüber der eingereichten Bauphase sind aus Sicht des SV Erschütterungstechnik nicht relevant.

Gutachten:

Die bei Einhaltung der Vorgaben vorhabensbedingt entstehenden Feinstaubbelastungen in der Bauphase liegen deutlich unter der Relevanzgrenze. Bei Errichten eines Fahrverbots in der L3123 und Verlegen der Baustellenzufahrt auf die B8 oder die L3005 kommt es daher an der Bahnstraße zu einer irrelevanten Immissionsabnahme und somit Verbesserung, während die dadurch nun an der B8 oder L3005 auftretende Immissionszunahme ebenfalls irrelevant ist.

Auch die Abnahme der Lärmbelastung in der Bahnstraße gegenüber der eingereichten Bauphase und die resultierende Zunahme an der B8 oder L3005 sind nur gering relevant, wiewohl die Richtwerte ohne Ergreifen zusätzlicher Maßnahmen eingehalten werden.

Wie bereits im Prüfbuch angegeben, sind die zu erwartenden Erschütterungen zwar kurzfristig fühlbar, aber unterhalb der Grenzwerte für eine Gesundheitsbeeinträchtigung. Auch diese werden nun statt an der Bahnstraße an der B8 oder L3005 wahrgenommen.

Aus individualmedizinischer Sicht ist davon auszugehen, dass in keiner der beiden eingereichten Varianten der/dem einzelnen Anrainer/in gesundheitlich bedenkliche Immissionen erwachsen. Da offenbar an der alternativen Zufahrtsstrecke eine geringere Anzahl an (bewohnten) Häusern besteht als in der Bahnstraße, ist somit auch die Größe der exponierten Population in der Variante mit dem Fahrverbot in der Bahnstraße geringer und diese aus präventivmedizinischer Sicht daher immissionsmäßig günstiger.

Zum Schreiben der UVP-Behörde vom 29. November 2019 wurde auch seitens der Projektwerberin folgende Stellungnahme vom 12. Dezember 2019 abgegeben (Zur Verdeutlichung waren die Abbildungen 1 bis 5 eingefügt. Aufgrund der großen Datenmenge sind diese im Verfahrensakkt bei der Behörde und im Internet unter dem Link <https://www.bmk.gv.at/themen/eisenbahn/verfahren/gaenserndorf/stellungnahmen.html> einsehbar.):

Zum Schreiben des BMVIT vom 29.11.2019 betreffend die Lärmbelastung durch den bauinduzierten Lkw-Verkehr in Weikendorf wird nachfolgende Stellungnahme abgegeben:

1 Situationsbeschreibung und Aufgabenstellung

Im Rahmen des UVP-Verfahrens zum Vorhaben ÖBB Strecke 115 Gänserndorf-Marchegg inkl. der Ergänzung des Projektsumfanges um u.a. den Abtrag und Wiedererrichtung von sechs Brücken wurde die Konsenswerberin von der zuständigen Behörde mit dem Schreiben vom 29.11.2019 aufgefordert eine ergänzende Stellungnahme betreffend die Projektauswirkungen in der Bauphase durch ein mögliches Fahrverbot für den Baustellenverkehr in der L3123 zu erstellen. Durch das Fahrverbot in der L 3123 zwischen der B 8a und der Eisenbahnbrücke werden alle baustellenbedingten LKW-Fahrten über die Alternativroute südlich des Bahndamms geführt. (Abbildung 1: „Eisenbahnbrücke in Weikendorf bei km 33,728 und alternative Baustellenzufahrt zu B8 südlich des Bahndamms“)

Im eingereichten UVP-Projekt wurde der baustelleninduzierte Verkehr über die L3005 zu/von B 8 berücksichtigt. Als lärmreduzierende Maßnahme wurde teilweise eine Alternativroute südlich des Bahndamms für den LKW-Verkehr vorgeschlagen (vgl. Maßnahme Schall BAU 06).

In der ggst. Stellungnahme werden die Auswirkungen durch die Umlegung des Bauverkehrs auf die Alternativverbindung zwischen B 8 und L 3005 südlich des Bahndamms aus schalltechnischer Sicht untersucht. Die Lage der betroffenen Objekte ist in folgender Abbildung dargestellt. (Abbildung 1: „Liegenschaften südlich des Bahndamms“)

2 Schalltechnische Ausarbeitung

In der vorliegenden Ausarbeitung wird die Anzahl der LKW-Fahrbewegungen ermittelt, bei der die maximal zulässige Immissionsgrenzwerte in Anlehnung an die Richtlinie der NÖ Landesregierung „Lärmschutz an Landsstraßen“, 2008, für den Straßenverkehr von 60 dB am Tag bzw. 55 dB am Abend an den zwei südlich der Bahn liegenden Liegenschaften noch eingehalten werden. Diese Zahlen werden mit den Angaben der technischen Planung verglichen.

Die exponierten Immissionspunkte an der Fassade sowie im Freien sind in folgenden Abbildungen ersichtlich: (Abbildung 3: „Liegenschaften südlich des Bahndamms, Weikendorf, Sonnenweg“, Abbildung 4: „Liegenschaft WK023, Grundstücksnr. 981/2“ und Abbildung 5: „Liegenschaft WK024, Grundstücksnr. 971/5“)

Die Berechnung erfolgt gem. RVS 04.02.11 (2009) mit Software CADNAA, Version 2020, der Fa. DataKustik GmbH. Die Schallausbreitung erfolgt basierend auf folgenden Daten:

- Anteil Schwerverkehr: 100%
- Anteil lärmarme Fahrzeuge am Schwerverkehr: 90 %

- *Geschwindigkeit: 50 km/h*

Die maximal zulässigen Immissionspegel ergeben sich bei: 18 LKW-FB am Tag bzw. 5,5 LKW-FB/h am Abend (vgl. Tabelle 1).

IP	Ausrichtung IP	Höhe über GOK	Beurteilungspegel L _r	
			Tag	Abend
		m	dB	dB
WK023_S	Süd	2,0	60	55
WK023_G	Garten	1,5	59	54
WK024_N	Nord	2,0	53	48
WK024_G	Garten	1,5	56	51

Tabelle 1. Ergebnisse

L_r = Beurteilungspegel = Dauerschallpegel LA_{eq}

Ausgehend von maximal zulässigen Pegeln in Anlehnung an Richtlinie „Lärmschutz an Landesstraßen“ von 60/50 dB für Tag/Abend beträgt die maximal mögliche Anzahl der LKW-Fahrbewegungen (LKW-FB): 18 (Tag 06:00-19:00) bzw. 5,5 (Abend 19:00-22:00). Lt. Angaben der technischen Planung sind in der Bauphase durchschnittlich 6 LKW-FB/h im Zeitraum Tag und 3 LKW-FB/h im Zeitraum Abend erforderlich. Diese Zahlen liegen deutlich unter dem maximal möglichen LKW-Verkehr.

Unter der Berücksichtigung der Sperre der L3123 zwischen der B8a und der Brücke in Weikendorf, und unter der Annahme der Alternativroute südlich des Bahndamms ergibt sich für die zwei Liegenschaften 971/5 und 981/2 keine abweichende schalltechnische Beurteilung. Aus Sicht der Projektwerberin sind daher keine zusätzlichen Maßnahmen aus dem Fachbereich Schall erforderlich.

Auf Nachfrage der Behörde bei den befassten Gutachtern ergab sich aus der Stellungnahme der Projektwerberin kein Ergänzungs- bzw. Änderungsbedarf bei deren eigenen Gutachten.

IV. Der festgestellte Sachverhalt

IV.1 Zu den (Umwelt)Auswirkungen des Vorhabens

Aufgrund des Ermittlungsverfahrens steht fest, dass unter der Voraussetzung, dass die im Umweltverträglichkeitsgutachten vom 6. September 2020 und in den technischen Unterlagen bereits enthaltenen sowie die von den behördlich beigezogenen UVP-Gutachtern als zusätzlich für erforderlich erachteten Maßnahmen berücksichtigt werden, die Umweltverträglichkeit und somit Zulässigkeit des gegenständlichen Projekts im Sinne einer umfassenden und integrierenden Gesamtschau vorliegt. Bei projektgemäßer Errichtung und projektgemäßem Betrieb des Hochleistungsstreckenvorhabens wird es zu keiner wie immer gearteten Gesundheitsgefährdung kommen. Auch Belästigungen, die als erheblich zu beurteilen wären, sind nicht abzuleiten.

Die durchgeführten Ermittlungen haben weiters ergeben, dass das geplante Vorhaben vom technischen Standpunkt betrachtet geeignet ist und dem aktuellen Stand der Technik entspricht. Es ergibt sich weiters, dass nach einhelligem fachlichem Dafürhalten auf die berücksichtigungswürdigen öffentlichen Interessen Bedacht genommen wurde. Eine nachteilige Beeinträchtigung hat sich nicht ergeben.

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

IV.2 Zum Trassenverlauf

Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung und des Verfahrens zur Sicherstellung des Trassenverlaufes ist das Hochleistungsstreckenbauvorhaben „ÖBB-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg; km 32,250 bis km 48,156, Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung“.

Die Antragstellerin beabsichtigt im Wesentlichen die Schaffung einer durchgängigen elektrifizierten Schienenverbindung zwischen Gänserndorf über Marchegg bis Devinska-Nova-Ves. Weiters ist die Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit von V_{max} 100 km/h auf V_{max} 120 km/h sowie eine barrierefreie Ausgestaltung des Bf. Oberweiden vorgesehen.

Das Vorhaben sieht dazu insbesondere zwei Bogenverbesserungen von km 36,839 bis km 38,209 und von km 44,432 bis km 45,159 sowie die Elektrifizierung der gesamten Strecke zwischen den Bahnhöfen Gänserndorf und Marchegg samt den erforderlichen begleitenden Maßnahmen vor.

Durch diese Maßnahmen soll die die Führung von Zügen von der Westbahnstrecke über die Tullner Westschleife und die Stetteldorfer Schleife sowie die Strecken 114 (Wien Nord Bernhardthal), 115 (Gänserndorf Marchegg) und 117 (Wien Stadlau — Staatsgrenze nächst Marchegg) ohne Durchführung zweimaliger Traktionswechsel ermöglicht werden.

Beim Vorhaben „Gänserndorf – Marchegg“ handelt es sich um ein Ausbauprojekt an einer Bestandsstrecke.

Der Flächenbedarf für den Trassenverlaufsbereich umfasst eine Fläche von ca. 11 ha. Als erforderliche Fläche für den Trassenverlauf wurde jener Bereich festgelegt, welcher für die Eisenbahnanlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen, die für den Bau und Betrieb von und den Betrieb auf einer Hochleistungsstrecke erforderlich sind.

Die Grenze des Trassenkorridors wurde im Regelfall auf die Bahngrundgrenze oder die Grenze des Bauverbotsbereichs gelegt.

In Bahnhofsbereichen, wo die Bahngrundgrenze weit von der äußersten Gleisachse entfernt ist, wurde die Grenze des Trassenkorridors jedoch so festgelegt, dass diese innerhalb der Bahngrundgrenze liegt und nur die Eisenbahnanlagen und Nebenanlagen umschließt.

Die Breite des Bahnkörpers im Trassenverlaufsbereich ist in allen Bereichen geringer als 150 m.

Der Trassenverlaufsbereich ist in den Trassenverlaufsplänen dargestellt, siehe Einlagen 6.3.2 E – 6.3.4 E (Plannummern EGM-EB-0000SP-02-2007-00, EGM-EB-0000SP-02-2008-00 und EGM-EB-0000SP-02-2009-00 jeweils vom 10. Mai 2019).

IV.3 Sachverhalt aus materiellrechtlicher Sicht

Hinsichtlich der mitanzuwendenden Genehmigungsbestimmungen des EisbG und der Bestimmungen zum Arbeitnehmerschutz wird auf die in Spruchpunkt I.3.1. nicht abschließende Aufzählung verwiesen. Der Umfang der Genehmigung ergibt sich insbesondere aus den einzelnen Unterlagen des Projektes. Diesbezüglich wird auf das vorliegende, mit Bescheidstempel versehene Inhaltsverzeichnis gemäß EBEV vom 6. Juni 2019, ON 1.1.1, Plannummer EGM-EB-0000AL-00-0001-01 verwiesen.

Hinsichtlich der Mitanzwendung des WRG ist die Streckenentwässerung mit einem Versickerungsgraben, Versickerungsmulden und bereichsweise Sickerschlitzen verfahrensgegenständlich.

Für die Herstellung des Vorhabens ist die dauernde Rodung der im Spruch angeführten Waldflächen im Ausmaß von 6.181 m² in der KG Oberweiden und der KG Marchegg verfahrensgegenständlich.

IV.4 Ergänzende Feststellungen

Die Ermittlungen der Behörde stützen sich auf das Einreichprojekt idF der im Verfahren eingegangenen Auskünfte einschließlich der Umweltverträglichkeitserklärung und der materiellrechtlichen Einreichunterlagen (Unterlagen zur Trassengenehmigung, Bauentwurf, wasserrechtliche Unterlagen, Rodungsunterlagen und das Gutachten gemäß § 31a EisbG sowie auf die Ergebnisse des Umweltverträglichkeitsgutachtens und des Anhörungsverfahrens, insbesondere der Stellungnahmen und Einwendungen (siehe zur Auseinandersetzung mit den eingebrachten Stellungnahmen und Einwendungen nachfolgender Punkt V.) und der Erklärungen in der mündlichen Verhandlung und des Ergebnisses des ergänzenden Ermittlungsverfahrens.

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

Für weitere detaillierte Feststellungen siehe auch im Zuge der Erwägungen unter Punkt VI.

V. Auseinandersetzung mit den eingebrachten Einwendungen und Stellungnahmen

V.1. Allgemeines

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

Jede im Zuge der Verfahrenseinleitung sowie während der öffentlichen Auflage, nämlich vom 13. Juni 2019 bis einschließlich 26. Juli 2019 beim ho. Bundesministerium eingebrachte Stellungnahme und Einwendung wurde im Stellungnameteil des Umweltverträglichkeitsgutachtens vom 6. September 2019 (Fragenbereich 4 ab Seite 183) von den Sachverständigen – mit Ausnahme der Rechtsfragen – ausführlich und individuell sowie bezogen auf die örtlichen Gegebenheiten der jeweiligen Einwenderin / des jeweiligen Einwenders beantwortet.

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

Das Umweltverträglichkeitsgutachten sowie die Niederschrift über die mündliche Verhandlung wurden unter Spruchpunkt III. zu einem integrierenden Bestandteil dieses Bescheids erklärt.

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

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

V.2.1 Allgemeines

V.2.1.1 Einwendung

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

Dem Begriff Einwendung ist die Behauptung einer Rechtsverletzung mit Bezug auf ein bestimmtes Recht immanent. Eine Einwendung ist sohin, allgemein formuliert, ihrer begrifflichen Bestimmung nach ein Vorbringen einer Partei des Verfahrens, welches seinem Inhalt nach behauptet, das Vorhaben des Bauwerbers entspricht entweder zur Gänze oder hinsichtlich eines Teiles nicht den Bestimmungen der Rechtsordnung (VwGH v. 09.12.1986; 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 Verwaltungsgerichtshofes nur dann vor, wenn das Vorbringen der Behauptung der Verletzung eines subjektiven Rechtes durch das den Gegenstand des Verfahrens bildende Vorhaben zum Inhalt hat. Ist eine Rechtsverletzung aus dem Vorbringen nicht erkennbar, liegt keine Einwendung im Rechtssinne vor (vgl. Heuer-Leukauf, Handbuch des österreichischen Verwaltungsverfahrens 4, 1990, S 277 f).

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

V.2.1.2 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).

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

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

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

V.2.1.3 Grundeinlöse

Generell ist zur Grundeinlöse folgendes festzuhalten:

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

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

Im gegenständlichen Genehmigungsbescheid liegt jedenfalls gemäß § 24f Abs. 1a UVP-G 2000 iVm § 2 HIG und 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.

V.2.1.4 Enteignung

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

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

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

V.2.1.5 Immissionen

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

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

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

V.2.1.6 Schienenlärm

Bei Eisenbahnvorhaben ist gemäß § 24f Abs. 2 letzter Satz die Zumutbarkeit einer Belästigung nach den bestehenden, besonderen Immissionsschutzvorschriften zu beurteilen. Für die Begrenzung der Schallimmissionen auf Grund des Schienenverkehrs („Streckenlärm“) ist für den Neubau und den wesentlichen Umbau von Strecken(teilen) die Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr über Lärmschutzmaßnahmen bei Haupt-, Neben- und Straßenbahnen (Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung - SchIV) idF BGBl. II Nr. 362/2013 anzuwenden. Diese Verordnung enthält einen aus Sicht des 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 auch im Verfahren gemäß UVP-G 2000 geboten. Der Verwaltungsgerichtshof hat mit Erkenntnis vom 28.11.2013, 2012/03/0045 ausgesprochen, dass es sich bei den Grenzwerten der SchIV 1993 um Mindeststandards handelt, deren Unterschreitung im Einzelfall geboten sein kann (Hinweis Erkenntnis vom 22. Oktober 2010/03/0014 und Erkenntnis des VfGH vom 13. Dezember 2007, V 87/06 (Koralm)).

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

Seitens des humanmedizinischen Sachverständigen wurde hinsichtlich einer allfällig erforderlichen Unterschreitung der Grenzwerte der SchIV ausgeführt, dass *die Lärmimmissionen großteils Zunahmen gegenüber dem Ist-Zustand < 1 dB aufweisen und somit im Bereich der Irrelevanz bzw. unter den Grenzwerten liegen. Für die Messpunkte, wo die Grenzwerte in der Bau- bzw. Betriebsphase überschritten werden, sind organisatorische Maßnahmen bzw. passive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Für den Schienenlärm liegen keine klaren Daten für Gesundheitsgefährdung vor. Unter Heranziehung von Vergleichsdaten aus dem Straßenlärm wird aber davon abgeleitet, dass mit den projektierten Maßnahmen von keiner Gefährdung von Leben oder Gesundheit der Menschen ausgegangen werden kann.*

Aus humanmedizinischer Sicht werden die umweltrelevanten Genehmigungskriterien des § 24f UVP-G unter Berücksichtigung der Stellungnahmen der Sachverständigen der relevanten Wirkfaktoren eingehalten. Bezugnehmend auf die vorhabensbedingte Lärmimmission wird entsprechend den Leitlinien für Umgebungslärm der WHO die Berücksichtigung des L_{night} zur Ableitung einer Grenzwertüberschreitung gefordert.

Die projektbezogenen Lärmimmissionen liegen mit Ausnahme des Objekts Salmhofer Straße 56 unterhalb der Grenzwerte der geltenden rechtlichen Normen. Dieses Objekt wird bereits vor der Bauphase mit Lärmschutzfenstern ausgestattet. Aus humanmedizinischer Sicht wird entsprechend den aktuellen Leitlinien für Umgebungslärm der WHO empfohlen, bei vorhabensbedingten Immissionserhöhungen bereits bei $L_{Nacht} > 50$ dB (entsprechend $L_{night} > 55$ dB) Lärmschutzmaßnahmen zu treffen.

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

In einem weiteren Erkenntnis hat der Verwaltungsgerichtshof festgehalten, dass die bestehende Immissionsbelastung auch im Anwendungsbereich der SchIV grundsätzlich auf Basis von lärmtechnischen Messungen zu bestimmen ist, zumal in weiterer Folge aus der bestehenden Immissionsbelastung die in § 4 SchIV normierten Grenzwerte abgeleitet werden. (VwGH vom 09.09.2015, Zl. 2013/03/0120). In diesem Erkenntnis hat der Verwaltungsgerichtshof aber ergänzend ausgeführt, dass er nicht verkennt, dass bei einem sich über etliche Kilometer ziehenden lärmemittierenden Linienvorhaben die Durchführung von Messungen an einer Vielzahl von Immissionspunkten die Verwirklichung eines derartigen Vorhabens unangemessen erschweren würde. Derart ist es bei einem solchen Vorhaben nicht von vornherein erforderlich, an jedem möglichen Immissionspunkt eine entsprechende Messung durchzuführen. Dies setzt aber voraus, dass nach dem maßgeblichen Stand der Technik für die Lärmbeurteilung und den Immissionsschutz die relevanten repräsentativen Immissionspunkte identifiziert werden, dort gemessen und dann auf der Grundlage dieser Messungen mittels geeigneter Berechnungen die Lärmbeurteilung durchgeführt werden kann. Ergibt sich dann in diesem Zusammenhang bei einem Vorhaben für einen Immissionspunkt, dass der dabei durch bloße Berechnung erzielte Wert in unmittelbarer Nähe zu dem Wert liegt, der nach (medizinischer) sachverständiger Beurteilung nach Verwirklichung des Vorhabens zusätzliche Schallschutzmaßnahmen auf der Liegenschaft einer betroffenen Partei notwendig machen würde, kann auf Basis eines substantiierten Parteivorbringens auch dieser Punkt einen entscheidenden Immissionspunkt darstellen, an dem eine entsprechende Messung zu erfolgen hat.

Der Sachverständige für Lärm- und Erschütterungsschutz hat im Umweltverträglichkeitsgutachten diesbezüglich ausgeführt, dass *die der schalltechnischen Untersuchung zugrundeliegende Berechnung der Schienenverkehrslärmimmissionen entsprechend dem Stand der Technik nach ONR 305011, die wiederum auf den Festlegungen für Schallausbreitungsberechnungen nach ÖNORM ISO 9613-2 basiert, erfolgte. ... Die Anzahl und Auswahl der Immissionspunkte zur Beurteilung der Schienenverkehrslärmimmissionen nach SchIV sowie die durchgeführte Umgebungslärmmessung im Bereich Weikendorf entspricht dem Stand der Technik und ist nachvollziehbar und repräsentativ. ... Die schalltechnische Untersuchung entspricht aus Sicht des Sachverständigen dem aktuellen Stand der Technik. Die Prognosezugzahlen zur Dimensionierung des vorliegenden Vorhabens basieren auf den Zugzahlen 2025+. Die Untersuchung der Auswirkungen der Schienenverkehrsimmissionen aus dem Eisenbahnbetrieb sind daher konsequenterweise mit den der Dimensionierung zugrundeliegenden Prognosezahlen identisch und aus schalltechnischer Sicht ausreichend und repräsentativ. Die Grundlagen der schalltechnischen Prognoseberechnung (Prognosezahlen, Prognosezeitraum) sind aus schalltechnischer Sicht ausreichend, nachvollziehbar und repräsentativ. ... Die von der Projektwerberin vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen sind aus schalltechnischer Sicht plausibel und nachvollziehbar.*

Im Bereich Oberweiden, Objekt Salmhofer Straße 56, werden die Grenzwerte gemäß § 4 SchIV nicht eingehalten, weshalb zwingend erforderliche objektseitige Maßnahmen bereits im Projekt vorgesehen sind.

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

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

Dem Technischen Bericht Schalltechnik (ON 8.1.1., Plannummer EGM-UV-0000LT-00-0811-00 vom Februar 2019) ist zu entnehmen, dass *sich im Nahbereich der Trasse keine sensiblen Einrichtungen (Erholungsflächen, Spielplätze, Kindergarten, etc.) befinden.* Dies konnte im Rahmen des durchgeführten Lokalausgangs verifiziert werden.

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

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

Hier ist auf die Aussage des Sachverständigen für Lärm- und Erschütterungsschutz zu verweisen, wonach *die Beurteilung der Schienenverkehrslärmimmissionen mit Hilfe des Schallausbreitungsmodells im Bereich Weikendorf an insgesamt 29 Objekten (WK001 bis WK029) mit ca. 280 Fassadenrechenpunkten und im Bereich Oberweiden an insgesamt 61 Objekten (OW001 bis OW061) mit ca. 590 Fassadenrechenpunkten an unterschiedlichen Fassadenseiten und Immissionspunkthöhen erfolgte.*

Am Messpunkt RP1 in Oberweiden und am Messpunkt RP2 in Weikendorf wurden Schallimmissionsmessungen durchgeführt. Aus Sicht des Sachverständigen entspricht die Anzahl und Auswahl der Immissionspunkte zur Beurteilung der Schienenverkehrslärmimmissionen nach SchIV sowie die durchgeführte Umgebungslärmmessung im Bereich Oberweiden dem Stand der Technik und ist nachvollziehbar und repräsentativ.

Hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang insbesondere die Aussage des humanmedizinische Sachverständigen in der Verhandlung (Seite 33 der Verhandlungsschrift) auf die Frage, *ob besonders sensible oder berücksichtigende Bereiche im Einzelfall geprüft worden seien, dass von ihm darauf geachtet wurde, im gegenständlichen Verfahren jedoch keine solchen Bereiche vorliegen.*

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 Sachverständigen 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.

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

Zum gemäß § 31b Abs. 1 Z. 2 EisbG vorzulegenden und mit den Projektunterlagen vorgelegten Betriebsprogramm (Umweltverträglichkeitserklärung ON 7.1.1, Plannummer EGM-UV-0000AL-00-0711-00) ist anzumerken, dass dieses den Betrieb als „Programm“ bzw. „Prognose“ insofern beschreibt, als dies insbesondere für die Verkehrseinschätzung erforderlich ist. So erfolgt die Dimensionierung der erforderlichen Maßnahmen zur Einhaltung der Immissionsschutzkriterien für Lärm, Erschütterungen und Sekundärschall auf Basis der dem Projekt zugrundeliegenden Ausgangsdaten zum Verkehrsaufkommen.

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

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

V.2.1.7 Sonstiger Lärm

Die im konkreten Zusammenhang zu beurteilende, aus den Bauarbeiten zur Verwirklichung des Vorhabens resultierenden Lärmimmissionen unterliegen nicht dem Anwendungsbereich

der SchIV 1993, weil, wie sich aus § 1 Abs. 1 SchIV 1993 idGF ergibt, dass die Verordnung nur hinsichtlich der Schallimmissionen aufgrund des Schienenverkehrs (Zugverkehrs) gilt (VwGH vom 19. Dezember 2013, 2011/03/0160). Die Zumutbarkeit der aus dem Baulärm resultierenden Immissionen ist vielmehr anhand des Maßstabs des § 77 Abs. 2 iVm § 74 Abs. 2 Z 2 GewO 1994 zu beurteilen. (VwGH vom 18.01.2017, Zl. 2014/03/0035).

Hinsichtlich des Baulärms erfolgte nach Aussage des lärmtechnischen Sachverständigen die Berechnung der Emissionen und Immissionen durch die LKW-Fahrbewegungen nach RVS 4.02.11. Die schalltechnische Untersuchung der Betriebsphase beruht auf der Bestimmung der Emissionen nach ONR 305011. Die Ausbreitungsberechnung erfolgte nach ONR 305011, welche auf dem Berechnungsverfahren der ÖNORM ISO 9613-2:2008 basiert.

Die Beurteilung der Schallimmissionen in Betriebs- und Bauphase wurden gemäß Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (Betriebsphase) und ÖAL Richtlinie 3 Blatt 1 (Bauphase) durchgeführt.

Zusammenfassend wird seitens des humanmedizinischen Sachverständigen festgehalten, dass *die Lärmimmissionen großteils Zunahmen gegenüber dem Ist-Zustand < 1 dB aufweisen und somit im Bereich der Irrelevanz bzw. unter den Grenzwerten liegen. Für die Messpunkte, wo die Grenzwerte in der Bau- bzw. Betriebsphase überschritten werden, sind organisatorische Maßnahmen bzw. passive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Für den Schienenlärm liegen keine klaren Daten für Gesundheitsgefährdung vor. Unter Heranziehung von Vergleichsdaten aus dem Straßenlärm wird aber davon abgeleitet, dass mit den projektierten Maßnahmen von keiner Gefährdung von Leben oder Gesundheit der Menschen ausgegangen werden kann.*

V.2.1.8 Öffentliches Interesse

Dieses findet seine Begründung insbesondere darin, dass die Strecke „Gänserndorf – Marchegg“ mit Verordnung der Bundesregierung über die Erklärung weiterer Eisenbahnen zu Hochleistungsstrecken (5. Hochleistungsstrecken-Verordnung) vom 10. Jänner 2012, BGBl II Nr. 11/2012 gemäß § 1 Abs. 1 HIG zur Hochleistungsstrecke erklärt wurde, womit davon auszugehen ist, dass der Einrichtung dieser Eisenbahnstrecke gemäß § 1 Abs. 1 HIG eine besondere Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr mit internationalen Verbindungen oder für den Nahverkehr zukommt.

In diesem Zusammenhang wird auf das vor der Erlassung der Verordnung abgeführte Verfahren nach dem SP-V Gesetz und insbesondere den vorliegenden Umweltbericht vom November 2010 hingewiesen. Darin enthalten ist unter anderem die Aufbereitung von Entscheidungsgrundlagen für die Verordnung von Eisenbahnstrecken zu Hochleistungsstrecken. Begründende wurde festgestellt, dass *die einzelnen Achsen bzw. deren Äste jeweils spezifische Funktionen innehaben und so einander in diesen Funktionen ergänzen.* Die Strecke Gänserndorf – Marchegg wurde insbesondere wegen des *unmittelbaren Zusammenhangs mit Hochleistungsstrecken und Notwendigkeit für eine rationelle Führung des Eisenbahnbetriebes oder Eisenbahnverkehrs auf Hochleistungsstrecken* vorgeschlagen.

Die gegenständliche Eisenbahnstrecke „Gänserndorf – Marchegg“ ist gemäß der Verordnung Nr. 1315/2013/EU vom 11. Dezember 2013 des Europäischen Parlaments und des Rates über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU weiters Teil der vorrangigen TEN-Hauptachse Nr. 17 (Eisenbahnachse Paris – Straßburg – Stuttgart – Wien – Bratislava) sowie der TEN-Hauptachse Nr. 22 (Eisenbahnachse Athen – Sofia – Budapest – Wien – Prag – Nürnberg / Dresden) und somit Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN).

Gegenstand des vorliegenden Projektes ist die Fahrzeitverkürzung für Regional- bzw. REX-Züge, die Anhebung und Glättung der Geschwindigkeit von 100 km/h auf durchgehend 120 km/h, die Technische Sicherung der Eisenbahnkreuzungen im Maßnahmenbereich, die Attraktivierung der Verkehrsstation inkl. Herstellung der Barrierefreiheit und die Anlagenredimensionierung im Bahnhof Oberweiden gemäß der aktuell gültigen Ausstattungsrichtlinie. Diese Maßnahmen werden auch zu einer besseren betrieblichen Abwicklung des Eisenbahnverkehrs in diesem Abschnitt führen. Zudem wird durch die technische Sicherung von Eisenbahnkreuzungen die Verkehrssicherheit weiter erhöht.

Für die Belange des Klimaschutzes ergibt sich durch die Elektrifizierung bei 100 % Elektroantrieb statt 40 % Dieseltraktion ein CO₂ Einsparungspotential von rund 1.500 t/Jahr. Hinsichtlich Feinstaub sind die Änderungen zwar geringer, da hier der Beitrag durch Abrieb von Schienen, Rädern, etc. den motorbedingten Feinstaubanteil übersteigt und dieser unabhängig von der Antriebsart ist. Im Vergleich zum Betrieb mit 40 % Dieselloks ergibt sich jedoch bei 100 % E-Antrieb ein Einsparungspotential von 140 kg/Jahr Feinstaub PM10 bzw. PM2,5.

Aus Sicht des niederösterreichischen Standortanwalts sind Infrastrukturprojekte von volkswirtschaftlicher Bedeutung. Durch den Bau selbst werden selbst Infrastrukturinvestitionen sowie Sicherungsmaßnahmen und Barrierefreiheit erhöht. 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.

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

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

V.2.2 Zu den Stellungnahmen und Einwendungen im Einzelnen

V.2.2.1 im Umweltverträglichkeitsgutachten behandelte Stellungnahmen und Einwendungen

A1 Bundesministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, Stubenring 1, 1010 Wien vom 07.05.2019 und 23.07.2019

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

Gemäß § 101 Abs. 4 ArbeitnehmerInnenschutzgesetzes – ASchG, BGBl. Nr. 450/1994 idgF, kann der Bundesminister für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz sofern gesetzliche Bestimmungen vorsehen, dass im Genehmigungsverfahren Gutachten oder öffentliche Urkunden

beizugeben sind, durch Verordnung festlegen, in welcher Weise die Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes in den Gutachten oder öffentlichen Urkunden zu berücksichtigen sind und deren Einhaltung nachzuweisen ist. Darüber hinaus kann der Bundesminister für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Konsumentenschutz durch Verordnung auch festlegen, in welcher Weise die Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes in Verwaltungsverfahren zu berücksichtigen sind und deren Einhaltung nachzuweisen ist.

Die Vorgangsweise und Kriterien zur Prüfung der Einhaltung der Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes wird in der Arbeitnehmerschutzverordnung Verkehr 2017 – AVO Verkehr 2017, BGBl. II Nr. 17/2012 idF BGBl. II Nr. 307/2017 des Bundesministers für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz festgelegt. Insbesondere in den §§ 11 und 12 der zitierten Norm ist die Prüfung der Einhaltung der Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes im Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren festgelegt.

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

Seitens des Verkehrs-Arbeitsinspektorates wurde sowohl in der Stellungnahme vom 7. Mai 2019 im Zuge der Verfahrenseinleitung als auch in jener vom 23. Juli 2019 im Zuge der Auflage der Umweltverträglichkeitserklärung auf die Rechtsvorschriften zum Schutz der Arbeitnehmer hingewiesen, die von der Genehmigungsbehörde im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zu berücksichtigen sind.

Einwendungen wurden somit vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat nicht erhoben und wird inhaltlich auf die fachlichen Aussagen im Umweltverträglichkeitsgutachten zum Schutz der Arbeitnehmer und aus rechtlicher Sicht auf die Erwägungen zum Eisenbahngesetz einschließlich der Arbeitnehmerschutzbestimmungen unten verwiesen.

B1 NÖ Umweltanwaltschaft, Wiener Straße 54, 3109 St. Pölten vom 27.06.2019 und ergänzende Stellungnahme vom 08.10.2019

Gemäß § 19 Abs. 1 Z 3 UVP-G 2000 kommt dem Umweltanwalt im Genehmigungsverfahren und im Verfahren Parteistellung zu. Der Umweltanwalt ist berechtigt, die Einhaltung von Rechtsvorschriften, die dem Schutz der Umwelt dienen, als subjektives Recht im Verfahren geltend zu machen und Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht sowie Revision an den Verwaltungsgerichtshof zu erheben. Die Stellungnahme der Umweltanwaltschaft ist auch im Zuge der öffentlichen Auflage- und Einwendungsfrist und somit rechtzeitig erfolgt. Dem Umweltanwalt kommt somit Parteistellung zu.

Mit Stellungnahme vom 27. Juni 2019 stellte die NÖ Umweltanwaltschaft Forderungen hinsichtlich Rodung, Naturschutz und Lärm.

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

Naturschutzes im teilkonzentrierten Verfahren der Niederösterreichischen Landesregierung möglich, wo die in diesem Bescheid aufgenommenen Nebenbestimmungen ergänzt bzw. um weitere Nebenbestimmungen ergänzt werden können.

In der ergänzenden Stellungnahme vom 8. Oktober 2019 wurde seitens der NÖ Umweltschutzbehörde zum Umweltverträglichkeitsgutachten positiv zur Kenntnis genommen, dass *die mit Schreiben vom 27. Juni 2019 erhobenen Einwendungen zu den Themenbereichen Forst, Lärmschutz und Naturschutz, 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 Umweltschutzbehörde entsprechen.*

Davon ausgehend, dass es im Hinblick auf das vorliegende Umweltverträglichkeitsgutachten durch den geplanten Ausbau und den Betrieb der gegenständlichen Bahnstrecke zu keiner erheblichen Beeinträchtigung der Umwelt kommen wird, besteht seitens der NÖ Umweltschutzbehörde 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.

Seitens der Antragstellerin wurde im Zuge der Verhandlung eine Stellungnahme zu den mit Schreiben der Umweltschutzbehörde vom 27. Juni 2019 gestellten Forderungen abgegeben (Seite 37 der Verhandlungsschrift).

In seinem forsttechnischen Gutachten führt der UVP-Sachverständige für Forsttechnik, Wald- und Wildökologie aus, dass aus seiner Sicht *Ersatzaufforstungen in einer fachgebietsübergreifenden Betrachtung im seit Jahrhunderten offenen Landschaftsraum des östlichen Marchfeldes für nicht sinnvoll erachtet werden. ... Zum Ausgleich der durch die Dauerrodungen entfallenden Wirkungen des Waldes sind daher waldverbessernde Maßnahmen in bestehenden Waldflächen im Ausmaß der Dauerrodefläche (6.181 m²) durchzuführen (vgl. Kap. 4). Aus forstfachlicher Sicht bestehen gegen die geplanten Rodungen bei Einhaltung der von ihm vorgeschlagenen Bedingungen und Auflagen keine Einwände.*

Dementsprechend wurden die von den UVP-Sachverständigen als zusätzlich zwingend erforderlich angesehenen Maßnahmen in den Spruch des Bescheides übernommen.

Der Forderung, Schallpegelspitzen durch einen Humanmediziner beurteilen zu lassen, wurde Rechnung getragen. Dieser Sachverständige kam in seinem Teilgutachten zu dem Schluss, dass *auf Basis der vorgelegten Messungen und Berechnungen bei Annahme eines herkömmlichen Isolierglasfensters an den exponierten Gebäuden Spitzenpegel von 45 dB am Ohr des Schlafers unterschritten werden. Der ebenfalls befasste Sachverständige für Lärm- und Erschütterungsschutz stellte fest, dass im Rahmen der schalltechnischen Untersuchungen Betrachtungen der mittleren maximal auftretenden Vorbeifahrtpegel durchgeführt wurden. Die berechneten mittleren Maximalpegel, die als Pegelspitzen bei einer Vorbeifahrt von Zügen einer Kategorie ermittelt wurden, erreichen maximal 80 dB an den Fassadenpunkten (Außenseite der Fassade). Unter der Annahme eines herkömmlichen Isolierglasfensters in Standardausführung würde somit ein Wert für den Spitzenpegel von 45 dB am Ohr des Schlafers unterschritten. Aus schalltechnischer Sicht kann damit sichergestellt werden, dass Maximalpegel < 45 dB in den Innenräumen der exponierten Gebäude auftreten.*

Daher wurde seitens der Behörde die Beweissicherungsmessung in der Bauphase samt Maßnahmen bei Überschreitung der prognostizierten Richtwerte entsprechend der Nebenbestimmung des Spruchpunktes IV.2.4.2 vorgeschrieben.

C1 Wirtschaftskammer Niederösterreich, Abteilung Umweltpolitik, Wirtschaftskammer-Platz 1, 3100 St. Pölten vom 18.07.2019

Zur Stellungnahme der Wirtschaftskammer Niederösterreich im Zuge der Anhörung gemäß § 4 HIG ist anzumerken, dass diese keine Einwendungen im Rechtssinne enthält. Vielmehr wurde die Stellungnahme vom 18. Juli 2019 im Zuge der Anhörung gemäß § 4 Abs. 1 HIG erstattet, welches für die gesetzlichen Interessensvertretungen jedoch keine Parteistellung im gegenständlichen UVP-Verfahren begründet.

Die Wirtschaftskammer Oberösterreich hält insbesondere hinsichtlich der Trassengenehmigung fest, dass im Zuge des gegenständlichen Vorhabens *insbesondere die Schaffung einer durchgängigen elektrifizierten Schienenverbindung zwischen Gänserndorf über Marchegg bis Devinska-Nova-Ves geplant ist. Eine Führung ohne zweimaligen Traktionswechsel ist damit möglich. Im Zuge dessen wird aufgrund von Adaptierungen auch die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 120 km/h erhöht. Diese Maßnahmen sind aus unserer Sicht positiv und wir sprechen uns für die Erteilung der Trassengenehmigung aus.*

D1 Die GRÜNEN Bezirk Gänserndorf, Hauptstr. 39, 2230 Gänserndorf, vertreten durch die Bezirksverantwortliche und Fraktionsvorsitzende Beate Kainz vom 22.07.2019 und vom 22.10.2019:

Politischen Parteien kommt grundsätzlich keine Parteistellung zu, weshalb es sich auch bei der Stellungnahme der „GRÜNEN Bezirk Gänserndorf“, vertreten durch die Bezirksverantwortliche und Fraktionsvorsitzende Beate Kainz vom 22. Juli 2019 um eine „Jedermanns-Stellungnahme“ im Sinne des § 9 Abs. 5 UVP-G 2000 handelt. Darin wurden betreffend *den Immissionspunkt in Oberweiden, Fragestellungen aufgeworfenen und Forderungen nach Einplanung von Lärmschutzwänden vor allem in Bereichen, in denen die Besiedlung bis fast zum Damm erfolgt ist (zB Weikendorf Umgebung des Bahnhofs oder Oberweiden), Leitung des Schalls, dass er in kein Wohngebiet – auch nicht nach Weikendorf-Dörfles – verfrachtet wird, die Schlägerungen alter Bäume so gering wie möglich zu halten, Maßnahmen beim neu errichteten Bahnsteig für den Fall, dass doch eine Salzstreuung geplant sein sollte sowie um Erhaltung der Haltestelle Weikendorf* gestellt. Diese wurden im Umweltverträglichkeitsgutachten seitens der UVP-Sachverständigen für die Fachgebiete Humanmedizin, Lärm- und Erschütterungsschutz, Verkehr (Schiene/Straße/Bahnbetrieb), Biologische Vielfalt - Tiere, Pflanzen (Ökologie), Forsttechnik, Wald- und Wildökologie, Wasserbautechnik und Denkmalschutz, Raumplanung, Flächenverbrauch, Landschaftsbild, Kulturgüter und Sachgüter fachlich behandelt und sind den Seiten 190 bis 194 zu entnehmen. Inhaltlich wird auf deren schlüssigen und nachvollziehbaren Äußerungen verwiesen.

Die Forderung, *der neu errichtete Bahnsteig solle im Winter mit Kies gestreut werden* hat als Nebenbestimmung IV.3.1.4 ihren Niederschlag im Spruch dieses Bescheides gefunden. Im Übrigen waren die Einwendungen zurückzuweisen bzw. auf den Zivilrechtsweg zu verweisen.

Zu der am Tag nach der Verhandlung eingelangten ergänzenden Stellungnahme ist grundsätzlich festzuhalten, dass gemäß § 42 Abs. 1 AVG die mündliche Verhandlung gemäß § 41 Abs. 1 zweiter Satz AVG (Amtstafel der Gemeinde, durch Verlautbarung in der für amtliche Kundmachungen der Behörde bestimmten Zeitung oder durch Verlautbarung im elektronischen Amtsblatt der Behörde) und in einer in den Verwaltungsvorschriften (UVP-G 2000) vorgesehenen besonderen Form kundgemacht wurde. Dies hat dies zur Folge, dass eine Person ihre Stellung als Partei verliert, soweit sie nicht spätestens am Tag vor Beginn der Verhandlung während der Amtsstunden bei der Behörde oder während der Verhandlung Einwendungen erhebt.

Die Einwenderin hatte im Zuge der Verhandlung ausreichend Gelegenheit, ihre Vorbringen in der Verhandlung darzulegen bzw. bei den Schreibplätzen ins Protokoll zu diktieren. Frau Beate Kainz wäre bei der Eintragung in die Rednerliste die Option freigestanden, ihr knappes Zeitbudget zu äußern, verließ jedoch die Verhandlung vor deren Beendigung, und hat somit die Möglichkeit nicht wahrgenommen, ihre (weiteren) Vorbringen zu erstatten.

Soweit also die im Schreiben vom 22. Oktober 2019 enthaltenen wiederholt gestellten Forderungen die Haltestellen Stripfing und Weikersdorf, Lärm und Rodungen sowie die an die Bahnlinien angrenzenden Schottergruben betreffen, wird auf die bezughabenden Ausführungen zu den gleichlautenden Forderungen der weiteren Einwanderer verwiesen.

Was den Umstieg der Passagiere in Gänserndorf betrifft, wird insbesondere darauf hingewiesen, dass Fragen der Fahrplangestaltung keinen Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung darstellen.

D2 Rainer Hynek als Anrainer, Bahnstraße 8, 2253 Weikendorf vom 24.07.2019

Der Einschreiter, Herr Rainer Hynek, wohnt etwa 150 m vom Bahnhof Weikendorf im Bereich der Baustellenzufahrt und könnte somit die durch die Errichtung, den Betrieb oder den Bestand des Vorhabens, insbesondere in Hinsicht auf den Brückenneubau bei km 33,728 bei der Haltestelle Weikendorf gefährdet oder belästigt werden, weshalb ihm Parteistellung gemäß § 19 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 zukommt.

Im Zuge der Auflage- und Einwendungsfrist wendete der Einschreiter mit Schreiben vom 24. Juli 2019 ein, die *Lärmmessung am Messpunkt Weikendorf wäre als falsch zu betrachten, somit auch die Aussage, zu den Auswirkungen hinsichtlich Lärm und Luft, das Gutachten sei generell in Zweifel zu ziehen, da nicht einmal die angegebene Anzahl der durchfahrenden Züge korrekt ist, die Abgrenzung vom sogenannten Kontextprojekt Auflassung der Haltestelle Weikendorf sei unzulässig wie auch die Abgrenzung vom Projekt Unterbausanierung von km 32,250 bis 36,839 und von km 38,209 bis km 44,432 und die Angaben zur Planung des Projekts seien widersprüchlich.*

Inhaltlich wird auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Äußerungen der Sachverständigen für die Fachbereiche Verkehr (Schiene/Straße/Bahnbetrieb), Lärm- und Erschütterungsschutz, Elektromagnetische Felder, Licht (Beleuchtung), Luft und Klima sowie Denkmalschutz, Raumplanung, Flächenverbrauch, Landschaftsbild, Kulturgüter im Umweltverträglichkeitsgutachten (Seiten 194 bis 199) sowie die ergänzenden Stellungnahmen der Sachverständigen (Seiten 24 bis 27 der Verhandlungsschrift) und der Projektwerberin (Seiten 34 bis 36 und 39 f. der Verhandlungsschrift) in der Verhandlung verwiesen.

Besonders hervorzuheben ist diesbezüglich die Stellungnahme des Sachverständigen für Verkehr (Schiene/Straße/Bahnbetrieb) (Seite 195 Umweltverträglichkeitsgutachten) zu den Zugzahlen, wonach *entsprechend „Spezifikation Gänserndorf – Marchegg Elektrifizierung (Projekt EEF803)“ das Betriebsprogramm am Bestand (Fahrplan 2017) 24 Eil- und Regionalzüge, 6 Ferngüterzüge, keinen Nahgüterzug und 4 Dienstzüge (gesamt somit 34 Züge) in 24 Stunden umfasst. Die Zugzahlenabschätzung für 2025+ prognostiziert 34 Eil- und Regionalzüge, 9 Ferngüterzüge, 1 Nahgüterzug und 5 Dienstzüge (gesamt somit 49 Züge) in 24 Stunden. Für die schalltechnische Beurteilung wurden diese Zugzahlen als Grundlage für die lärmtechnischen Berechnungen herangezogen.*

Weiters auf Seite 199: *Diese Zugzahlen sind auch in der Umweltverträglichkeitserklärung, dem Technischen Bericht Erschütterungen sowie dem Technischen Bericht Schalltechnik angeführt.*

Eine Abweichung der Zugzahlen innerhalb der Projektunterlagen kann aus Sicht des Fachbereiches Verkehr (Schiene / Straße / Bahnbetrieb) nicht festgestellt werden. Dies wurde auch seitens des Sachverständigen für Lärm- und Erschütterungsschutz bestätigt.

Durch diese Vorbringen werden vom Einschreiter keine Verletzungen ihm nach dem UVP-G 2000 oder den mitanzuwendenden Materengesetzen zustehender subjektiv-öffentlicher Rechte behauptet.

D3 Gregor Linizhuber, Bahnstraße 14, 2253 Weikendorf vom 24.07.2019

Der Einschreiter, Herr Gregor Linizhuber, wohnt etwa 120 m vom Bahnhof Weikendorf im Bereich der Baustellenzufahrt und könnte somit die durch die Errichtung, den Betrieb oder den Bestand des Vorhabens, insbesondere in Hinsicht auf den Brückenneubau bei km 33,728 bei der Haltestelle Weikendorf gefährdet oder belästigt werden, weshalb ihm Parteistellung gemäß § 19 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 zukommt.

Im Zuge der Auflage- und Einwendungsfrist gab der Einschreiter mit Schreiben vom 24. Juli 2019 eine Stellungnahme ab, in welcher er einleitend das Vorhaben und die Lage seines Wohnhauses beschrieb. Weiters erfolgte eine Auseinandersetzung mit dem *aktuellen Lärmpegel, den Prognosen der Zugzahlen in den aktuellen Verkehrszahlen und den zukünftigen Verkehrsprognosen, dem Rechenmodell und Berechnungsparameter*. Der Einschreiter wendete ein, dass *seit einer Erhebung der Lärmsituation vor einigen Jahren keinerlei Messungen mehr durchgeführt worden seien* und warf die Frage auf, *welche Zahlen Zugzahlen richtig seien* und bemängelte, dass *auch nicht auf den Plan eingegangen worden sei, dass die Strecke Gänserndorf Marchegg als Güterzugverbindungsstrecke zur Westbahn genutzt werden soll*. Betreffend die *Änderung Lärm - Auflassung Haltestelle Weikendorf km 33,667* wurde die Frage aufgeworfen, *ob bei der Lärmmessung / Berechnung berücksichtigt worden sei, dass die Züge nach Auflassung der Haltestelle Weikendorf nicht mehr mit Schrittgeschwindigkeit in den Bahnhof, sondern mit bis zu 120 km/h durch die Haltestelle durchfahren bzw. dass in Weikendorf auf einer den Lärm betreffenden Länge von ca. 650m eine Referenzmessung durchgeführt worden sei*. *Im Hinblick auf die Projektgrundlagen wurde eingewendet, dass die Berücksichtigung der Ist-Situation falsch sei und beim Referenzpunkt RP2 in Weikendorf die gemessenen und berechneten Werte als falsch anzusehen seien*. In diesem Zusammenhang wurde auf die Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25.06.2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm sowie *die strengeren Kriterien der überarbeiteten (noch nicht gesetzlich gültigen) Normen* verwiesen. Zudem sei *die Messung zum günstigsten (positivsten) Zeitpunkt für das Gutachten erstellt worden, weshalb die ganze Berechnung verfälscht sei*.

Zur Frage, *ob bei der Lärmmessung / Berechnung berücksichtigt worden sei, dass die Züge nach Auflassung der Haltestelle Weikendorf nicht mehr mit Schrittgeschwindigkeit in den Bahnhof, sondern mit bis zu 120 km/h durch die Haltestelle durchfahren*, ist festzuhalten, dass seitens des Sachverständigen für Lärm- und Erschütterungsschutz bestätigt wurde, dass *bei der Ermittlung der Schallemissionen im Bereich von Haltestellen entsprechend dem Stand der Technik und der gültigen Verordnungen, Normen und Richtlinien (ONR 305011; RVE 04.01.02) keine Verringerung der Fahrgeschwindigkeit angenommen, sondern durchgehend mit konstanter (Strecken-) Geschwindigkeit berücksichtigt wird*.

Dadurch werden die entsprechend der gültigen Richtlinien (ONR 305011, RVE 04.01.02) Schallquellen in Bahnhofs- und Haltestellenbereichen, die nicht vom Fahrbetrieb der Züge herrühren (z.B. Lautsprecherdurchsagen, Türschließ-Warneinrichtungen, Bremsluftgeräusche im Bahn-

steigbereich) durch die Berechnung mit konstanter (Strecken-) Geschwindigkeit in diesen Bereichen kompensiert. Der schlüssigen und nachvollziehbaren Sicht des Sachverständigen, wonach in der schalltechnischen Untersuchung die Haltestelle und die geplante Durchfahrgeschwindigkeit entsprechend der Vorgaben der gültigen Verordnungen, Normen und Richtlinien berücksichtigt wurde und die Vorgangsweise aus Sicht des Sachverständigen dem Stand der Technik entspricht, konnte seitens der Behörde gefolgt werden.

Im Hinblick auf die Betriebsphase behauptete der Einschreiter, dass *durch die Anhebung der Geschwindigkeit auf der Strecke auf 120 km/h es sehr wohl zu einer deutlichen Erhöhung des Lärmpegels käme* und zweifelte daher an, dass *alle Grenzwerte im Freien eingehalten würden*. Im Hinblick auf die Ergebnisse aus dem ÖBB-Infrastruktur AG Bauvorhaben „Stadlau – Marchegg“ wäre *sein Garten mit Veranda, Pool als Freiraum mit Erholungsfunktion anzusehen. Genauso die Gärten aller anderen Anrainer. Der Aufenthalt in unseren Gärten (Anm. der Anrainer) Wochentags am Abend sowie ganztags am Wochenende ist sehr wohl ein Daueraufenthalt im Nahbereich der Bahn, deswegen ist die Einstufung als geringfügig bzw. nicht relevant als falsch anzusehen* und forderte daher abschließend die zwingende Auflage die Vorschreibung einer Lärmschutzwand im Ortsbereich von Weikendorf, entlang der Bahnlinie Ortsseitig als aktiver Lärmschutz.

Inhaltlich wird auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Äußerungen der Sachverständigen für die Fachbereiche Humanmedizin, Verkehr (Schiene/Straße/Bahnbetrieb), Lärm- und Erschütterungsschutz, Luft und Klima sowie Denkmalschutz, Raumplanung, Flächenverbrauch, Landschaftsbild, Kulturgüter im Umweltverträglichkeitsgutachten (Seiten 200 bis 217) sowie der Projektwerberin in der Verhandlung (Seiten 34 bis 36 und 40 bis 42 der Verhandlungsschrift) verwiesen.

Dem Vorbringen im Zusammenhang mit der Richtlinie 2002/49/EG und *die strengeren Kriterien der überarbeiteten (noch nicht gesetzlich gültigen) Normen*, ist zu entgegnen, dass diese auch zum Zeitpunkt der Bescheiderteilung noch nicht in Kraft sind und somit die gutachterliche Aussage des Sachverständigen für Lärm- und Erschütterungsschutz, wonach *die Beurteilung der Auswirkungen der Lärmimmissionen entsprechend dem Stand der Technik und der gültigen Verordnungen (Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung SchIV) erfolgte*, weiterhin gültig ist. Weiters wird auf die näheren Ausführungen dieses Sachverständigen auf Seite 214 des Umweltverträglichkeitsgutachtens verwiesen, wonach *die im Einwand zitierte Richtlinie 2002/49/EG Lärmindizes L_{den} und L_{night} definierte. Diese wurden in Österreich im Umgebungslärmschutzgesetz, der Umgebungslärmschutzverordnung und beispielsweise auch in der Bundestraßenlärmimmissionsschutzverordnung (BStLärmIV) übernommen. Dabei handelt es sich um Fassadenpegel. Die WHO hat in ihren neuesten Leitlinien ebenfalls ausschließlich für diese Fassadenpegelindizes Evidenz für Belästigung und Gesundheitsgefährdung gefunden. Der Aufenthalt in Gärten als funktional dem Objekt zugehörigen Freiraum ist ebenfalls mit dem Surrogatwert der Lärmindizes enthalten. Im Sinne der neueren Erkenntnisse wird anstatt des $L_{r,Nacht}$ der L_{night} vorgeschlagen, um bei vorhabensbedingten Immissionserhöhungen (> 0 dB gerundet) im Bereich von $L_{night} > 55$ dB Maßnahmen vorzusehen. Der L_{night} kann als $L_{r,Nacht} + 5$ dB ermittelt werden. Objektseitige Maßnahmen erfüllen jedenfalls die notwendige Schutzwirkung von gesundheitsgefährdenden Schallimmissionen. Die Frage der Belästigung im Freiraum ist unter anderem auch eine Frage der Zumutbarkeit der Belästigung, welche in der besondere Immissionsschutzvorschrift SchIV über ein zusätzliches Wirtschaftlichkeitskriterium geregelt ist. Dies ist keine humanmedizinische Fragestellung.*

Hinsichtlich der Behauptung, *in Weikendorf sei auf einer den Lärm betreffenden Länge von ca. 650 m eine Referenzmessung durchgeführt worden*, wird den gutachterlichen Aussagen der

Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten (Seiten 202) gefolgt, wonach die Beurteilung der Schienenverkehrslärmimmissionen nach SchIV mit Hilfe des Schallausbreitungsmodells im Bereich Weikendorf an insgesamt 29 Objekten (WK001 bis WK029) mit ca. 280 Fassadenrechenpunkten an unterschiedlichen Fassadenseiten und Immissionspunkthöhen erfolgte. 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.

Auf Basis der vom Sachverständigen für Lärm- und Erschütterungsschutz geprüften vorgelegten Berechnungen ergeben die an dem in Rede stehenden Objekt (Anm.: Bahnstraße 14, 2253 Weikendorf) prognostizierten Immissionszunahmen gegenüber der Bestandssituation max. 0,2 dB. An den angegebenen Messpunkten WK 006 und WK 012 wird dabei ein Lr_{Nacht} von max. 48,2 bzw. 45,7 dB erreicht.

Aus humanmedizinischer Sicht sind daher vorhabensbezogene gesundheitliche Beeinträchtigungen mit hoher Wahrscheinlichkeit auszuschließen. Dies gründet sich auf den reproduzierbar nach dem Stand der Technik prognostizierten Beurteilungspegeln bzw. Lärmindizes.

Die Beurteilung der Auswirkungen der Lärmimmissionen erfolgte entsprechend dem Stand der Technik und der gültigen Verordnungen (Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung SchIV). Die Lärmausbreitungsberechnung, insbesondere die Prüfung ob ein wesentlicher Umbau gemäß SchIV vorliegt und diese daher anzuwenden sei (§ 1 SchIV) wurde an dem Objekt Bahnstraße 14, 2253 Weikendorf an insgesamt 16 Fassadenrechenpunkten durchgeführt.

An allen Fassadenrechenpunkten treten Veränderungen der Immissionen von deutlich weniger als 1 dB im Vergleich zum Unterbleiben des Vorhabens auf (Erhöhungen von max. 0,2 dB), wodurch nach § 1 der SchIV aus technischer Sicht kein wesentlicher Umbau gegeben ist. Die Lage des Objekts, sowie die umgebende Topografie inkl. der schalltechnisch relevanten Hindernisse wurden entsprechend dem Stand der Technik im 3D-Prognosemodell berücksichtigt.

Zur Behauptung, aufgrund der regelmäßigen Rodung des Bahndammes durch die ÖBB werde auch der natürliche Lärmschutz entfernt, ist auf die Aussage des Sachverständigen für Lärm- und Erschütterungsschutz auf Seite 204 des Umweltverträglichkeitsgutachtens zu verweisen, wonach die schallschutztechnische Wirksamkeit des Bewuchses in der ÖNORM ISO 9613-2 bei einer Ausbreitungsentfernung zwischen 20 und 200 Meter als Schallpegelminderung (Dämpfung) von 0,02 bis 0,12 dB pro m Bewuchs angegeben wird. Bei einem Bewuchs entlang der Bahntrasse von wenigen Metern betragen die Änderungen durch den Bewuchs $\ll 1$ dB. Die Messergebnisse der schalltechnischen Untersuchung sind aus Sicht des Sachverständigen repräsentativ und nachvollziehbar. Die Effekte des Bewuchses in diesem Bereich betragen $\ll 1$ dB und sind aus schalltechnischer Sicht nicht maßgeblich.

Durch diese Vorbringen werden vom Einschreiter keine Verletzungen ihm nach dem UVP-G 2000 oder den mitanzuwendenden Materiengesetzen zustehender subjektiv-öffentlicher Rechte behauptet und wird daher der Antrag der Vorschreibung einer Lärmschutzwand im Ortsbereich Weikendorf abgewiesen.

Lediglich folgende Aussagen des Sachverständigen für Humanmedizin im Umweltverträglichkeitsgutachten (Seite 218): „Die projektierte Immissionszunahme < 1 dB gegenüber dem Bestand auf Basis der vom Sachverständigen Lärm geprüften Daten ist aus humanmedizinischer

Sicht als unbedenklich hinsichtlich einer Gefährdung oder Schädigung der Gesundheit anzusehen. Für jenes Objekt, bei dem vorhabensbedingte Immissionserhöhungen bei einem $L_{night} > 55$ dB vorliegen, werden Maßnahmen empfohlen.

An anderer Stelle des Umweltverträglichkeitsgutachtens (Seite 166) formulierte der Sachverständige diese Empfehlung in Form einer Forderung: „Aus humanmedizinischer Sicht ergeben sich aus den projektierten Maßnahmen unter den angegebenen Bedingungen und Kontrollen keine Bedenken hinsichtlich der Umweltverträglichkeit. Lediglich im Hinblick auf vorhabensbezogene Lärmimmissionserhöhungen wird die Heranziehung und Berücksichtigung des L_{night} wie oben beschrieben gefordert.“ Dementsprechend wurde diese Forderung seitens der Behörde als zwingende Maßnahme gewertet und diese im Spruchpunkt IV.2.4 vorgeschrieben.

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

Die Personengruppe „Bürgerinitiative Lärmschutz Weikendorf“ hat im Zuge der öffentlichen Auflage der Unterlagen vom 13. Juni 2019 bis einschließlich 26. Juli 2019 zum Vorhaben und zur Umweltverträglichkeitserklärung eine Stellungnahme und Einwendungen gemeinsam mit einer Unterschriftenliste abgegeben.

Diese Unterschriftenliste wurde von der UVP-Behörde überprüft und festgestellt, dass die Personengruppe die gemäß § 19 Abs. 4 UVP-G 2000 erforderliche Mindestzahl von 200 Unterstützern überschritten hat und auch die übrigen Voraussetzungen gemäß § 19 UVP-G 2000 erfüllt sind.

In der Stellungnahme vom 17. Juli 2019 wurden folgende Einwendungen erhoben:

- *Die Erhöhung der Schallemission kann keinesfalls als gering bezeichnet werden, insbesondere im Bereich der Haltestelle Weikendorf*
- *Abgrenzung vom Kontextprojekt Auflassung der Haltestelle Weikendorf*
- *Abgrenzung vom Kontextprojekt Erhaltungsmaßnahmen Gänserndorf – Marchegg*
- *Wertminderung für Liegenschaften*
- *Daten, Unterlagen und Darstellungen in der UVE sind teilweise falsch bzw. unvollständig*
- *Relevante Unterlagen sind zu spät zur Verfügung gestellt worden*

Zu den Auswirkungen der vorhabensbedingten Lärmimmissionen ist festzuhalten, dass diese in der Umweltverträglichkeitserklärung und ergänzend im Umweltverträglichkeitsgutachten in der notwendigen Tiefe untersucht wurden. Entsprechende Maßnahmen sind bereits im Einreichprojekt enthalten (Maßnahmen- und Begleitplanungsbericht, ON 7.1.2, Plannummer EGM-UV-0000AL-00-0712-00) bzw. wurden zusätzlich Vorschriften für ausreichende Vorkehrungen zur Vermeidung unzumutbarer Baulärmimmissionen als Nebenbestimmungen in den Bescheid übernommen.

Inhaltlich wird auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Äußerungen der Sachverständigen für die Fachbereiche Humanmedizin, Lärm- und Erschütterungsschutz, Verkehr (Schiene/Straße/Bahnbetrieb), Elektromagnetische Felder, Licht (Beleuchtung), Luft und Klima sowie Denkmalschutz, Raumplanung, Flächenverbrauch, Landschaftsbild, Kulturgüter im Umweltverträglichkeitsgutachten (Seiten 218 bis 221) sowie die ergänzenden Stellungnahmen der Sachverständigen (Seiten 24 bis 27 der Verhandlungsschrift) und der Projektwerberin (Seiten 34 bis 36 und 42 der Verhandlungsschrift) in der Verhandlung verwiesen.

Hinsichtlich der Auflassung der Haltestelle Weikendorf ist festzuhalten, dass es sich hierbei um eine betriebliche Maßnahme handelt und eine Abtragung der baulichen Anlagen im Rahmen des UVP-Projektes nicht vorgesehen ist. Demnach ist je nach Bedarf oder Bestellungen der Verkehrsverbände bzw. Eisenbahnverkehrsunternehmen eine weitere allfällige Nutzung jederzeit wieder möglich. Betreffend die Durchfahrtsgeschwindigkeit der Züge wird auf die Behandlung der gleichlautenden Einwendung des Einschreiters Gregor Linizhuber (D3) weiter oben verwiesen.

Zum Vorbringen die *Projektbegrenzung Erhaltungsmaßnahmen Gänserndorf – Marchegg* betreffend ist festzuhalten, dass die Abgrenzung dieser Maßnahmen als „Sowiesomaßnahme“, die auch ohne die Umsetzung des gegenständlichen UVP-Vorhabens durchzuführen ist, mangels funktionalem Zusammenhang mit dem UVP-Projekt zulässig ist. Abgegrenzt wurde danach ob für die jeweilige Maßnahme bereits eine materienrechtliche Baubewilligung nach dem Eisenbahngesetz vorliegt oder die keiner solchen bedarf. Hervorzuheben ist jedoch, dass Umwelteinflüsse durch die Bauarbeiten insbesondere kumulative Auswirkungen auf Lärm und Luft im Rahmen der Unterbausanierung untersucht wurden und die Ergebnisse in den Einreichunterlagen enthalten sind.

Der Sachverständige für den Fachbereich Verkehr (Schiene/Straße/Bahnbetrieb) hält im Umweltverträglichkeitsgutachten (Seiten 219) fest, dass *aus eisenbahntechnischer Sicht für den Unterbau einer Gleisanlage unerheblich ist, ob die Ausbaugeschwindigkeit 100 km/h oder 120 km/h beträgt. Maßgebend ist hier, dass die Strecke Gänserndorf – Marchegg entsprechend dem Bestand der Streckenklasse D4 für eine max. Radsatzlast von 225 KN entspricht.*

Insbesondere ist in diesem Zusammenhang auch auf die ergänzende Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm- und Erschütterungsschutz in der Verhandlung (Seite 25 der Verhandlungsschrift) zu verweisen, wonach *die Auswirkungen der Unterbausanierung nachweislich in der schall- und erschütterungstechnischen Untersuchung berücksichtigt und entsprechend beurteilt wurden. Aus Sicht des Sachverständigen sind die Auswirkungen der Unterbausanierung im Fachbereich Lärm- und Erschütterungsschutz nachvollziehbar und dem Stand der Technik entsprechend berücksichtigt.*

Zur befürchteten *Wertminderung der Liegenschaft* wird auf die allgemeinen Ausführungen unter Punkt V.2. ff. in der Begründung zur Grundeinlöse und privatrechtlichen Vereinbarungen verwiesen bzw. wird diese Einwendung zurückgewiesen und auf den Zivilrechtsweg verwiesen.

Da die Behauptung, *Daten, Unterlagen und Darstellungen in der UVE seien teilweise falsch bzw. unvollständig* in der mit Schreiben vom 17. Juli 2019 eingebrachten Stellungnahme nicht begründet wurde, wird auf die weiter unten angeführten Bemerkungen zu den ergänzenden Äußerungen in der Verhandlung verwiesen.

Dem Einwand, *relevante Unterlagen seien zu spät zur Verfügung gestellt worden* ist entgegenzuhalten, dass die gemäß § 9 Abs. 1, 3 und 5 iVm § 5 Abs. 1 UVP-G 2000 nach den Verwaltungsvorschriften für die Genehmigung des Vorhabens erforderlichen Unterlagen und die Umweltverträglichkeitserklärung ab 13. Juni 2019 bei der UVP-Behörde und bei den Standortgemeinden für mindestens sechs Wochen lang zur öffentlichen Einsicht bereitgestellt waren und sich bis dato dort befinden. Diesbezüglich wird auch auf die Ausführungen unter Punkt I.4 der Begründung verwiesen.

Welche die *mit 17. Juni 2019 datierte weitere Unterlage* sein soll wurde weder in der Einwendung selbst noch im weiteren Verfahren konkretisiert und ist dieses Vorbringen daher nicht

nachvollziehbar und auch zu wenig substantiiert um darauf näher eingehen zu können. Im Übrigen wurden damit auch keine Verletzungen von nach dem UVP-G 2000 oder den mitanzuwendenden Materiegesetzen zustehenden subjektiv-öffentlicher Rechte behauptet.

Aus Sicht der Behörde werden die anzuwendenden Umweltschutzvorschriften eingehalten und somit haben sich die Einwendungen gegen das verfahrensgegenständliche Vorhaben als unbegründet herausgestellt und sind somit, soweit (in der mündlichen Verhandlung) kein Ausgleich gefunden wurde, abzuweisen.

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

Eine mit Bescheid des Bundesministers/der Bundesministerin für Nachhaltigkeit und Tourismus, anerkannte Umweltorganisation gemäß § 19 Abs. 7 UVP-G 2000 erlangt im UVP-Verfahren Parteistellung, soweit sie während der Auflagefrist gemäß § 9 Abs. 1 schriftliche Einwendungen erhebt.

Die Anerkennung des Vereins „Projektwerkstatt für Umwelt und Soziales (VIRUS)“ mit Tätigkeitsbereich Österreich erfolgte mit Bescheid vom 17. Dezember 2013, GZ. BMLFUW-UW.1.4.2/0070-V/1/2013, und wurde mit Überprüfungsbescheid vom 9. Dezember 2019, GZ. BMNT-UW.1.4.2/0196-I/1/2019, bestätigt. Im gegenständlichen Verfahren erfolgte somit eine Stellungnahme einer anerkannten Umweltorganisation.

Gemäß § 19 Abs. 10 UVP-G 2000 hat eine gemäß Abs. 7 anerkannte Umweltorganisation Parteistellung und ist berechtigt, die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften im Verfahren geltend zu machen, soweit sie während der Auflagefrist schriftlich Einwendungen erhoben hat. Sie ist auch berechtigt, Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht sowie Revision an den Verwaltungsgerichtshof zu erheben.

In der Stellungnahme vom 26. Juli 2019 wurden im Wesentlichen folgende Einwendungen erhoben und Anträge gestellt:

- *Das Projekt sei wegen Nichtbeachtung des Vorhabensbegriffs und unzulässiger Stückelung unvollständig. Hierzu wurde die Behörde aufgefordert, der Projektwerberin aufzutragen, die Unterlagen, um die fehlenden Vorhabensbestandteile zu ergänzen.*
- *Flächendeckender ÖV erforderlich- Auflassung von Stationen unzulässig. Die ersatzlose Entfernung von Bahnsteigen und Beseitigung von Stationseinrichtungen sei nicht genehmigungsfähig und wurde somit eine Projektänderung angeregt, um der Abweisung dieses an sich ja sehr begrüßenswerten Projektes zu entgehen. Beantragt wurde, andernfalls im Bescheid festzuhalten, dass die Beibehaltung der Haltestelle Weikendorf und das Bestehenbleiben der baulichen Anlagen in Weikendorf und Stripfing (soweit sie nicht durch Modernisierungen ersetzt werden) Genehmigungsvoraussetzung ist.*
- *Die verkehrlichen Grundlagen seien mangelhaft und der Prognosezeitraum zu kurz und müsste auf mindestens 15 Jahre ausgedehnt werden*
- *Fehlender Lärmschutz*
- *Im Zusammenhang mit der Anwendung der RVS 04.02.12 im gegenständlichen Vorhaben, wurde bezüglich Luftschadstoffe beantragt, im Bescheid eine Nebenbestimmung aufzunehmen, in der der Anteil der Dieseltraktion auf 40% im Jahresdurchschnitt begrenzt wird.*

- *Hinsichtlich Tiere Pflanzen und ihre Lebensräume - biologische Vielfalt* wurde angemerkt, dass *für die Errichtung der Masten für die Oberleitung Nachtarbeiten vorgesehen sind und dies mit den Anforderungen des Fledermausschutzes nach Aussparung der Dämmungs- und Nachtperiode in Konflikt steht der noch nicht ausreichend aufgelöst erscheint.* Es mögen daher bereits *im Rahmen der UVP ausreichende Maßnahmen vorzusehen.*

Abschließend wurde beantragt, *das Verfahren zu ergänzen, zusätzliche Beweismittel einzuholen bzw. Auflagen zu erteilen und den Antrag der Projektwerberin abzuändern in eventu abzuweisen. Die Einschreiterin behielt sich vertiefte Vorbringen sowie weitere Anträge vor.*

Grundsätzlich wird inhaltlich auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Äußerungen der Sachverständigen für die Fachbereiche Verkehr (Schiene/Straße/Bahnbetrieb), Lärm- und Erschütterungsschutz, Humanmedizin, Elektromagnetische Felder, Licht (Beleuchtung), Luft und Klima, Biologische Vielfalt - Tiere, Pflanzen (Ökologie) sowie Denkmalschutz, Raumplanung, Flächenverbrauch, Landschaftsbild, Kulturgüter im Umweltverträglichkeitsgutachten (Seiten 221 bis 231) sowie die ergänzenden Stellungnahmen der Sachverständigen (Seiten 32 bis 34 der Verhandlungsschrift) und der Projektwerberin (Seiten 34 bis 36 und 43 bis 46 der Verhandlungsschrift) in der Verhandlung verwiesen.

Zur vorgeworfenen Unvollständigkeit des Projekts *insbesondere die Auflassung der Station Weikendorf und eines Durchlasses, sowie Unterbausanierung* ist eingangs darauf hinzuweisen, dass seitens der Projektwerberin die Abgrenzung nach den Kriterien erfolgte, ob für die jeweilige Maßnahme bereits eine materienrechtliche Baubewilligung nach dem Eisenbahngesetz vorliegt oder die keiner solchen bedarf. Im Zuge der Vollständigkeits- und Plausibilitätsprüfung des Vorhabens – einschließlich der ergänzten Unterlagen - haben die behördlich bestellten Sachverständigen im Fragenbereich 2 des Umweltverträglichkeitsgutachtens übereinstimmend festgestellt, dass *die fachlichen Aussagen in den Projektunterlagen plausibel, nachvollziehbar und vollständig sind.* Ergänzungsbedarf wurde von den Sachverständigen nicht behauptet.

Hinsichtlich der Auflassung der Haltestelle Weikendorf ist festzuhalten, dass es sich hierbei um eine betriebliche Maßnahme handelt und eine Abtragung der baulichen Anlagen im Rahmen des UVP-Projektes nicht vorgesehen ist.

Hingegen wird bei der nicht mehr in Betrieb befindlichen Haltestelle Stripfing (km 35,980) der Bahnsteig abgetragen und erfolgt damit eine Baumaßnahme.

Dem Vorwurf, im Projekt wäre wegen Nichtberücksichtigung eines Durchlasses nicht vollständig, ist entgegenzuhalten, dass es sich hierbei um den Durchlass bei km 42,606 handelt. Dieser ist in den ergänzenden Unterlagen vom 10. Mai 2019 ON 3.1.26E und 3.1.27.E, Plannummern und EGM-EB-0002KI-00-1010-00 und EGM-EB-0003KI-02-2010-00 dargestellt und wird im Gutachten gemäß § 31a EISB vom 29. Mai 2019 begutachtet. Dort wird bestätigt, dass *der vorgelegte Bauentwurf den Anforderungen des §31a EISB idGF, also 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 sowie eine ordnungsgemäße Gleisentwässerung gewährleistet ist und normgemäße Streckenquerschnitte hergestellt werden.*

Auch im Zuge der weiteren Ermittlungen im Verfahren haben sich mit Ausnahme der Erhebungen zum, von der Bürgerinitiative in der Verhandlung geforderten, Fahrverbot für Baustellenverkehr auf der L3123 kein Ergänzungsbedarf ergeben.

Aus Sicht der Behörde ist das Projekt somit vollständig und der Antrag die Unterlagen um die fehlenden Vorhabensbestandteile zu ergänzen wird daher abgewiesen.

Zu den Vorbringen die Unterbausanierung betreffend ist hervorzuheben, dass die Abgrenzung der Maßnahmen zur Unterbausanierung als „Sowiesomaßnahme“, die auch ohne die Umsetzung des gegenständlichen UVP-Vorhabens durchzuführen ist, mangels funktionalem Zusammenhang mit dem UVP-Projekt zulässig ist. Hinzuweisen ist jedoch darauf, dass Umwelteinflüsse durch die Bauarbeiten insbesondere kumulative Auswirkungen auf Lärm und Luft sowie für den Fachbereich Abfallwirtschaft und Bodenchemie im Rahmen der Unterbausanierung untersucht wurden und die Ergebnisse in den Einreichunterlagen enthalten sind. Im Übrigen wird diesbezüglich auf die Behandlung der gleichlautenden Einwendung der Bürgerinitiative Lärmschutz Weikendorf (E1) weiter oben verwiesen.

Bezüglich der Streckenverkabelung folgt die Behörde den schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen des Sachverständigen für Elektromagnetische Felder, Licht (Beleuchtung) im Umweltverträglichkeitsgutachten auf Seite 224, wonach *aus Sicht des Fachbereiches Elektrotechnik der Untersuchungsraum und die Wirkungen aus dem Projekt korrekt abgegrenzt ist. Die Streckenverkabelung ist grundsätzlich für die Elektrifizierung nicht zwingend notwendig. Es ist aus fachlicher Sicht aber bei Elektrifizierungsvorhaben sinnvoll und zweckmäßig, alle eisenbahnspezifischen Bauarbeiten (Neuerrichtungen, Instandhaltungen und Wartungen) innerhalb des Elektrifizierungszeitraumes im Projektbereich durchzuführen. Damit können die Auswirkungen auf die eisenbahnbetrieblichen Behinderungen minimiert werden und innerhalb der Bauzeit alle eisenbahnspezifischen Arbeiten erledigt werden. Die Änderung der Verlegungsart (Abtrag der teilweise noch bestehenden Fernmeldefreileitung an den Holzfernmeldemasten entlang der Strecke) in einen Betonkabeltroch ergibt keine elektrotechnischen Auswirkungen. Die Fernmeldekabel und Kabel der Leit- und Sicherungstechnik werden lediglich mit Niederspannung betrieben. Die Maßnahme Streckenverkabelung bedingt im Projekt aus Sicht des Fachbereiches Elektrotechnik keine weiteren Maßnahmen im Projekt.*

Was die Forderung, ein flächendeckendes ÖV Angebot zu schaffen bzw. die bestmöglichen Voraussetzungen für einen flächendeckenden ÖV zu erhalten betrifft, wird insbesondere darauf hingewiesen, dass 2010 eine strategische Prüfung Verkehr zur „Änderung des Schieneninfrastrukturnetzes im Raum Wien - Bratislava“ durchgeführt wurde auf deren Basis die 5. Hochleistungsstrecken-Verordnung erlassen wurde. Die weiteren Planungsentscheidungen der ÖBB-Infrastruktur AG und Fragen der Fahrplangestaltung stellen keinen Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung dar.

Einer Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß UVP-RL ist nur jenes konkrete Projekt zu unterziehen, das die Projektwerberin/der Projektwerber beantragt hat. Aufgabe des UVP-Verfahrens ist es 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.

Der Antrag auf Beibehaltung der Haltestelle Weikendorf und das Bestehenbleiben der baulichen Anlagen in Weikendorf und Stripfing (soweit sie nicht durch Modernisierungen ersetzt werden) wird daher abgewiesen.

Zum Thema der *verkehrlichen Grundlagen* und des *zu kurzen Prognosezeitraums* ist auf die schlüssige und nachvollziehbare Aussage des Sachverständigen für Verkehr (Schiene/ Straße/

Bahnbetrieb) (Seite 227 des Umweltverträglichkeitsgutachtens) zu verweisen, wonach das *prognostizierte Betriebsprogramm mit dem System NEMO aus der Verkehrsprognose 2025+ des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie abgeleitet wurde. Es bildet ein längerfristiges, auf nachfrageorientierten Marktpotenzialen abgestimmtes Szenario ab. Das Betriebsprogramm basiert auf Prognosedaten, die dem heutigen Wissens- und Bearbeitungsstand entsprechen. Aufgrund der Dynamik der Rahmenbedingungen von Prognosen kann aus dem Betriebsprogramm nicht abgeleitet werden, ob und mit welcher Wahrscheinlichkeit die prognostizierten Verkehre auch tatsächlich eintreffen.* Auch der Sachverständige für Lärm- und Erschütterungsschutz bestätigt, dass *die Grundlagen der schalltechnischen Prognoseberechnung (Prognosezahlen, Prognosezeitraum) aus schalltechnischer Sicht nachvollziehbar und repräsentativ sind.*

Zum Vorwurf des *fehlenden Lärmschutzes ist festzuhalten*, auch diese Maßnahmen wurden von der Behörde im Wesentlichen unverändert aus dem Umweltverträglichkeitsgutachten in den Bescheid übernommen und tragen diese allgemein zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit bei.

Hinsichtlich der Überprüfung der Einhaltung der Grenzwerte im Sinne der „Mindeststandardjudikatur“ wird auf die unter Punkt V.2.1.6 der Begründung zum Schienenlärm zitierte Aussage des humanmedizinische Sachverständigen in der Verhandlung (Seite 33 der Verhandlungsschrift) verwiesen.

Im Zusammenhang mit Antrag *im Bescheid eine Nebenbestimmung aufzunehmen, in der der Anteil der Dieseltraktion auf 40% im Jahresdurchschnitt begrenzt wird*, ist festzuhalten, dass den Einreichunterlagen zu entnehmen ist, dass aufgrund der Tatsache dass die Strecke noch nicht elektrifiziert ist, für die Berechnung bzw. Beurteilung der Luftschadstoffe in der Betriebsphase, ein Referenzplanfall mit dem Maximalszenario von 100 % Dieseltraktion sowie ein Realszenario von durchschnittlich 40 % Dieseltraktion trotz erfolgter Elektrifizierung angenommen wurde. Diesbezüglich wird auch auf die Stellungnahme des Sachverständigen für Luft und Klima im Umweltverträglichkeitsgutachten (Seite 230) verwiesen, wonach *im gegenständlichen Fall zum Zeitpunkt der Einreichung der Untersuchungsraum belastetes Gebiet PM10 war. Die herangezogene Bagatelleschwelle wurde für PM10 in der Betriebsphase in allen Beurteilungspunkten eingehalten. Für NO2 galt und gilt der Untersuchungsraum nicht als belastet. Die Gesamtbelastung für NO2 liegt auch für das 100% Dieselszenarion deutlich unter den Grenzwerten. Mittlerweile ist der Untersuchungsraum, sowie ganz NÖ, nicht mehr als belastetes Gebiet ausgewiesen. Die Diskussion über Bagatelleschwellen ist daher obsolet.*

Auch ergibt sich für den Sachverständigen für Humanmedizin *auf Basis der vom Sachverständigen Luft geprüften Prognosen unter den projektierten Maßnahmen ein Einhalten der vorgegebenen Grenzwerte. Somit wird aus humanmedizinischer Sicht eine fehlende Gefährdung oder Schädigung der Gesundheit abgeleitet.*

Aus Sicht der Behörde sind durch die Elektrifizierung der Strecke in der Betriebsphase großräumig Verbesserungen der Luftqualität zu erwarten, wodurch ein wesentlich größerer Teil der Bevölkerung nachhaltig entlastet als durch projektbedingte Luftschadstoffe belastet wird.

Hinsichtlich Tiere Pflanzen und ihre Lebensräume - biologische Vielfalt wurden insbesondere im Hinblick auf den Fledermausschutz bereits im Rahmen der UVP ausreichende Maßnahmen gefordert. Hierzu wird auf die Auflagenvorschläge des Sachverständigen für Biologische Vielfalt - Tiere, Pflanzen (Ökologie) im Umweltverträglichkeitsgutachten (Seiten 233 und 235 f.) welche als Nebenbestimmung (Spruchpunkte IV.2.2.1 und IV.3.2.1 bis IV.3.2.6) in diesen Bescheid aufgenommen wurden, verwiesen. Es ist jedoch ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass

diese Nebenbestimmungen aus ökologischer Sicht nur insofern bindend und anzuwenden sind, als diese nicht durch die zuständige Behörde im Zuge des Verfahrens gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 (NÖ Landesregierung unter Mitwirkung des NÖ Naturschutzgesetzes) abgeändert, ergänzt oder aufgehoben werden.

Aus Sicht der Behörde werden die anzuwendenden Umweltschutzvorschriften eingehalten und somit mit den vorgebrachten Einwendungen keine Verletzung subjektiv-öffentlicher Rechte aufgezeigt. Soweit Forderungen nicht bereits in die Nebenbestimmungen des Spruches Eingang gefunden haben waren sämtliche Anträge daher abzuweisen.

V.2.2.2 Stellungnahmen und Einwendungen nach Ende der Auflagefrist

Wie bereits unter den Punkten I.7.3 und II.5.1 der Begründung weiter oben angeführt, legte die GAS CONNECT AUSTRIA GmbH im Zuge der Auflage des Umweltverträglichkeitsgutachtens erstmals eine schriftliche Stellungnahme vor.

Aus rechtlicher Sicht ist dazu auszuführen, dass gemäß § 44b Abs. 1 AVG Personen ihre Stellung als Partei verlieren, soweit sie nicht rechtzeitig bei der Behörde schriftlich Einwendungen erheben. Darauf wurde bereits im - unter Punkt I.4 der Begründung erläuterten - Edikt vom 6. Juni 2019, GZ. BMVIT-320.004/0006-IV/IVVS4/2019, hingewiesen.

Auch § 24f Abs. 13 UVP-2000 in der aktuellen Fassung normiert ausdrücklich, dass Personen, die sich am UVP-Verfahren nicht oder nicht rechtzeitig (§§ 42, 44a iVm 44b AVG) beteiligt haben, keine Parteistellung zukommt.

Die hier angeführte Einschreiterin hat, sofern ihr überhaupt Parteistellung zugekommen ist, ihre Parteistellung verloren und waren die Einwendungen als verspätet zurückzuweisen.

Ungeachtet dessen hat Projektwerberin in ihrer Stellungnahme im Zuge der Verhandlung (Seite 44 der Verhandlungsschrift) festgehalten, dass *das Projekt Maßnahmen zum Schutz von Einbauten vorsieht. 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 Verfahrens und gemäß den maßgeblichen Verträgen abzuhandeln.*

V.2.2.2 Stellungnahmen und Einwendungen in der mündlichen Verhandlung

Das Vorbringen der Verfahrensbeteiligten in der mündlichen Verhandlung sowie die Auseinandersetzung der Sachverständigen damit wurden in der einen integrierenden Bestandteil dieses Bescheides bildenden Niederschrift über die mündliche Verhandlung festgehalten. Die Sachverständigen setzten sich in der mündlichen Verhandlung auch mit den im Zeitraum zwischen der Fertigstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens und dem Abschluss der mündlichen Verhandlung eingelangten schriftlichen Stellungnahmen auseinander.

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

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

Seitens der Gemeinde wurden die Sachverständigen insbesondere dazu befragt, *inwiefern sich die Lärmbelastung für die Anrainer in der Gemeinde durch das Vorhaben zum Bestand ändert, insbesondere auch durch den Neubau der Brücke in der Bahnstraße.* Des Weiteren, ob auch

durch die infrastrukturellen Maßnahmen an Ober- und Unterbau mit Änderungen zur derzeitigen Lärmsituation zu rechnen sei, ob im Vorhaben zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen sind und ob die Eisenbahnkreuzung in Stripfing erhalten bleibt.

Zuletzt forderte die Gemeinde, *dass die Haltestelle Weikendorf weiter im Personenverkehr angefahren wird, aber zumindest für eine weitere allfällige Nutzung baulich erhalten bleibt.*

Diesbezüglich wird insbesondere darauf hingewiesen, dass die Haltestelle Weikendorf betreffend kein Abtrag verfahrensgegenständlich ist und Fragen der Fahrplangestaltung keinen Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung darstellen.

Im Zuge der Verhandlung wurde zu den einzelnen Fragen seitens des Sachverständigen für Lärm- und Erschütterungsschutz bezüglich der für sein Fachgebiet relevanten Punkte (Seite 16 f. der Verhandlungsschrift) im Wesentlichen dargelegt, dass *sich im Bereich Weikendorf Veränderungen der Immissionen kleiner 1 dB im Vergleich zum Unterbleiben des Vorhabens ergeben, die Auswirkungen der Lärmimmissionen durch den Neubau der Brücke in der schalltechnischen Untersuchung inkl. der vorgeschlagenen Lärmschutzmaßnahmen in der Bauphase berücksichtigt wurden, mit der schalltechnischen Untersuchung die lärmtechnischen Auswirkungen des Projekts inkl. aller im Projektumfang enthaltenen Maßnahmen gemäß Schienenverkehrs-lärm-Immissionsschutzverordnung beurteilt werden und dass 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) sind. Diese wurden als Nebenbestimmungen in die Spruchpunkte IV.2.5.2 und IV.3.3.1 übernommen.*

Zur Frage die Eisenbahnkreuzung in Stripfing betreffend, bestätigte der Sachverständige für Eisenbahnwesen, dass *sämtliche Eisenbahnkreuzungen erhalten bleiben und technisch gesichert werden, so auch die Eisenbahnkreuzung in Stripfing.* (Seite 17 der Verhandlungsschrift).

Stellungnahme von Herrn Dr. Christoph Pinter, Standortanwalt Niederösterreich:

Seitens des Standortanwalts wurde in der Verhandlung zum Umweltverträglichkeitsgutachten Stellung genommen, und betont, dass *Infrastrukturprojekte von volkswirtschaftlicher Bedeutung seien. Investitionen in Infrastruktur erhöhen für die Bevölkerung die Qualität durch Sicherungsmaßnahmen und Barrierefreiheit. Zudem leiste die Elektrifizierung der Eisenbahn 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.* Dementsprechend wurde kein Einwand gegen das gegenständliche Vorhaben erhoben.

Es wurden somit keine Einwendungen erhoben.

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

Dem Land Niederösterreich, Abteilung Landesstraßenbau und –verwaltung kommt hinsichtlich der Landesstraßen aufgrund von Liegenschaftsbeanspruchungen und projektbedingten Umbau von Straßen jedenfalls Parteistellung im Sinne des § 19 Abs. 1 Z 1 zu.

Die Stellungnahme umfasst keine Einwendungen im Rechtssinn, sondern richtet Forderungen an die Projektwerberin. Die dabei vorgebrachten Punkte betreffen an sich keine umweltrelevanten Themen, sondern betreffen technische Einzelheiten und wirtschaftliche Forderungen,

die, sofern überhaupt genehmigungsrelevant erst im Zuge eines allfällig notwendigen straßenrechtlichen Verfahrens zu behandeln sein werden.

Laut Aussage des Sachverständigen für Verkehr (Schiene/Straße/Bahnbetrieb) sind der seitens Projektwerberin für alle vom gegenständlichen Vorhaben betroffenen öffentlichen Straßen in einem nachfolgenden 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.

In der Stellungnahme der Projektwerberin in der Verhandlung wird dazu festgehalten, dass die Projektwerberin mit der Landesstraßenverwaltung und der Straßenmeisterei Gänserndorf zeitgerecht Kontakt aufnehmen und die geplanten Baumaßnahmen laufend abstimmen wird. Explizit wird in diesem Zusammenhang auf § 13b NÖ StrG verwiesen.

Seitens der Behörde wird hierbei auf § 20 Abs. 1 EISbG, welcher im noch durchzuführenden materiellrechtlichen Verfahren mitanzuwenden sein wird, hingewiesen.

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

Eingangs wird zu den bereits behandelten Einwendungen des Einschreiters auf Punkt V.2.2.1 der Begründung weiter oben verwiesen.

Zusammengefasst stellte der Einschreiter im Zuge der Verhandlung folgende Anträge:

- *Antrag zur Haltestelle Weikendorf: 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.*
- *Die Maßnahme der Unterbausanierung ist ... in dieses Projekt aufzunehmen, entsprechende Unterlagen sind nachzureichen und einzuarbeiten. Das Projekt ist anschließend neu zu bewerten.*
- *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.*
- *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.*
- *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.*
- *Auf Grund der potentiellen Ungenauigkeiten, ist vom Überschreiten des 2dB-Kriteriums laut SCHIV auszugehen und dieses anzuwenden.*
- *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 bahnsseitigen Schallschutzmaßnahmen im Wohngebiet der Anrainergemeinden, insbesondere der Gemeinde Weikendorf zu genehmigen.

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

Festzuhalten ist, dass es sich mit Ausnahme des letztgenannten Antrags um Wiederholungen und Präzisierungen der Forderungen des Einschreiters aus seinen Einwendungen vom 17. Juli 2019 (als Vertreter der Bürgerinitiative) und vom 24. Juli 2019 (als Nachbar) handelt. Auf diese wurde bereits unter Punkt V.2.2.1 der Begründung weiter oben eingegangen.

Grundsätzlich wird inhaltlich daher wiederholt auf die aus Sicht der Behörde schlüssigen und nachvollziehbaren Äußerungen der Sachverständigen für die Fachbereiche Humanmedizin, Lärm- und Erschütterungsschutz, Verkehr (Schiene/Straße/Bahnbetrieb), Elektromagnetische Felder, Licht (Beleuchtung), Luft und Klima sowie Denkmalschutz, Raumplanung, Flächenverbrauch, Landschaftsbild, Kulturgüter im Umweltverträglichkeitsgutachten (Seiten 194 bis 199 und 218 bis 221) sowie die ergänzenden Stellungnahmen der Sachverständigen (Seiten 24 bis 27 der Verhandlungsschrift) und der Projektwerberin (Seiten 34 bis 36 und 42 der Verhandlungsschrift) in der Verhandlung verwiesen.

Die Anträge mit Forderungen die Haltestelle Weikendorf betreffend ist neuerlich zu betonen, dass dort keine baulichen Veränderungen vorgesehen sind. Seitens des Sachverständigen für Verkehr (Schiene/Straße/Bahnbetrieb) wurde in der Verhandlung (Seite 24 der Verhandlungsschrift) zusätzlich die ungenaue Formulierung auf Seite 78 des Umweltverträglichkeitsgutachtens, wonach *die Bahnhöfe und Haltestellen – ausgenommen der aufzulassenden Hst Stripfing - in grundsätzlich gleicher Lage bestehen, werden jedoch den Erfordernissen angepasst und entsprechend ausgebaut“* dahingehend präzisiert, dass *davon auch die Hst. Weikendorf ausgenommen ist, welche bautechnisch im vorliegenden Projekt unverändert bleibt.*

Hervorzuheben sind im Zusammenhang mit der Unterbausanierung insbesondere die Aussagen der Sachverständigen in der Verhandlung, wonach diese *eine Erhaltungsmaßnahme am Bestand darstellt und keinen ursächlichen Zusammenhang mit dem vorliegenden Projekt hat.*

Ungeachtet dessen wurde in den Projektunterlagen jedoch *die anfallenden Massen und deren Transport berücksichtigt. ... Die Auswirkungen der Unterbausanierung wurden nachweislich in der schall- und erschütterungstechnischen Untersuchung berücksichtigt und entsprechend beurteilt.* Desgleichen wurde aus Sicht des Fachbereichs Luft und Klima die Unterbausanierung als *Bestandteil der Bauphase in den Bewertungen der Umweltauswirkungen in der UVE berücksichtigt*, was auch die Projektwerberin in ihrer Stellungnahme in der Verhandlung (Seite 44 der Verhandlungsschrift) bestätigt.

Was die Vorbringen zu falschen Zugfrequenzen sowie die Forderungen zusätzliche Messungen und korrigierte Berechnung anzustellen betrifft sind, um Wiederholungen zu vermeiden, lediglich die Aussagen des Sachverständigen für Eisenbahnbetrieb in der Verhandlung (Seite 27 der Verhandlungsschrift) hervorzuheben, wonach *sich das Betriebsprogramm 2017 auf betriebliche Trassen, die gefahren werden könnten bezieht und auch ohne Ausbau die Prognose 2025+ auch mit Dieselbetrieb gefahren werden kann.*

Hinsichtlich des Einwands bezüglich des Zeitraums der messtechnischen Untersuchung wird der Aussage des Sachverständigen für Lärm- und Erschütterungsschutz gefolgt, dass *im Zuge der schalltechnischen Untersuchungen zwei Umgebungslärmmessungen an repräsentativen Punkten durchgeführt wurden. Hierbei handelt es sich um eine Kurzzeitmessung und eine*

mehrtägige Messung. Für die Beurteilung der Messergebnisse und die Ableitung der Schlussfolgerungen daraus in der Beurteilung der Betriebs- und Bauphase sind die untersuchten Zeiträume ausreichend (Umweltverträglichkeitsgutachten Seiten 196 und 220).

Anzumerken ist, dass die von der Projektwerberin in der Verhandlung im Zusammenhang mit den Diskussionen zum Thema Lärm richtiggestellte und ersetzte „im Fachbericht Lärm, Einlage 8.1.1 enthaltene Tabelle 29, im Kapitel 5.2.2.1 ...“ sich tatsächlich in deren Kapitel 5.2.1.1 befindet (Seite 44 f. der Verhandlungsschrift). Hierbei war jedoch lediglich ein Kopierfehler in der Angabe der Kilometrierung des Vorhabens richtigzustellen.

Hinsichtlich der Einwendungen zum *2dB-Kriterium*, dessen zu erwartenden Überschreitens sowie der Forderung nach *bahnseitigen Schallschutzmaßnahmen im Wohngebiet der Anrainergemeinden, insbesondere der Gemeinde Weikendorf* ergibt sich letztendlich zusammenfassend aus Sicht der Behörde Folgendes: Die Darstellungen der Prognose beruhen auf der Zahlengrundlage von 2017. Somit kann durchaus eine Differenz zu 2019 bestehen. Dies ist gutachterlich auch ausgeführt. Diese Berechnungsgrundlage aus 2017 führt aber im Ist-Bestand allenfalls zu geringeren Grundbelastungen (im Vergleich zu 2019) in der Berechnung des Lärmes und kann sich somit allenfalls positiv auf die darauf basierenden weiteren Wirkungen auf die Schutzgüter auswirken. Dass das Betriebsprogramm als Grundlage für die Berechnungen der Wirkungen auf die Schutzgüter verwendet wurde und daher auch eine Abweichung vom Istbestand bestehen kann und diese unerheblich ist, wurde in der Beantwortung der Einwendungen seitens des Sachverständigen für Lärm- und Erschütterungsschutz im Umweltverträglichkeitsgutachten auf der Seite 196 ausführlich, nachvollziehbar und schlüssig erläutert: *Für die Kalibrierung des Ausbreitungsmodells 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 ... Hinsichtlich des Einwands, dass ausschließlich sehr langsam fahrend oder haltende Dieseltriebwagen erfasst wurden, kann erklärend festgestellt werden, dass für die Kalibrierung des 3D-Prognosemodells die tatsächlich gefahrene und erfasste Fahrgeschwindigkeit auch entsprechend in der Kalibrierung des 3D-Prognosemodells modelliert und berücksichtigt wurde. Für die Ableitung der Grenzwerte in der Beurteilung der Bauphase ist eine geringere Fahrgeschwindigkeit konservativ im Sinne des Schutzes der Anrainer. Aus einer geringeren Fahrgeschwindigkeit und vermeintlich geringen Emissionen resultiert ein geringerer Umgebungslärmpegel (abgeleitet aus dem Messwert) und dadurch ein geringerer Planungsrichtwert (Grenzwert) für die zulässigen Immissionen während der Bauphase. ... Die Berücksichtigung der Prognosegeschwindigkeit von 120 km/h findet in der Ausbreitungsberechnung für die Prognose 2025+ statt. Entsprechend dem Stand der Technik und der gültigen Verordnungen, Normen und Richtlinien darf bei einer Bestandsmessung eine künftige Prognosegeschwindigkeit nicht berücksichtigt werden, da die Messung der derzeitigen Ortsüblichkeit entsprechen muss. ... Entsprechend dem Stand der Technik und der gültigen Verordnungen, Normen und Richtlinien (ONR 305011; RVE 04.01.02) wurde in den Haltestellen keine Verringerung der Fahrgeschwindigkeit angenommen und somit durchgehend die maximale Fahrgeschwindigkeit berücksichtigt. Die Zugemissionen in der Prognoseberechnung werden somit bei maximaler Fahrgeschwindigkeit, auch im Bahnhofsbereich, berücksichtigt.*

Aus Sicht der Behörde ist das Projekt somit vollständig nachvollziehbar und plausibel, weshalb der Antrag die Unterlagen um die fehlenden Vorhabensbestandteile zu ergänzen daher abgewiesen wird. Zudem werden aus Sicht der Behörde die anzuwendenden Umweltschutzvorschriften eingehalten und somit mit den vorgebrachten Einwendungen keine Verletzung subjektiv-öffentlicher Rechte aufgezeigt. Sämtliche Anträge waren daher abzuweisen.

Ausgenommen davon ist der Antrag betreffend ein *Fahrverbot für Baustellenverkehr auf der L3123 zur Entlastung der Gemeinde Weikendorf während der Bauphase*. Darauf wird unter Punkt V.2.2.4 weiter unten eingegangen.

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

Eingangs wird zu den Einwendungen der Umweltorganisation vom 26. Juli 2019, welche im Zuge der Einwendungsfrist der Einreichunterlagen erhoben und im Umweltverträglichkeitsgutachten behandelt wurden, auf Punkt V.2.2.1 der Begründung weiter oben verwiesen.

Zusammengefasst stellte der Vertreter der Umweltorganisation im Zuge der Verhandlung folgende Anträge:

- *die Frage der künftigen Weiterbehandlung der Haltestelle Weikendorf in das gegenständliche Verfahren einzubeziehen, sowie*
- *als Genehmigungsvoraussetzung im zu erlassenden Bescheid festzuhalten, dass eine Beibehaltung der Station in der derzeitigen Form sowie die Gewährleistung ihrer Ausbaufähigkeit vorgeschrieben wird*
- *dies auch für die Haltestelle Stripfing*
- *dem Sachverständigen im forsttechnischen Gutachten stehe die Interessensabwägung nicht zu sondern diese und die Würdigung der Interessen sei Aufgabe der Behörde. Diese wird daher aufgefordert die gebotene Interessensabwägung vorzunehmen und sie aber auch besser zu begründen als dies im Gutachten der Fall war*
- *der Sachverständige für Luft und Klima wird wegen des Auftritts von Meteoscience und Laboratorium für Umweltanalytik in wechselnden Rollen als Planer bzw. Prüfgutachter in anderen Verfahren unter Bezugnahme auf § 53 (1) iVm § 7 (1) AVG abgelehnt*
- *Auch ein zeitlich entsprechend langreichweitiges Monitoring ist nicht geplant deshalb wird beantragt der Projektwerberin eine Ergänzung aufzutragen.*

Grundsätzlich wird inhaltlich auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Äußerungen der Sachverständigen für die Fachbereiche Verkehr (Schiene/Straße/Bahnbetrieb), Lärm- und Erschütterungsschutz, Humanmedizin, Elektromagnetische Felder, Licht (Beleuchtung), Luft und Klima, Biologische Vielfalt - Tiere, Pflanzen (Ökologie) sowie Denkmalschutz, Raumplanung, Flächenverbrauch, Landschaftsbild, Kulturgüter im Umweltverträglichkeitsgutachten (Seiten 221 bis 231) sowie die ergänzenden Stellungnahmen der Sachverständigen (Seiten 32 bis 34 der Verhandlungsschrift) und der Projektwerberin (Seiten 34 bis 36 und 43 bis 46 der Verhandlungsschrift) in der Verhandlung verwiesen. Hinsichtlich der Vorbringen zum Fachbereich Lärm ist insbesondere auf die Ausführungen zum Schienenlärm unter Punkt V.2.1.6 der Begründung weiter oben zu verweisen.

Zu den Forderungen die Haltestellen Weikendorf und Stripfing ist festzuhalten, dass die Haltestelle Weikendorf lediglich betrieblich aufgelassen wird und der projektgemäß vorgesehene Abtrag des Randbahnsteigs der Haltestelle Stripfing gemäß Spruchpunkt I.3.1. Bestandteil der Genehmigung unter Mitanzwendung des Eisenbahngesetzes ist.

Zum Begriff „*langreichweitiges Monitoring*“ ist festzuhalten, dass diese Forderung zu wenig konkretisiert ist. Die entsprechenden Auflagenvorschläge der Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten wurden seitens der Behörde als ausreichend erachtet und dementsprechend als Spruchpunkte IV.2.5 (Zusätzliche Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen) und IV.3.2 (Biologische Vielfalt - Tiere, Pflanzen (Ökologie)) in die Nebenbestimmungen des

Bescheides übernommen. Zudem wird auch auf § 19 EisbG verwiesen, wonach die ÖBB-Infrastruktur AG als Eisenbahninfrastrukturunternehmen verpflichtet ist die Eisenbahn unter Berücksichtigung der Sicherheit, der Ordnung und der Erfordernisse des Betriebs der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn zu bauen, erhalten und zu ergänzen.

Zur Ablehnung des Sachverständigen für Luft und Klima wird auf die Ausführungen zur Beziehung von Sachverständigen und Befangenheitsgründen unter Punkt I.2.3 und II.3.2 der Begründung weiter oben verwiesen.

Zunächst ist festzuhalten, dass das Laboratorium für Umweltanalytik ein technisches Büro im Bereich Luftreinhaltetechnik ist, welches seine *Kunden unter anderem bei Infrastruktur- oder Energieprojekten, ebenso wie bei der Erstellung von Umweltverträglichkeitserklärungen und regelmäßigen Überprüfung industrieller Anlagen unterstützt*. Prof. Mursch-Radlgruber ist weder daran beteiligt noch dort angestellt. Die Meteo Science, Mursch-Radlgruber KEG ist die private Firma von Prof. Mursch-Radlgruber unter der er Gutachten erstellt und hat auch keine weiteren Mitarbeiter.

Für das gegenständliche Vorhaben wurden die Einreichunterlagen für das Fachgebiet Luft und Klima erstellt und Prof. Mursch-Radlgruber seitens der Behörde als UVP-Sachverständiger für dieses Fachgebiet bestellt. Der Kreis aus dem Planer bzw. Ersteller einer Umweltverträglichkeitserklärung der jeweiligen Projektweber und Sachverständige der Behörden rekrutiert werden können ist in Österreich überschaubar und ist es daher unumgänglich, dass diese Beteiligten einander kennen. sonstige wichtige Gründe vorliegen, die geeignet sind, ihre volle Unbefangenheit in Zweifel zu ziehen;

§ 31a Abs. 2 EisbG bestimmt, welche juristischen und natürlichen Personen *mit der Erstattung von Gutachten beauftragt werden dürfen*. Dies jedoch nur unter der Voraussetzung, dass *sie nicht mit der Planung betraut waren oder sonstige Umstände vorliegen, die die Unbefangenheit oder Fachkunde in Zweifel ziehen*.

Wie auch der Sachverständige in der Verhandlung bestätigt *haben die erwähnten Projekte mit dem gegenständlichen Verfahren keine Berührung. Auch gab es im gegenständlichen Verfahren keine fachlichen Kontakte mit dem Sachverständigen der Umweltverträglichkeitserklärung*.

Aus Sicht der Behörde liegt keinerlei Interessenskollision vor und sind auch keine begründeten Umstände hervorgekommen, keinen Anlass, die Befangenheit des Sachverständigen annehmen lassen. Der allgemein formulierte Verweis auf zwei Verfahren beim Land Niederösterreich ist somit nicht geeignet, nachvollziehbar aufzuzeigen, dass der eingesetzte Sachverständige befangen sei und gehen daher die diesbezüglichen Vorwürfe ins Leere.

Um Wiederholungen zu vermeiden, wird zu den anderen Vorbringen auf die Ausführungen in der Begründung zu den gleichlautenden Einwendungen und Stellungnahmen der weiteren Verfahrensbeteiligten verwiesen.

V.2.2.3 Stellungnahmen und Einwendungen nach der mündlichen Verhandlung

Auf das Schreiben der Vertreterin der GRÜNEN Bezirk Gänserndorf, Frau Beate Kainz vom 22. Oktober 2019 wurde bereits im Zusammenhang mit ihrer Stellungnahme vom 22. Juli 2019 unter Punkt V.2.2.1 der Begründung weiter oben eingegangen.

Mit E-Mail vom 23. Oktober 2019 stellte Herr Rainer Hynek als Nachbar und Vertreter der Bürgerinitiative Lärmschutz Weikendorf den ergänzenden Antrag auf *Erhalt und Ausbau der Haltestelle Stripfing bzw. Errichtung einer Möglichkeit den Betriebsverkehr der Schottergrube*

(Stripfing auf den Grundstücken 388/1, 388/2, 388/3 und 388/4) über die Bahn zu ermöglichen.

Dazu ist festzuhalten, dass die Errichtung einer Anschlussbahn nicht antragsgegenständlich ist. Die Behörde hat das eingereichte Projekt auf seine Umweltverträglichkeit hin zu überprüfen, d. h., die Behörde und damit auch die von ihr beigezogenen Sachverständigen haben das von der Antragstellerin vorgelegte Projekt ihrer Beurteilung zugrunde zu legen. Ein Ansuchen für eine Anschlussbahn muss vom jeweiligen eine Schottergrube betreibenden Unternehmen kommen.

Dieser Antrag ist daher zurückzuweisen. Im Übrigen wird auf die Ausführungen zu den gleichlautenden Vorbringen zur *Haltestelle Stripfing* weiter oben verwiesen.

Wie bereits unter Punkt I.9.3 der Begründung ausgeführt, hat die Umweltorganisation Virus mit E-Mail vom 7. November 2019 Einwendungen gegen die Verhandlungsschrift wegen Unrichtigkeit und Unvollständigkeit erhoben sowie die seitens der Behörde gewählte Art der Abfassung der Niederschrift kritisiert.

Zur Unrichtigkeit und Unvollständigkeit der Verhandlungsschrift ist festzuhalten, dass es sich bei den beantragten Verbesserungen von Bezeichnungen von Gesetzesziten in den protokollierten Stellungnahmen in der Verhandlung maximal um offensichtliche Schreibfehler handelt, die das Verständnis für die Vorbringen des Einschreiters in der Verhandlung keinesfalls verunmöglichen.

Zum Verbesserungsersuchen *auf S. 31 4. Absatz erster Satz, wonach der Bezirk Gänserndorf nach langen Jahren in denen dies jeweils der Fall war, nun nicht mehr als belastetes Gebiet Luft für PM10 ausgewiesen ist*, ist anzumerken, dass in § 1 der Verordnung über belastete Gebiete (Luft) zum Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 Gebiete ausgewiesen sind, in denen die Immissionswerte des Immissionsschutzgesetzes-Luft wiederholt oder auf längere Zeit in Bezug auf Luftschadstoffe überschritten werden.

Diese Verordnung der Bundesministerin für Nachhaltigkeit und Tourismus über belastete Gebiete (Luft) 2019 wurde zuletzt mit BGBl. II Nr. 101/2019 vom 23. April 2019 mit Wirksamkeit 24. April 2019 aktualisiert.

Die UVP-Behörde hat sich an den zum Zeitpunkt der Entscheidung maßgeblichen Sachverhalt bzw. die Rechtslage zu halten. Es ist daher die ab 24. April 2019 anzuwendende Fassung der Verordnung Belastete Gebiete (Luft) 2019 bei der Entscheidung anzuwenden.

Zur Art der Protokollierung ist auf § 39 Abs. 2 AVG zu verweisen. Demnach gilt für die Durchführung des Ermittlungsverfahrens der Grundsatz der Amtswegigkeit (Offizialmaxime). Die Behörde hat den Gang des Ermittlungsverfahrens zu bestimmen und sich bei allen Verfahrensanordnungen von Rücksichten auf möglichste Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis leiten zu lassen. Weiters hat nach Abs. 2a jede Partei ihr Vorbringen so rechtzeitig und vollständig zu erstatten, dass das Verfahren möglichst rasch durchgeführt werden kann (Verfahrensförderungspflicht).

Wie der Verhandlungsschrift vom 24. Oktober 2019 zu entnehmen ist, erfolgte im Zuge der Eröffnung der Verhandlung samt Rechtsbelehrung seitens der Verhandlungsleiterin die Verfahrensordnung, dass - im Sinne der Verfahrensökonomie - sämtliche mündlich vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen, bei Bedarf unter Hilfenahme der anwesenden Vertreterinnen und Vertreter der Behörde zu Protokoll zu diktieren und zu unterfertigen sind. Es wurde somit allen Anwesenden das Angebot gemacht, bei der Erstellung jener Stellungnahmen, die in die Verhandlungsschrift aufgenommen werden sollen, unterstützt zu werden bzw.

die zur Verfügung gestellten Schreibkräfte in Anspruch zu nehmen. Im Zuge der Verhandlung wurde dem Einschreiter sogar auch noch einmal persönlich dieses Angebot unterbreitet, er lehnte dieses jedoch ab.

Der Umweltsenat hat in seinem Bescheid Pitten-Seebenstein II, ausgesprochen, dass die Vorgangsweise einer Behörde, die mündliche Verhandlung während der Protokollierung der Einwendungen (im hinteren Teil des Verhandlungssaales) fortzusetzen, durchaus dem Gebot einer ökonomischen Verfahrensführung entspricht und nicht geeignet ist, Parteirechte zu beeinträchtigen, wenn die Parteien den Zeitpunkt, zu dem sie Einwendungen zu Protokoll geben, selbst wählen können. Gemäß § 14 Abs. 1 Satz 2 AVG sind Verhandlungsschriften so abzufassen, dass bei Weglassung alles nicht zur Sache Gehörigen der Verlauf und der Inhalt der Verhandlung richtig und verständlich wiedergegeben wird. Daraus ist jedoch nicht abzuleiten, dass jede Äußerung eines Teilnehmers oder jedes Vorkommnis protokolliert werden muss. Maßstab hierfür ist vielmehr das Ziel, den entscheidungsrelevanten Sachverhalt vollständig und richtig wiederzugeben und den Parteien Gelegenheit einzuräumen, ihre verfahrensmäßigen Rechte wahrzunehmen. Dieser Rechtsansicht hat sich das BVwG im Erkenntnis vom 20.10.2016, W225 2106319-1, zum Bundesstraßenvorhaben S7 West angeschlossen.

Elektronisch erstellte Niederschriften sind bereits rechtlich als Vollschriften zu bewerten, weshalb § 14 Abs. 7 AVG (Transkription eines Schallträgers oder Kurzschrift in Vollschrift, sogenannte „Wortprotokolle“) auf jene nicht anwendbar ist (vgl. Hengstschläger/Leeb, AVG (2005) § 14 Rz 9).

Somit ist zusammenfassend festzustellen, dass die Beteiligten ihre Wortmeldung bei den Schreibplätzen im hinteren Teil des Verhandlungssaales mit Unterstützung fachkundiger Mitarbeiter der Behörde zu Protokoll geben konnten. Jeder Beteiligte hatte dadurch die Möglichkeit, dem Verhandlungsverlauf ungestört folgen, da die Protokollierung auch während der Verhandlungspausen und am Ende jedes Verhandlungstages möglich war. Diese Vorgehensweise, Wortmeldungen nicht wörtlich und unmittelbar mitzuprotokollieren, sondern über Verhandlung ein Ergebnisprotokoll im Sinne der §§ 44 iVm 14 AVG zu erstellen, wurde aufgrund der erfahrungsgemäß in UVP-Verfahren großen Anzahl an Beteiligten gewählt und entspricht der gängigen Praxis in Großverfahren. Maßstab hierfür ist das Ziel, den entscheidungsrelevanten Sachverhalt vollständig und richtig wiederzugeben und den Parteien bis zum Schluss der Verhandlung Gelegenheit einzuräumen, ihre verfahrensmäßigen Rechte wahrzunehmen. Dass Verfahrensbeteiligte davor schon die Verhandlung verlassen liegt nicht in der Sphäre der Behörde. Mit diesen Einwendungen werden daher weder die Unvollständigkeit noch die Unrichtigkeit der Verhandlungsschrift aufgezeigt.

Wie bereits unter den Punkten I.9.3, I.10.1 und I.11.3 der Begründung ausgeführt, hat Herr Rainer Hynek als Vertreter der Bürgerinitiative Lärmschutz Weikendorf und Nachbar mit E-Mail vom 14. November 2019 sowohl eine Replik mit Einwendungen zur Verhandlungsschrift als auch ergänzende Vorbringen übermittelt.

In seiner Replik brachte er vor, die Projektleitung hätte sich an der Wandkarte zu diesem Antrag positiv geäußert und außerdem lärm mindernde Schwellen bzw. Auflagen gefordert, dies aber in der Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG in der Verhandlung nicht festgehalten. Dazu wird im Punkt V.2.2.4 weiter unten näher eingegangen. Ansonsten werden sowohl in der Replik als auch in den ergänzenden Vorbringen im Wesentlichen gleichlautende Stellungnahmen abgegeben.

Zur Anmerkung worauf sich die Passage *Zugfrequenzen: Seite 2 1. Absatz* in der *Stellungnahme des Sachverständigen für Verkehr Eisenbahnbetrieb, Herr Ing. Werner Stella zur Stellungnahme*

von Rainer Hynek beziehe, ist festzuhalten, dass der Ausdruck der protokollierten Stellungnahme des Einschreiters in der Verhandlung mehrere Seiten umfasste. Dem Sachverständigen wurde zwecks Verschriftlichung seiner mündlichen Stellungnahme zu den Zugzahlen bzw. zum Betriebsprogramm eine Kopie des Ausdrucks der bei den Schreibplätzen zu Protokoll gegebenen Äußerungen des Einschreiters zur Verfügung gestellt. Offensichtlich hat sich der Sachverständige dabei bei dessen Seitennummerierung vertan. In der zusammengefassten Verhandlungsschrift ist der bezughabende Antrag des Einschreiters auf Seite 21 der Verhandlungsschrift zu finden.

Den Behauptungen, *diese Stellungnahme widerspreche den Angaben der UVE vom Februar 2019, S 14, 3.3.1 Betriebsprogramm und Die Behauptung „Das Betriebsprogramm 2017 bezieht sich auf betriebliche Trassen, die gefahren werden könnten.“, ist falsch*, ist entgegenzuhalten, dass laut Definition ein Betriebsprogramm das Verkehrsaufkommen des maximal belasteten Tages darstellt, wobei auch Züge ausgewiesen werden die nicht unbedingt zum Einsatz kommen, wie Bedarfzüge (vorbereitete Trassen für eventuelle Züge) und Dienstzüge (Lokzüge, eventuell notwendige Fahrten mit Kleinwagen usw.). Ein Betriebsprogramm stellt den Rahmen eines Fahrplanes dar, in dem mit einer ausreichenden Betriebsqualität ein Streckenabschnitt befahren wird oder werden kann. Bei einer Umweltverträglichkeit werden Betriebsprogramme gegenübergestellt, wobei für den Bestand grundsätzlich, für die Prognose jedoch immer das Betriebsprogramm heranzuziehen ist. Dies erfolgte auch in diesem UVP-Verfahren, wobei das „reale Verkehrsprogramm 2017“ als „Betriebsprogramm 2017“ zur Beurteilung herangezogen wurde.

Dem Vorbringen, die Aussage des Sachverständigen für Eisenbahnbetrieb auf Seite 27 der Verhandlungsschrift, *die Steigerung der Anzahl der Güterzüge beträgt 6 auf 9 sei falsch*, ist zuzustimmen. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass im Umweltverträglichkeitsgutachten unter anderem auf den Seiten 226 bzw. 228 von einer Steigerung der Güterzüge *um 4 Züge (+ 66%)* die Rede ist. Auch in der Umweltverträglichkeitserklärung vom Februar 2019, (Seite 14, 3.3.1 Betriebsprogramm) werden bei der Zugzahlenabschätzung für 2025+ *34 Eil- und Regionalzüge, 9 Ferngüterzüge, 1 Nahgüterzug und 5 Dienstzüge (gesamt somit 49 Züge) in 24 Stunden* prognostiziert. Aus Sicht der Behörde handelt es sich hierbei um ein Additionsversehen bei Fern- und Nahgüterzügen in der während der Verhandlung abgegebenen Stellungnahme und ergeben sich dadurch keine Änderungen der Ergebnisse des Umweltverträglichkeitsgutachtens.

Zu den wiederholt gestellten Fragen zum Betriebsprogramm ist darauf hinzuweisen, dass zwischen Planung eines Vorhabens und dessen Einreichung bei der Behörde üblicherweise bis zu zwei Jahre liegen. Wegen der erforderlichen Zeit für die Planung wurde das „Betriebsprogramm 2017“ für die Umweltverträglichkeitserklärung herangezogen. Zudem können durch Umstände wie Baumaßnahmen bei Zulaufstrecken oder im unmittelbaren Bereich (z.B. Ausbau Stadlau-Marchegg) bzw. bei einem schlechten Erhaltungszustand der Strecke umfangreiche Umleitungsverkehre, insbesondere im Güterverkehr notwendig werden. Ebenso kann durch wirtschaftliche Rahmenbedingungen ein Betriebsprogramm zeitbegrenzt vom „Istzustand“ abweichen. Dies hat jedoch nicht zur Folge, dass ein bestehendes Betriebsprogramm für die Beurteilung der Umweltverträglichkeitserklärung nicht herangezogen wird. Das „Betriebsprogramm 2017“ ist somit aus Sicht der Behörde unter der Berücksichtigung des Planungslaufes richtig gewählt. Der „Istzustand“ für die Beurteilung der Umweltverträglichkeitserklärung ist das „Betriebsprogramm 2017“.

Die vermeintlichen Widersprüche des Sachverständigen für Eisenbahnbetrieb in seiner „Richtigstellung“ auf Seite 27 der Verhandlungsschrift resultieren aus der mündlichen Diskussion in

der Verhandlung mit dem Einschreiter betreffend die Umweltverträglichkeitserklärung, Einlage 7.1.1 Pkt. 3.3.1 „Nullvariante 2025“ *„In der Nullvariante kommt es zu keiner Änderung gegenüber dem Bestand“* (Gemeint war hier das Betriebsprogramm) in Gegenüberstellung der Aussage im Umweltverträglichkeitsgutachten auf Seite 38 *„Dem gegenüber entfallen bei Unterbleiben des Vorhabens laut UVE folgende Auswirkungen “ ... - Keine Erhöhung der Zugfrequenz ...“*

Der Sachverständige gab in seiner schriftlich protokollierten Stellungnahme die kritisierte „Richtigstellung“ ab, um der falschen Interpretation dieser beiden Aussagen sowie der während der mündlichen Verhandlung getätigten mündliche Aussage, dass: *„keine Erhöhung von Zugfrequenzen stattfindet kann“* entgegenzuwirken. Festzuhalten ist jedenfalls, dass die Feststellung, dass *auch bei Nichtausführung des Bauvorhabens die Prognose 2025+ bezüglich Zugzahlen erfüllt werden kann* keineswegs die Aussage im Umweltverträglichkeitsgutachten ändert.

§ 53 Abs. 1 AVG normiert hinsichtlich der nichtamtlichen Sachverständigen ein Ablehnungsrecht der Parteien sowohl für den Fall, dass die Unbefangenheit des nichtamtlichen Sachverständigen als auch dessen Fachkunde in Zweifel steht. Hierbei sind im Rahmen einer Ablehnung jene Umstände glaubhaft zu machen, aus denen sich ergibt, dass die Unbefangenheit oder Fachkunde in Zweifel steht. Die mangelnde Fachkunde eines Sachverständigen kann - wie in der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofs bereits hinsichtlich des Amtssachverständigen klaggestellt wurde- mit Erfolg nur durch ein konkretes Vorbringen geltend gemacht werden, wonach das vom Sachverständigen erstattete Gutachten unrichtig oder unvollständig ist (vgl VwGH vom 20. September 2000, Zl. 99/03/0024 und vom 9. September 2015, Zl. 2013/03/0120). Derartig konkrete Anhaltspunkte, die die Fachkunde des UVP-Sachverständigen für Eisenbahnbetrieb in Zweifel ziehen können, wurden durch die Bezweifelungen der zur Beurteilung der Schallimmissionen herangezogenen Daten nicht dargetan. Insbesondere vermag die Behauptung, dass Dipl.-Ing. Werner Stella als UVP-Sachverständige *seiner eigenen Aussage im Umweltverträglichkeitsgutachten diametral widerspreche*, eine mangelnde Fachkunde nicht zu begründen.

Zur Frage, *ob ein gefahrloses Anfahren der Hst. Weikendorf mit Zügen von 60 m Länge möglich ist*, wird auf die bereits weiter oben getätigten Ausführungen zur Auflassung der Haltestelle Weikersdorf verwiesen. In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass in den Einreichunterlagen die Länge des Bahnsteiges mit 60 m angegeben ist (siehe auch Umweltverträglichkeitserklärung Punkt 3.4 Technische Beschreibung, Seite 14). Die Behauptung er wäre unter 60 m (ohne genauere Angaben) ist nicht konkretisiert. Ungeachtet dessen wäre entweder die Reisezuglänge den Bahnsteigen oder der Bahnsteig den Reisezuglängen anzupassen.

Zum Vorwurf *eine Prognose, die um 3 dB von der Realität abweichen kann, sei zur Beurteilung eines Kriteriums von 2dB ungeeignet* ist auf folgenden Befund des Sachverständigen für Lärm- und Erschütterungsschutz auf Seite 39 f. des Umweltverträglichkeitsgutachten zu verweisen: *„Im vorliegenden Projekt stellt aus schalltechnischer Sicht die Gleise des Bestands und die Verkehrszahlen Prognose 2025+ die Null-Variante dar. Somit sind die Ausbreitungsbedingungen der Nullvariante mit den Schallimmissionen im Ist-Zustand vergleichbar. Aus schalltechnischer Sicht ergeben sich bei Unterbleiben des Vorhabens (Nullvariante) durch den Entfall der Bau-phase keine zusätzlichen Schallimmissionen in der betroffenen Nachbarschaft. Die geringfügig nachteiligen Auswirkungen durch die Erhöhung der Schallimmissionen aus dem Bahnbetrieb ist sowohl bei Unterbleiben des Vorhabens als auch bei einer Durchführung des Vorhabens gegeben.“*

Unter anderem auf Seite 207 f. des Umweltverträglichkeitsgutachtens wird wiederholt gutachterlich bestätigt, dass *die der schalltechnischen Untersuchung zugrunde liegende Berechnung der Schienenverkehrslärmimmissionen entsprechend dem Stand der Technik nach ONR 305011 erfolgte, die wiederum auf den Festlegungen für Schallausbreitungsberechnungen nach ÖNORM ISO 9613-2 basiert. Die Genauigkeit der Schallausbreitungsberechnung dieses Verfahrens bei breitbandigen Geräuschen wird gemäß Abschnitt 9, ÖNORM ISO 9613-2 (anhand der auf Seite 208 abgebildeten Tabelle) mit bis zu ± 3 db angegeben. Die Schallausbreitungsberechnungen in dem 3D-Prognosemodell werden auf Basis der Normen und Richtlinien mit günstigen Ausbreitungsbedingungen durchgeführt und sind daher konservativ. Die Genauigkeiten der Schallausbreitungsberechnung werden in der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung Abschnitt 3.6, mit Verweis auf ÖN ISO 9613-2 mit ± 3 dB für Objekte in einer Höhe von < 5 Meter und einer Entfernung von < 100 Meter korrekt.*

Die angegebenen, normativen Genauigkeiten treffen somit nur bei einem Vergleich von berechneten mit gemessenen Werten, nicht aber beim Vergleich zweier Rechenergebnisse untereinander (wie z.B. im 2dB Nachweis) zu.

Zu sämtlichen Forderungen betreffend die Adaptierung des Zahlenmaterials und dessen Offenlegung bzw. Nachreichung, Neuberechnung bzw. Neubewertung wird auf die bereits getätigten Ausführungen zu diesem Themenbereich verwiesen.

Der Forderung von Herrn Rainer Hynek als Nachbar *zusätzliche Lärmmessungen auf seinem Grundstück* durchzuführen wurde als Nebenbestimmung im Spruchpunkt Rechnung IV.1.1 getragen.

Zur Forderung, *einer Lärmschutzwand in verbautem Gebiet* wird auf die Ausführungen unter Punkt V.2.1.6 der Begründung zum Schienenlärm zitierten Aussagen des Sachverständigen für das Fachgebiet Humanmedizin verwiesen.

Eingangs wird nochmals auf die Zusammenfassung der gutachterlichen Aussagen der Sachverständigen auf Seite 232 des Umweltverträglichkeitsgutachtens hingewiesen, wonach aus fachlicher Sicht *im Projekt die Auswirkungen unter Berücksichtigung der angeführten und zusätzlichen Maßnahmen möglichst geringgehalten werden. Unter Berücksichtigung dieser Maßnahmen ist mit einer Einhaltung der Schutzziele in Betriebs- und Bauphase des Projekts zu rechnen. ... Die Auswirkungen des Vorhabens auf den Raum werden je nach Fachbereich als jedenfalls geringfügig betrachtet und im Bereich Verkehr als eher positiv betrachtet.*

Aus dem Umweltverträglichkeitsgutachten und den im Zuge der mündlichen Verhandlung von den betroffenen UVP-Sachverständigen ergänzend erstatteten Stellungnahmen ergibt sich, dass im vorliegenden Projekt die erforderlichen Grenzwerte zum Schutz vor Lärmimmissionen aus dem Schienenverkehr, wie sie in der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) enthalten sind, jedenfalls eingehalten werden.

Der in den Einreichunterlagen enthaltene Maßnahmen- und Begleitplanungsbericht, ON 7.1.2, Plannummer EGM-UV-0000AL-00-0712-00 beinhaltet eine zusammenführende und fachgebietsübergreifende Darstellung der für die Bau- und Betriebsphase erforderlichen schutzgutbezogenen Maßnahmen bzw. sind diese in den jeweiligen Umweltfachberichten angeführt.

Aus Sicht des Gutachters werden im Fachbereich Humanmedizin keine zusätzlichen Maßnahmen als von den jeweiligen Sachverständigen der einzelnen Wirkfaktoren empfohlen in der Bauphase empfohlen. Lediglich im Hinblick auf vorhabensbezogene Lärmimmissionserhöhungen werden bereits ab einem $L_{\text{night}} > 55$ dB Lärmschutzmaßnahmen empfohlen.

Wie schon weiter oben ausgeführt, wurde diese Forderung seitens der Behörde als zwingende Maßnahme gewertet und diese im Spruchpunkt IV.2.4 vorgeschrieben.

Ungeachtet dessen ist darauf hinzuweisen, dass die Fertigstellung des Vorhabens gemäß § 24h Abs. 1 UVP-G 2000 der Behörde von der Projektwerberin anzuzeigen ist. Gemäß § 24h Abs. 2 UVP-G 2000 kann die Behörde nach Einlangen der Fertigstellungsanzeige das Vorhaben darauf überprüfen, ob es der Genehmigung entspricht oder in Anwendung des § 24g Abs. 1 geringfügige Änderungen genehmigen.

Ungeachtet dessen, hat die Behörde im Hinblick auf die Interoperabilitäts-RL und die Eisenbahnsicherheits-RL die Verpflichtung, Eisenbahnanlagen vor Inbetriebnahme einer Prüfung zu unterziehen (zB Artikel 15 Interoperabilitäts-RL 2008/57/EG, Art 16 Absatz 2 Buchstaben a und b, Eisenbahnsicherheits-RL 2004/49/EG).

Bei positivem Abschluss der Interoperabilitätsprüfung wird durch die Benannte Stelle eine EG – Prüfbescheinigung ausgestellt und das Technische Dossier beigelegt. Auf Basis derartiger EG – Prüfbescheinigungen erstellt der Antragsteller eine sogenannte EG- Prüferklärung. Darin wird erklärt, dass das Teilsystem den Anforderungen der anwendbaren TSI gerecht wird.

Sollte sich im Zuge des Verfahrens zur Erteilung der nach dem Eisenbahngesetz (materienrechtlich) vorgesehenen Betriebsbewilligung herausstellen, dass zur Einhaltung der Grenzwerte zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind, wären diese in diesem Verfahren nachzuziehen.

§ 24h Abs. 5 UVP-G 2000 Die Behörde gemäß § 24 Abs. 1 hat gemeinsam mit den mitwirkenden Behörden das Vorhaben frühestens drei Jahre, spätestens fünf Jahre nach Verkehrsfreigabe daraufhin zu überprüfen, ob die Genehmigungsbescheide eingehalten werden und ob die Annahmen und Prognosen der Umweltverträglichkeitsprüfung mit den tatsächlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt übereinstimmen.

Gemäß § 24h Abs. 6 UVP-G 2000 haben die zuständigen Behörden die Beseitigung von im Rahmen der Überprüfung nach Abs. 2 oder der Nachkontrolle wahrgenommenen Mängeln und Abweichungen zu veranlassen.

Seitens der Umweltorganisation Virus mit E-Mail vom 7. November 2019 der ergänzende Antrag gestellt, *in eventu (für den Fall dass keine zeitlich erweiterten Verkehrsuntersuchungen vorgelegt werden) der Projektwerberin im Rahmen einer Nebenbestimmung ein Monitoring dergestalt aufzutragen, dass beginnend ab 2025 bis zum Jahr 2040 alle fünf Jahre das tatsächliche Betriebsprogramm erhoben und die lärmtechnische Situation untersucht wird und für den Fall von Grenzwertüberschreitungen zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen ergriffen werden müssen.* Diese Forderung ist eine Präzisierung des bereits in der Stellungnahme in der Verhandlung gestellten Antrags und wird auf die bezughabenden Ausführungen unter Punkt V.2.2.2 weiter oben verwiesen. In diesem Zusammenhang wird neuerlich insbesondere die bereits erwähnte Verpflichtung der ÖBB-Infrastruktur AG als Eisenbahninfrastrukturunternehmen nach § 19 EisbG hervorgehoben.

V.2.2.4 Stellungnahmen und Einwendungen im ergänzenden Ermittlungsverfahren

Wie bereits weiter oben unter den Punkten I.11 und III.7 angeführt, wurde seitens Herrn Rainer Hynek, Bahnstraße 8, 2253 Weikendorf, als Vertreter der Bürgerinitiative „Lärmschutz Weikendorf“ und Nachbar in der Verhandlung unter anderem der Antrag auf Vorschreibung eines *Fahrverbots für Baustellenverkehr auf der L3123 zur Entlastung der Gemeinde Weiken-*

dorf während der Bauphase gestellt. In der Replik auf die Verhandlungsschrift vom 14. November 2019 wurde vorgebracht, die Projektleitung hätte sich an der Wandkarte *zu diesem Antrag positiv geäußert und außerdem lärmmindernde Schwellen bzw. Auflagen gefordert*, dies aber in der Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG in der Verhandlung nicht festgehalten.

Auf Basis der Aussage des Sachverständigen für das Fachgebiet Verkehr (Schiene/Straße/Bahnbetrieb) in der Verhandlung, *wonach aus straßenverkehrlicher Sicht ein Fahrverbot für den Baustellenverkehr zwar empfehlenswert ist jedoch nicht zwingend erforderlich, hat die* die Behörde das Ermittlungsverfahren, wie unter Punkt III.7 der Begründung beschrieben, ergänzt.

Die Behörde hat zu dem Ergebnis dieses ergänzenden Ermittlungsverfahrens erwogen, dass es aus Sicht der befassten Sachverständigen denkbar ist, die Baustellenzufahrt zur Eisenbahnbrücke in Weikendorf bzw. zur Bahnstation entweder von der B 8 oder von der L 3005, jeweils südlich der Bahn über den Sonnenweg und die Bahnstraße abzuwickeln. Entlang der alternativen Baustellenzufahrt vom Sonnenweg bzw. dem südlichen Teil der Bahnstraße zur Eisenbahnbrücke befinden sich – abgesehen von zwei Anrainerwohnbauten – nur landwirtschaftlich genutzte Flächen. Damit wäre einerseits die unbedingt erforderliche Zufahrt zur Eisenbahnbrücke im km 33,728 von Süden her gewährleistet, andererseits aber eine geringere Anzahl von Anwohnern vom Baustellenverkehr betroffen.

Den dadurch betroffenen Grundstücksinhabern wurde als neu betroffene Parteien in Wahrung des Parteiengehörs gemäß § 45 Abs. 3 AVG die Möglichkeit eingeräumt bis spätestens 20. Jänner 2020 dazu Stellung zu nehmen. Stellungnahmen von diesen sind bei der Behörde jedoch keine eingelangt.

Im Hinblick auf die Genehmigungsvoraussetzungen des § 24f UVP-G 2000 sowie die Ausführungen unter Punkt V.2.1.7 zum sonstigen Lärm wurde seitens der Behörde insbesondere der weiter oben angeführten gutachterlichen Aussage des Sachverständigen für Humanmedizin gefolgt, *wonach aus individualmedizinischer Sicht davon auszugehen ist, dass in keiner der beiden eingereichten Varianten der/dem einzelnen Anrainer/in gesundheitlich bedenkliche Immissionen erwachsen. Da offenbar an der alternativen Zufahrtsstrecke eine geringere Anzahl an (bewohnten) Häusern besteht als in der Bahnstraße, ist somit auch die Größe der exponierten Population in der Variante mit dem Fahrverbot in der Bahnstraße geringer und diese aus präventivmedizinischer Sicht daher immissionsmäßig günstiger.*

Dementsprechend wurde das geforderte Fahrverbot als Nebenbestimmung in Spruchpunkt IV.1.2 vorgeschrieben.

Zu den unter Punkt I.11.7 angeführten mit E-Mail vom 13. Jänner 2020 sowie unter Punkt I11.8 angeführten mit E-Mail vom 20. Jänner 2020 bei der Behörde eingelangten *ergänzenden Vorbringungen [...] durch Rainer Hynek, Vertreter der Bürgerinitiative Lärmschutz Weikendorf und Nachbar, Bahnstraße 8, 2253 Weikendorf* ist festzuhalten, dass es sich dabei um Wiederholungen bzw. Zusammenfassungen der bisherigen Vorbringen handelt. Neue Tatsachen kamen durch die beiden letztgenannten Schreiben somit nicht mehr hervor.

Inhaltlich wird daher wiederholt auf die aus Sicht der Behörde schlüssigen und nachvollziehbaren gutachterlichen Äußerungen der Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten (Seiten 194 bis 199 und 218 bis 221) sowie deren ergänzenden Stellungnahmen der Sachverständigen (Seiten 24 bis 27 der Verhandlungsschrift) und der Projektwerberin (Seiten 34 bis 36 und 42 der Verhandlungsschrift) in der Verhandlung verwiesen.

Im Umweltverträglichkeitsgutachten wird schlüssig und nachvollziehbar dargelegt, dass durchgehend die maximale Fahrgeschwindigkeit berücksichtigt wurden. Die Zugemissionen in der Prognoseberechnung werden somit bei maximaler Fahrgeschwindigkeit, auch im Bahnhofsbereich, auf der sicheren Seite berücksichtigt.

Seitens der Projektwerberin wird vor Baubeginn ein umfangreiches Beweissicherungsprogramm durchgeführt, bei welchem das Grundstück Bahnstraße 8, 2253 Weikendorf von Herrn Rainer Hynek gemäß Spruchpunkt IV.1.1 jedenfalls miteinbezogen wird.

VI. Erwägungen zu den Genehmigungsvoraussetzungen

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

VI.1.1. Zu § 24f Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000

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

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

Die Sachverständigen stellen wie bereits unter Punkt III.1. der Begründung weiter oben im Fragenbereich 2 des Umweltverträglichkeitsgutachtens fest, dass aus fachlicher Sicht

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

Aus fachlicher Sicht werden im Projekt die Auswirkungen unter Berücksichtigung der angeführten und zusätzlichen Maßnahmen möglichst geringgehalten. Unter Berücksichtigung dieser Maßnahmen ist mit einer Einhaltung der Schutzziele in Betriebs- und Bauphase des Projekts zu rechnen.

Die Sachverständigen kommen somit zum Schluss, dass Emissionen von Schadstoffen entsprechend dem Stand der Technik begrenzt werden. Die Genehmigungsvoraussetzung des § 24f Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 ist somit erfüllt.

VI.1.2. Zu § 24f Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000

Im Umweltverträglichkeitsgutachten wurde insbesondere von den Sachverständigen Forsttechnik, Wald- und Wildökologie, Lärm- und Erschütterungsschutz und Humanmedizin bestätigt, dass unter Berücksichtigung der von der Projektwerberin in den Einreichunterlagen vorgesehenen und von den Sachverständigen zusätzlich vorgeschlagenen Maßnahmen die Immissionsbelastung der zu schützenden Güter im Sinne des Immissionsminimierungsgebots gemäß § 24f Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 möglichst gering gehalten wird.

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

Bestehen besondere Immissionsschutzvorschriften, so ist gemäß § 24f Abs. 2 UVP-G 2000 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.

Maßgeblich für die Beurteilung der Vorhabenswirkungen auf den Menschen sind die Belastungen durch Lärm, Erschütterungen, elektromagnetische Felder, Luftschadstoffe und Lichtimmissionen sowohl in der Bauphase als auch in der Betriebsphase. Aufbauend auf die Teilfachgebiete im Umweltverträglichkeitsgutachten, insbesondere jener für die Wirkfaktoren Lärm- und Erschütterungsschutz, Luft und Klima, Elektromagnetische Felder und Licht wurde von dem Sachverständigen für Humanmedizin das Vorhaben entsprechend den geltenden Gesetzen, Normen, Verordnungen und Richtlinien und dem Stand der medizinischen Wissenschaften hinsichtlich der Gefährdung oder Schädigung der menschlichen Gesundheit geprüft. Die Beurteilung und Bewertung der Immissionseinwirkungen auf Menschen im Untersuchungsraum erfolgte dabei unter Berücksichtigung der von der Projektwerberin bereits im Projekt vorgesehenen und aller in der gegenständlichen zusammenfassenden Bewertung zusätzlich geforderten Maßnahmen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Humanmedizin gelangt zu dem eindeutigen Ergebnis, dass *bei Einhaltung der projektierten Maßnahmen sowie der unbedingt erforderlichen (zwingend vorgeschriebenen) Maßnahmen von keiner Gefährdung von Leben oder Gesundheit der Menschen ausgegangen werden kann.*

In Bezug auf Luftschadstoffimmissionen, wird zudem bestätigt, dass *die projektbezogenen Änderungen, die allenfalls zeitbegrenzt während der Bauphase auftreten werden, als humanmedizinisch nicht relevant angesehen werden können.*

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

Im Hinblick auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen der Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten gelangt die ho. Behörde zur Überzeugung, dass durch das

Vorhaben Immissionen vermieden werden, die das Leben oder die Gesundheit noch das Eigentums oder sonstige dingliche Rechte gefährden.

Die Genehmigungsvoraussetzung des § 24f Abs. 1 Z 2 lit. a UVP-G 2000 ist somit erfüllt.

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

Aus dem Umweltverträglichkeitsgutachten geht hervor, dass auf Grundlage der fachlichen Ausführungen der Sachverständigen, insbesondere der für die Fachbereiche Biologische Vielfalt - Tiere, Pflanzen (Ökologie), Luft und Klima, Forsttechnik, Wald- und Wildökologie, Wasserbautechnik, Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik sowie Abfallwirtschaft und Bodenchemie geschlossen werden kann, dass es zu keinen Immissionen kommt, die erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, wobei vom Vorhaben keine Gewässer betroffen sind. Insbesondere eine bleibende Schädigung des Bodens, der Luft, des Tier- und Pflanzenbestandes wurde von allen Sachverständigen der betroffenen Fachbereiche ausgeschlossen. Es wird seitens des Sachverständigen für Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik festgehalten, dass durch eine fast vollständige Abdeckung des Trassenverlaufs mit grundwasserschutzwirksamen Entwässerungs- und Querschnittsgestaltungsmaßnahmen sowie die Beibehaltung von etablierten Entwässerungssystemen im Bahnhofsbereich ein sehr guter Schutzgrad des Schutzgutes Grundwasser erreicht wird. Die Immissionsbelastung der zu schützenden Güter wird durch eine Risikoanalyse sowie ein umfangreiches Maßnahmenpaket möglichst gering gehalten, wobei im gegenständlichen UVP-Verfahren der Begriff der Immissionen alle Einwirkungen des Vorhabens durch Immissionen (z.B. Lärm, Erschütterungen, Luftschadstoffe, etc.) umfasst.

Zusammengefasst die Behörde somit zum Schluss,

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

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

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

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

Der Sachverständige für Humanmedizin gelangt zu dem eindeutigen Ergebnis, dass das Ziel des guten Erschütterungsschutzes während Bau- und Betriebsphase durch möglichst geringe Immissionsbelastung eingehalten wird. Zusätzlich werden erschütterungsintensiven Tiefbauarbeiten durch unbemannte Messungen monitort und in die Tagzeiten verlegt, so dass bei Berücksichtigung der ÖNORM S 9012 aus humanmedizinischer Sicht von keiner unzumutbaren Belästigung der NachbarInnen ausgegangen werden kann.

Die projektbezogenen Lärmimmissionen liegen mit Ausnahme des Objekts Salmhofer Straße 56 unterhalb der Grenzwerte der geltenden rechtlichen Normen. Dieses Objekt wird bereits

vor der Bauphase mit Lärmschutzfenstern ausgestattet. Aus humanmedizinischer Sicht wird aber auf die aktuellen WHO Leitlinien für Umgebungslärm verwiesen und daher empfohlen, bei vorhabensbedingten Immissionserhöhungen bereits bei $L_{\text{Nacht}} > 50 \text{ dB}$ (entsprechend $L_{\text{night}} > 55 \text{ dB}$) Lärmschutzmaßnahmen zu treffen.

Eine unzumutbare Belästigung der Menschen schloss die Sachverständige damit aus. Die Genehmigungsvoraussetzung des § 24f Abs. 1 Z 2 lit. c UVP-G 2000 ist somit erfüllt.

VI.1.2.1 Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung – SchIV

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

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

Der Sachverständige für Lärm- und Erschütterungsschutz hält im Umweltverträglichkeitsgutachten hinsichtlich des Schienenlärms fest, dass *im Bereich der Streckenführung in Oberweiden an einem Objekt (Salmhofer Straße 56) auf Basis der schalltechnischen Untersuchungen Maßnahmen erforderlich sind. Auf Basis der Wirtschaftlichkeitsprüfung der Lärmschutzmaßnahmen (Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung § 5 Abs. 3 SchIV) sind, sofern die Kosten von bahnsseitigen Lärmschutzmaßnahmen die Kosten von passiven Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster) um mehr als das Dreifache überschreiten, Lärmschutzfenster vorzusehen. In den übrigen Abschnitten der geplanten Strecke resultiert auf Basis der schalltechnischen Untersuchung eine geringfügige Veränderung der Immissionen um weniger als 1 dB im Vergleich zum Unterbleiben des Vorhabens.*

Eine Unterschreitung der Grenzwerte der SchIV ist aus humanmedizinischer Sicht nicht erforderlich da im Hinblick auf *besonders sensible oder berücksichtigende Bereiche im Einzelfall geprüft und festgestellt wurde, dass im gegenständlichen Verfahren keine solchen Bereiche vorliegen.* Ein Unterschreiten der Grenzwerte der SchIV ist daher nicht erforderlich. Spielplätze, Park- und Gartenanlage, wie sie im § 2 Abs. 5 SchIV angeführt werden, finden sich im Untersuchungsraum nicht, dies konnte im Rahmen des durchgeführten Lokalaugenscheins überprüft werden.

Vom Sachverständigen für Lärm- und Erschütterungsschutz wird auch bestätigt, dass im Vorhaben die für die Lärmbeurteilung und den Immissionsschutz relevanten Immissionspunkte nach dem Stand der Technik im Sinne des § 2 Abs. 5 SchIV identifiziert worden sind. Demnach *sind keine zusätzlichen Maßnahmen erforderlich, da die Schutzziele nach den gültigen Verordnungen, Normen und Richtlinien im Fachbereich Schalltechnik erfüllt werden (SchIV, ÖAL 3-1).* Jedoch sind *Maßnahmen vor allem im Ablauf des Bauszenario B2,4 (Abbruch Feldwegüberführung) und B2.5 (Brückenerrichtung) erforderlich. Im Fall von Überschreitungen der prognostizierten Richtwerte sind Sofortmaßnahmen im Bauablauf zu setzen (Umweltverträglichkeitsgutachten, Seite 235 f.).* Dem wurde mit den Vorschreibungen in den Spruchpunkten IV.2.4 und IV.2.5.2 Rechnung getragen.

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

Die Vorgaben der SchIV für den Schienenlärm wurden somit eingehalten. Eine Unterschreitung der Grenzwerte der SchIV im Einzelfall ist aus humanmedizinischer Sicht für das gegenständliche Vorhaben nicht erforderlich.

VI.1.3. Zu § 24f Abs. 1 Z 3 UVP-G 2000

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

Die Sachverständige für Abfallwirtschaft und Bodenchemie bestätigte, dass aus Sicht des Fachbereiches *Immissionen (z.B. durch flüssige Emissionen) vermieden werden, die erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind den Boden bleibend zu schädigen. In der Betriebsphase sind bauliche Einrichtungen und entsprechende Maßnahmen vorgesehen, so dass flüssige Emissionen in den Untergrund hintangehalten und Immissionen (insb. durch flüssige Emissionen) vermieden werden, die erhebliche Belastungen für den Boden darstellen würden. Erhebliche Immissionen z. B. durch flüssige Emissionen sind bei projektgemäßer Durchführung des Vorhabens und bei Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen nicht zu erwarten. Bei Einhaltung der beschriebenen Vorgangsweisen und Maßnahmen zur Lagerung und Entsorgung der anfallenden Abfälle, Altstoffe und Rückstände ist davon auszugehen, dass es zu keinen Auswirkungen auf den Untergrund kommt* (Umweltverträglichkeitsgutachten, Seite 127).

Um schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf den Boden zu verhindern oder verringern oder günstige Auswirkungen zu vergrößern wurden die in den Spruchpunkten IV.2.3. 1 bis IV.2.3.9 aufgenommenen zusätzlich zwingend erforderlichen Maßnahmen vorgeschlagen.

Es ist somit auch die Genehmigungsvoraussetzung des § 24f Abs. 1 Z 3 UVP-G 2000 erfüllt.

VI.1.4. Zu § 24f Abs. 3 und 4 UVP-G 2000

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

Den Vorgaben des § 24f Abs. 3 UVP-G 2000 hat die ho. Behörde dadurch entsprochen, dass sämtliche im Rahmen des Auflageverfahrens bei der UVP-Behörde eingelangten Einwendungen und Stellungnahmen von den Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten vom 6. September 2019 beantwortet wurden. Die Stellungnahmen und Einwendungen sind bei dessen Erstellung in die fachliche Beurteilung der Sachverständigen eingeflossen und wurden gegebenenfalls in Form von Maßnahmenvorschreibungen berücksichtigt.

Im Rahmen der fachlichen Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen und Einwendungen ergaben sich keine Gründe, die – bei Berücksichtigung der von den Sachverständigen zusätzlich für erforderlich erachteten Maßnahmen – einer Realisierung des Vorhabens entgegenstehen. In der mündlichen Verhandlung sind die Sachverständigen ebenfalls auf alle Vorbringen

der Verfahrensbeteiligten in fachlicher Hinsicht eingegangen, wobei in einigen Bereichen eine Änderung des im Umweltverträglichkeitsgutachten enthaltenen Maßnahmenkataloges erfolgte.

Die von den Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten vorgeschlagenen Maßnahmen werden, soweit deren Umsetzung in den Zuständigkeitsbereich der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Infrastruktur und Technologie fällt, als Auflagen und Vorschriften in den Bescheid übernommen. Dadurch wird sichergestellt, dass der gegenständliche Bescheid zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beiträgt.

Die von der UVP-Behörde vorgenommene Gesamtbewertung hat ergeben, dass kein Abweisungsgrund gemäß § 24f Abs. 4 UVP-G 2000 vorliegt. Das heißt, die Gesamtbewertung der Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung ergab keine schwerwiegenden Umweltbelastungen, die einer Realisierung des geplanten Vorhabens entgegenstehen. Die Gesamtbewertung erfolgte unter Berücksichtigung insbesondere der Umweltverträglichkeitserklärung und des Umweltverträglichkeitsgutachtens einschließlich der darin enthaltenen und in der mündlichen Verhandlung ergänzten fachlichen Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen und unter Berücksichtigung der von den Sachverständigen zusätzlich für erforderlich erachteten Maßnahmen sowie des Ergebnisses des ergänzenden Ermittlungsverfahrens, die in die Entscheidung Eingang gefunden haben.

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

Angemerkt wird, dass im Spruchpunkt IV. ausschließlich jene Maßnahmen des Umweltverträglichkeitsgutachtens sowie jene im Rahmen der mündlichen Verhandlung geänderten Maßnahmen als Nebenbestimmungen aufgenommen worden sind, deren Umsetzung in die Zuständigkeit der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Infrastruktur und Technologie als UVP-Behörde und teilkonzentrierte Genehmigungsbehörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 fällt. Diese Maßnahmen des Umweltverträglichkeitsgutachtens in der Fassung der mündlichen Verhandlung wurden mit einigen begründeten Ausnahmen als Nebenbestimmungen in den Spruch des gegenständlichen Bescheides aufgenommen.

VI.2. Bestimmung des Trassenverlaufs nach dem HIG

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

„Trassengenehmigung

§ 3. (1) Für die Sicherstellung des Trassenverlaufes einer Hochleistungsstrecke, die nicht durch Ausbaumaßnahmen – wie etwa Herstellung entsprechender Bahnkörper, Fahrleitungen, Sicherungsanlagen und sonstiger für den Bau und den Betrieb von und den Betrieb auf Hochleistungsstrecken notwendiger Eisenbahnanlagen – auf bestehenden Eisenbahnen eingerichtet werden kann, bedarf es einer Trassengenehmigung, die der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie auf Antrag eines Eisenbahnunternehmens nach den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn sowie unter Bedachtnahme auf die sonstigen öffentlichen Interessen und die Ergebnisse der Anhörung (§ 4) mit Bescheid zu erteilen hat.

Als Ausbaumaßnahmen sind dabei auch Trassenänderungen geringen Umfanges oder die Zulegung eines weiteren Gleises auf einer durchgehenden Länge von höchstens 10 km zu verstehen, wenn in diesen Fällen die Mitte des äußersten Gleises der geänderten Trasse von der Mitte des äußersten Gleises der bestehenden Trasse nicht mehr als 100 m entfernt ist.

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

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

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

Anhörung im Trassengenehmigungsverfahren

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

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

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

Rechtswirkungen einer Trassengenehmigung

§ 5. (1) Nach Erlassung des Trassengenehmigungsbescheides dürfen auf den vom künftigen Trassenverlauf betroffenen Grundstücksteilen (Hochleistungsstrecken-Baugebiet) Neu-, Zu-

und Umbauten nicht vorgenommen werden, keine Anlagen sonst errichtet oder geändert werden, keine Gewinnung mineralischer Rohstoffe aufgenommen werden sowie keine Deponien eingerichtet o-der erweitert werden; ein Entschädigungsanspruch kann hieraus nicht abgeleitet werden. Bauführungen, Anlagenerrichtungen oder -erweiterungen, die Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe sowie die Einrichtung oder Erweiterung von Deponien, die in rechtlich zulässiger Weise vor Erlassung des Trassengenehmigungsbescheides begonnen wurden, werden hievon nicht berührt.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Seitens des Sachverständigen Verkehr (Schiene/Straße/Bahnbetrieb) wird bestätigt, dass im Projekt die Erfordernisse einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn dargestellt sind. Weiters wird bestätigt, dass auf die sonstigen öffentlichen Interessen Bedacht genommen wurde.

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

Seitens des Landes Niederösterreich und der Standortgemeinden sind im Zuge des Verfahrens keine Stellungnahmen erfolgt. Die Wirtschaftskammer Niederösterreich sprach sich mit Stellungnahme vom 18. Juli 2019 positiv für die Erteilung der Trassengenehmigung aus.

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

Rechtswirkungen der Trassengenehmigung:

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

Auf die Ausnahmebestimmung des § 4 HIG wird hingewiesen.

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

VI.3. Mitbewerfung des EisebG 1957

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

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

Die Vorgangsweise und Kriterien zur Prüfung der Einhaltung der Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes wird in der Arbeitnehmerschutzverordnung Verkehr 2017 – AVO Verkehr 2017, BGBl. II Nr. 17/2012, idF BGBl. II Nr. 288/2018 festgelegt. Insbesondere in den §§ 11 und 12 der zitierten Norm ist die Prüfung der Einhaltung der Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes im Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren festgelegt.

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

Seitens der Antragstellerin wurde ein Gemeinschaftsgutachten gemäß § 31a EisebG vom 29. Mai 2019 vorgelegt. Da das betreffende Vorhaben eine Hauptbahn betrifft, enthält das Gutachten auch eine allgemein verständliche Zusammenfassung.

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

- *Eisenbahnbautechnik*
- *Eisenbahnbetrieb*
- *Leit- und Sicherheitstechnik*
- *Energieversorgung 16,7 Hz & 50 Hz*
- *Konstruktiver Ingenieurbau*
- *Hochbau*
- *Geotechnik*
- *Wasserbautechnik*

Verfasser des Gutachtens ist die benannte Stelle „Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H. Untere Viaduktgasse 2, 1030“ und entspricht dieses somit den Kriterien des § 31a Abs. 2 Z 2

EisbG. Ebenso erfüllen die von der benannten Stelle beigezogenen externen Sachverständigen (Leit- und Sicherungstechnik) diese Voraussetzung.

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

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

Dem Gutachten ist zu entnehmen, dass die Anforderungen des ArbeitnehmerInnenschutzes entsprechend der AVO Verkehr 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 bestehen gegen die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß § 31 ff. EisbG keine Bedenken.

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 ArbeitnehmerInnenschutzes dem Stand der Technik entspricht.

2. Berührte Interessen von Gebietskörperschaften

Seitens der Marktgemeinde Weikendorf wurde im Zuge der mündlichen Verhandlung eine Stellungnahme mit diversen Forderungen abgegeben, eine Verletzung der von den Gebietskörperschaften wahrzunehmenden Interessen durch das gegenständliche Bauvorhaben wurden hierdurch nicht vorgebracht. Inhaltlich wurde bereits unter Punkt V.2.2.2 „Stellungnahmen und Einwendungen in der mündlichen Verhandlung“ weiter oben im Einzelnen näher eingegangen.

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

3. Eingewendete subjektiv öffentliche Rechte

Stellungnahmen und Einwendungen von Parteien erfolgten im Zuge des gesamten UVP-Verfahrens. Auf die fachliche Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen mit den Einwendungen und Stellungnahmen im Zuge der öffentlichen Auflage des Antrags und der Projektunterlagen im Umweltverträglichkeitsgutachten wird hingewiesen.

Auf diese sowie auf die Parteien- und Beteiligtenvorbringen im weiteren Verfahren wurde bereits weiter oben unter V.2.2 „Zu den Stellungnahmen und Einwendungen im Einzelnen“ im Einzelnen näher eingegangen.

Wie dem Spruchpunkt V. zu entnehmen ist, waren sämtliche Einwendungen, soweit es sich überhaupt um Einwendungen im Rechtssinne gehandelt hat, ab- bzw. zurückzuweisen. Zum Überwiegen des Öffentlichen Interesses siehe Punkt V.2.1.8 „Öffentliches Interesse“ weiter oben.

4. Einhaltung der Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes

Genehmigungen gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 dürfen, wenn dabei eisenbahnrechtliche

Verwaltungsvorschriften berührt sind, nur erteilt werden, wenn Arbeitnehmerschutzvorschriften der Genehmigung nicht entgegenstehen und zu erwarten ist, dass Gefährdungen für die Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer vermieden werden.

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

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

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

Das Ermittlungsverfahren hat keine Anhaltspunkte ergeben, dass durch das Vorhaben gegen zwingende Bestimmungen des Arbeitnehmerschutzes verstoßen würde. Unter Berücksichtigung des Bauentwurfs und des vorliegenden Gutachtens ergeben sich somit keine Zweifel, dass das Vorhaben den Bestimmungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht und die Genehmigungsvoraussetzungen nach dem ArbeitnehmerInnenschutzgesetzes eingehalten werden.

Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems

Da die gegenständliche Hochleistungs- und Eisenbahn-Fernverkehrsstrecke Gänserndorf – Marchegg Teil des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems ist bedeutet dies, dass auch die materiellrechtlichen Bestimmungen des 8. Teils des EisbG (§§ 86 ff) anzuwenden sind.

Hinsichtlich der Interoperabilität wurde durch die Benannte Stelle Bahn Consult TEN Bewertungsgesellschaft (BCTen, notified body Nr. 1602) eine Evaluierung der Teilsysteme Infrastruktur (einschließlich Personen mit eingeschränkter Mobilität) und Energie auf Basis der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität des europäischen Hochgeschwindigkeitssystems durchgeführt und entsprechende IOP Zwischenberichte für die Teilsysteme Infrastruktur (INF), einschließlich Personen mit eingeschränkter Mobilität (PRM) und Energie (ENE) vorgelegt.

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

Die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen richtet sich nach § 101 EisbG.

Gemäß § 101 EisbG müssen die Teilsysteme nach § 100 leg. cit. den grundlegenden Anforderungen entsprechen. Sofern eine einschlägige anzuwendende Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) im Sinne des § 89 leg. cit. vorliegt, ist die Interoperabilität eines Teilsystems im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen anhand dieser festzustellen.

Gemäß § 105 Abs. 1 EisbG hat die Antragstellerin eine EG-Prüferklärung für die betreffenden Teilsysteme gemäß § 103 EisbG für die Betriebsbewilligung vorzulegen.

CSM – Risikobewertung

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

Mit der Verordnung Nr. 352/2009/EG der Europäischen Kommission vom 24.04.2009 wurde eine „Gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken gemäß Artikel 6 Absatz 3 Buchstabe a der Richtlinie 2004/49/EG des europäischen Parlaments und des Rates“ im ABl. Nr. L108 vom 29.04.2009 erlassen (CSM-Verordnung).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Unterbrochene Verkehrsanlagen und Wasserläufe

Verkehrsanlagen und Wasserläufe, die durch den Bau und Betrieb der Eisenbahn gestört oder

unbenützlich werden, werden gemäß § 20 EisbG vorhabensgemäß von der Antragstellerin wiederhergestellt.

Zusammenfassung

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

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

VI.4. Mitbewilligung des WRG 1959

Zur besonderen Wasserbenutzung an öffentlichen Gewässern und privaten Tagwässern führt § 9 Abs. 1 WRG aus, dass jede über den Gemeingebrauch (§ 8) hinausgehende Benutzung der öffentlichen Gewässer sowie die Errichtung oder Änderung der zur Benutzung der Gewässer dienenden Anlagen einer Bewilligung der Wasserrechtsbehörde bedarf. Gemäß § 9 Abs. 2 WRG bedarf die Benutzung der privaten Tagwässer sowie die Errichtung oder Änderung der hierzu dienenden Anlagen dann einer Bewilligung der Wasserrechtsbehörde, wenn hierdurch auf fremde Rechte oder infolge eines Zusammenhanges mit öffentlichen Gewässern oder fremden Privatgewässern auf das Gefälle, auf den Lauf oder die Beschaffenheit des Wassers, namentlich in gesundheitsschädlicher Weise, oder auf die Höhe des Wasserstandes in diesen Gewässern Einfluss geübt oder eine Gefährdung der Ufer, eine Überschwemmung oder Versumpfung fremder Grundstücke herbeigeführt werden kann.

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

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

Gemäß § 32 Abs. 1 WRG sind Einwirkungen auf Gewässer, die unmittelbar oder mittelbar deren Beschaffenheit (§ 30 Abs. 3) beeinträchtigen, nur nach wasserrechtlicher Bewilligung zulässig. Bloß geringfügige Einwirkungen, insbesondere der Gemeingebrauch (§ 8) sowie die ordnungsgemäße land- und forstwirtschaftliche Bodennutzung (Abs. 8), gelten bis zum Beweis

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

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

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

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

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

- „a) eine Beeinträchtigung der Landesverteidigung oder eine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit oder gesundheitsschädliche Folgen zu befürchten wären;*
- b) eine erhebliche Beeinträchtigung des Ablaufes der Hochwässer und des Eises oder der Schiff- oder Floßfahrt zu besorgen ist;*
- c) das beabsichtigte Unternehmen mit bestehenden oder in Aussicht genommenen Regulierungen von Gewässern nicht im Einklang steht;*
- d) ein schädlicher Einfluss auf den Lauf, die Höhe, das Gefälle oder die Ufer der natürlichen Gewässer herbeigeführt würde;*
- e) die Beschaffenheit des Wassers nachteilig beeinflusst würde;*
- f) eine wesentliche Behinderung des Gemeingebrauches, eine Gefährdung der notwendigen Wasserversorgung, der Landeskultur oder eine wesentliche Beeinträchtigung oder Gefährdung eines Denkmals von geschichtlicher, künstlerischer oder kultureller Bedeutung oder eines Naturdenkmals, der ästhetischen Wirkung eines Ortsbildes oder der Naturschönheit oder des Tier- und Pflanzenbestandes entstehen kann;*
- g) die beabsichtigte Wasseranlage, falls sie für ein industrielles Unternehmen bestimmt ist, einer landwirtschaftlichen Benutzung des Gewässers unüberwindliche Hindernisse bereiten würde und dieser Widerstreit der Interessen sich ohne Nachteil für das industrielle Unternehmen durch Bestimmung eines anderen Standortes an dem betreffenden Gewässer beheben ließe;*
- h) durch die Art der beabsichtigten Anlage eine Verschwendung des Wassers eintreten würde;*

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

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

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

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

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

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

Nach Aussage der Sachverständigen für Wasserbautechnik und Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik im Umweltverträglichkeitsgutachten ist *der Untersuchungsraum in den beiden hydrologischen Karten (Blatt 1 und Blatt 2) dargestellt und erscheint nachvollziehbar* und wurde dieser *im Hinblick auf grundwasserwirtschaftliche Fragestellungen weit ausreichend festgelegt und deckt mit Reserve die Fragen des Fachgebietes ab, da nur die Auswirkung der Entwässerungsanlagen zu beurteilen ist. ... Die Entwässerungssituation wird nur im unmittelbaren Nahbereich der Strecke durch die baulichen Maßnahmen beeinflusst. Dies führt zu einer definierten Versickerung nach dem Stand der Technik. ... Die Berechnung der Ableitungen und Versickerungsmulden erfolgt nach Stand der Technik. ... Die Vorsorgemaßnahmen für außerbetriebliche Ereignisse wurden zweckmäßig nach Stand der Technik festgelegt und die Ausarbeitung eines Maßnahmen- Notfallplanes bis zur Betriebsbewilligung wird vorgeschrieben.* Diese verpflichtenden Auflagen wurden als Nebenbestimmungen in den Spruch des Bescheides übernommen.

Es ist kein wasserwirtschaftliches Regionalprogramm (§ 55g Abs. 1 Z 1 WRG) bekannt und vom wasserwirtschaftlichen Planungsorgan wurde keine Stellungnahme abgegeben.

Aus Sicht des Gutachters der Fachgebiete Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik ist die *Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher wasserwirtschaftlicher Konzepte und Pläne (GW-Schutz-, Schongebiete, Wasserversorgungsanlagen) und im Hinblick auf eine nachhaltige Nutzung von Ressourcen (Wasserbelastung) nur geringfügig durch das Vorhabensprojekt betroffen.*

Seitens des Sachverständigen für Wasserbautechnik wird bestätigt, dass *durch die Errichtung von Entwässerungsanlagen nach Stand der Technik statt der flächigen Versickerung von Niederschlagswässern im Bestand ohne die Möglichkeit des Rückhalts von ausgetretenen wassergefährdenden Stoffen bei Störfällen die qualitative Situation primär für die Grundwasserkörper in der Folge auch für Oberflächengewässer verbessert und die Nutzung der Wasserressourcen verbessert wird, da potentielle, qualitative Belastungen ausgeschaltet oder zumindest wesentlich reduziert werden. Die Hochwasserabflusssituation wird durch das Projekt nicht verschärft. Nachteilige Auswirkungen des Projekts auf künftige Hochwasserschutzprojekte sind nicht zu erkennen.*

Da keine Oberflächengewässer zufolge des Projektes berührt werden ergeben sich aus Sicht des Sachverständigen für Wasserbautechnik auch keine quantitativen Änderungen des Wasserhaushaltes. Der Sachverständige für die Fachgebiete Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik bestätigt, dass durch die Geringfügigkeit der Maßnahmen die quantitative Beeinflussung des Grundwassers weit unter jeder nachweisbarkeitsgrenze liegen wird.

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

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

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

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

VI.5. Mitbewertung des Forstgesetzes 1975

Gemäß § 17 Abs. 1 ForstG ist die Verwendung von Waldböden 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.

Für die Errichtung des gegenständlichen Vorhabens wurde die Bewilligung zur Rodung im Gesamtausmaß von 6.656 m² beantragt.

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

Dem Technischen Bericht Rodungen, ON 6.1.1, Plannummer EGM-EB-0000FW-00-6001-00 ist zu entnehmen, dass projektsgemäß für die von der temporären Rodung betroffenen Waldflächen von 475 m² nach Abschluss der Bauarbeiten vorgesehen ist, diese mit diversen standorttauglichen Laubgehölzen (z.B. Feldahorn, Spitzahorn, Hainbuche) sowie Sträucher (z.B. Hartriegel, Wolliger Schneeball, Hundsrose, udgl.) im Verhältnis 1:1 wiederbewaldet. Zum Ausgleich des Verlustes der Wirkungen des Waldes der permanenten Rodungen im Ausmaß von 6.181 m² bietet die Konsenswerberin in Anlehnung an die Möglichkeit des § 18 Abs. 1 lit. 3b ForstG 1975 i.d.g.F. eine Ersatzgeldleistung an.

Seitens des forsttechnischen Sachverständigen wird zum öffentlichen Interesse an der Walderhaltung folgendes ausgeführt:

„Im Waldentwicklungsplan (WEP) Gänserndorf, der für die Wälder im niederösterreichischen Projektabschnitt gültig ist, sind alle Wälder entlang der Trasse 115 zwischen Gänserndorf und Marchegg mit der Wertziffer 3-3-1 belegt und als „Standortschutzwälder“ (gemäß § 21 Abs. 1 ForstG idgF) anzusprechen, deren Standort durch die abtragenden Kräfte von Wind, Wasser oder Schwerkraft gefährdet ist und die eine besondere Behandlung zum Schutz des Bodens und des Bewuchses sowie zur Sicherung der Wiederbewaldung erfordern (Flugerdeböden). Die hohe Wohlfahrtsfunktion der Wälder ist insbesondere auf den geringen Bewaldungsprozent im Marchfeld zurückzuführen, und liegt im Klimaausgleich, der Reinigung und Erneuerung der Luft sowie des Wassers (tw. grundwassernahe Bestände) begründet.

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

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

Diese stocken nicht auf natürlichen Böden, sondern auf Kunstböden, und weisen daher nur eine geringe Schutzwirkung auf (keine Flugerdeböden); wegen der sehr trockenen Standorte auf Böschungen ist auch nur eine sehr eingeschränkte Transpirationsleistung möglich, und daher haben diese Bestände eine geringere klimaausgleichende Wirkung, als Waldbestände auf natürlichen Böden außerhalb des Betriebsbereiches der Eisenbahn. Die Wertigkeit der Wohlfahrtsfunktion wird daher nur als mittel eingestuft. Wegen der geringen Breite und der Lage im oder nahe vom Betriebsbereich der bestehenden Eisenbahn ist auch nur von einer geringen Wertigkeit der Erholungsfunktion auszugehen (Wertziffernkombination 1-2-1).

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

Hinsichtlich des Überwiegens des öffentlichen Interesses an der Errichtung des gegenständlichen Vorhabens wird auf die allgemeinen Ausführungen unter Punkt V.2.1.8 Öffentliches Interesse weiter oben verwiesen. Auch seitens des forsttechnischen Sachverständigen überwiegt das öffentliche Interesse an der geplanten Verwendung der zur Rodung beantragten Fläche aus fachlicher Sicht das öffentliche Interesse an der Erhaltung dieser Flächen als Wald und begründet dies insbesondere mit den insgesamt positiven Umweltauswirkungen des gegenständlichen Vorhabens (Reduzierung von Lärm und sonstigen Immissionen durch vermehrte Nutzung der Bahn sowie positive Auswirkungen auf den Klimaschutz).

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

Die Waldausstattung liegt in den von Rodungen betroffenen Katastralgemeinden) unter 20 % (15,9-16,3 %) und ist damit nach den einschlägigen forstfachlichen Richtlinien als nicht ausreichend zu bewerten, wobei allerdings zu berücksichtigen ist, dass es sich beim Marchfeld um eine jahrhundertealte Offenlandschaft handelt, die in Teilbereichen (insb. im unteren Marchfeld) von Natur aus Waldsteppencharakter aufweist, wo z.B. auf Sanddünenstandorten von Natur aus keine Bewaldung aufkommen würde.

Durch das Vorhaben kommt es

- *zu befristeten Rodungen (Bauphase) von Wald im Ausmaß rd. 0,05 ha und*
- *zu dauernden Rodungen (Betriebsphase) von rd. 0,62 ha.*
- *Bei den betroffenen Beständen handelt es sich meist um relativ junge Bestände mit Götterbäumen und Robinien); der Großteil der Rodeflächen befindet sich auf Sekundärstandorten im Bereich von Bahnböschungen.*

Die Auswirkungen der Rodungen auf die Waldausstattung sind aus Sicht des Sachverständigen in Bau- und Betriebsphase nur als geringfügig nachteilig zu bewerten.

Die Waldflächeninanspruchnahme in der Bauphase beträgt mit insgesamt 0,67 ha nur rd. 0,03% der gesamten Waldfläche der von der Strecke 115 berührten Katastralgemeinden (1.969 ha) und ist damit hinsichtlich der Auswirkungen auf die Waldausstattung in der näheren Umgebung der Rodeflächen vernachlässigbar. Gleiches gilt für die Betriebsphase (Waldflächeninanspruchnahme rd. 0,62 ha).

Aufgrund der geringen Waldausstattung in der Umgebung der Rodeflächen (mit Ausnahme der Katastralgemeinden Weikendorf und Baumgarten liegt die Waldausstattung der KG's unter 20 %, insgesamt liegt die Waldausstattung mit 1.969 ha Wald auf rd. 14.300 ha Gesamtfläche bei 13,8 %), werden trotz der geringfügigen Auswirkungen Ausgleichsmaßnahmen (Waldverbesserungen) vorgeschlagen.

Ersatzaufforstungen werden in einer fachgebietsübergreifenden Betrachtung im seit Jahrhunderten offenen Landschaftsraum des östlichen Marchfeldes für nicht sinnvoll erachtet. Waldverbessernde Maßnahmen im Bereich bestehender Waldflächen werden hier als die sinnvollere Ausgleichsmaßnahme angesehen.

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

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

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

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

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

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

Weiters hält der Sachverständige für Forsttechnik, Wald- und Wildökologie in seinem forstfachlichen Gutachten fest, *dass im Durchschnitt aller Katastralgemeinden entlang der Trasse die Waldausstattung 13,8% beträgt. Allerdings ist diese Situation in der Offenlandschaft des Marchfeldes, das als historische Kornkammer Österreichs anzusehen ist, und von Natur aus Charakter der Waldsteppe aufweist und in der auch von Natur aus unbewaldete Standorte (unbestockte Sanddünen) vorhanden waren, seit Hunderten von Jahren gegeben.*

Hinsichtlich der erforderlichen Wirkungen des Waldes gewährleistenden Waldausstattung (§ 17 Abs. 5 ForstG) ist auf die im Gutachten angeführten durchzuführenden waldverbessernden Maßnahmen in bestehenden Waldflächen im Ausmaß der Dauerrodefläche (6.181 m²) hinzuweisen und wird durch diese Maßnahme die vorhabensbedingte Rodung flächenmäßig kompensiert.

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

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

VI.6. Zu den Nebenbestimmungen

Nebenbestimmungen müssen möglichst klar bestimmten, nach Materien gegliederten Spruchpunkten zugeordnet werden können. Es muss nach Zuständigkeitsübergang eindeutig feststellbar sein, welcher Bescheidteil und welche Nebenbestimmungen von welcher Behörde zu vollziehen sind. Diesbezüglich ist anzumerken, dass die Vorschreibung sämtlicher Nebenbestimmungen im Rahmen der Zuständigkeit der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Infrastruktur und Technologie als Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G und somit aufgrund der Grundlage des UVP-G 2000 sowie des EisbG und der sonst mitangewende-

ten Materiengesetze erfolgt sind. Die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Infrastruktur und Technologie ist nach dem UVP-G 2000 somit zuständig für die Erlassung von Nebenbestimmungen in Bezug auf wichtige Hauptauswirkungen des Vorhabens, etwa durch Lärm und Luftschadstoffe. Aber auch auf Grundlage des § 19 Abs. 2 EibG ist die Vorschreibung dem Schutz von privatem und öffentlichem Gut dienender Auflagen möglich, durch die ein allenfalls entstehender Nachteil verhindert oder auf das unbedingt notwendige Maß herabgesetzt wird. Die die Bauphase betreffenden Vorschreibungen sind vom Zuständigkeitsübergang nicht betroffen. An nach dem Zuständigkeitsübergang zur weiteren Vollziehung an die außerhalb des UVP-Verfahrens zuständigen Behörden relevanten Vorschreibungen wird insbesondere auf die, die Betriebsphase betreffenden mitangewendeten materiellrechtlichen Genehmigungsbestimmungen und Vorschreibungen des Wasserrechts hingewiesen. Diese Nebenbestimmungen schließen eine neuerliche bzw. aufgrund der dort anzuwendenden materiellrechtlichen Bestimmungen präzisierende Vorschreibung durch die zuständigen Behörden im teilkonzentrierten Verfahren beim Landeshauptmann oder den Materieverfahren nach Landesrecht nicht aus.

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

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

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

Festzuhalten ist, dass das Umweltverträglichkeitsgutachten sowie die Verhandlungsschrift Bestandteil des gegenständlichen Bescheides sind. Allfällige dort enthaltene Erläuterungen und Begründungen sind somit insbesondere bei der Auslegung des Spruches heranzuziehen.

Im Wesentlichen wurden die im Umweltverträglichkeitsgutachten vorgeschlagenen zwingenden Maßnahmen in allenfalls durch das weitere Verfahren bedingter modifizierter Form in den Spruch übernommen. Die Nummerierung der Auflagen in den einzelnen Spruchpunkten erfolgt in fortlaufender Nummernfolge.

VII. Würdigung der vorliegenden Beweise und Stellungnahmen

Die Entscheidung gründet sich auf das durchgeführte Ermittlungsverfahren, insbesondere auf die Einreichunterlagen einschließlich der Umweltverträglichkeitserklärung, das Gutachten gemäß § 31a EibG vom 29. Mai 2019, Umweltverträglichkeitsgutachten vom 6. September 2019, das Forsttechnischem Gutachten vom 31. August 2019 sowie das Ergebnis der mündlichen Verhandlung vom 21. Oktober 2019 und des ergänzenden Ermittlungsverfahrens.

Die erkennende Behörde hält das Umweltverträglichkeitsgutachten samt den Ergänzungen in der mündlichen Verhandlung als tragende Beweismittel hinsichtlich der Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Hochleistungsstreckenvorhabens sowie die fachlichen Aussagen der Sachverständigen für Verkehr (Schiene/Straße/Bahnbetrieb) und Eisenbahnbetrieb im Hinblick auf die Beurteilung der Erfüllung der Kriterien gemäß § 3HIG und der Sachverständigen für den Fachbereich Wasserbautechnik, die Fachbereiche Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser

und Geotechnik sowie Abfallwirtschaft und Bodenchemie für die Belange des WRG für vollständig, schlüssig und nachvollziehbar. Es wurden insbesondere die Umweltauswirkungen ausreichend dargestellt und es konnte schließlich festgestellt werden, dass durch das Vorhaben bei Vorschreibung der im Umweltverträglichkeitsgutachten vorgesehenen unbedingt erforderlichen Maßnahmen keinerlei Gefährdungen, erhebliche Belastungen bzw. unzumutbare Belästigungen von den bzw. für die im UVP-G 2000 genannten Schutzgütern ausgelöst werden.

Zu allen beurteilungsrelevanten Themen wurden gutachterliche Stellungnahmen eingeholt, welche die Grundlage für das Umweltverträglichkeitsgutachten bilden. Die Gutachten bzw. gutachterlichen Stellungnahmen wurden von in den jeweiligen Fachgebieten einschlägig gebildeten Fachleuten erstellt, die nicht nur die fachliche Ausbildung, sondern auch eine langjährige Erfahrung als Sachverständige in den jeweils einschlägigen materienrechtlichen Genehmigungsverfahren besitzen, als gerichtlich beeidete Sachverständige eingetragen sind oder auch (in der Mehrzahl) wiederholt bei UVP-Verfahren - nicht nur bei Verfahren des (nunmehrigen) Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Infrastruktur und Technologie - als Gutachter beigezogen wurden.

Das von der Behörde eingeholte Umweltverträglichkeitsgutachten ist methodisch einwandfrei und entspricht - sowohl formal als auch inhaltlich - den allgemeinen Standards für derartige Gutachten. Die beigezogenen Sachverständigen gehen in ihren Stellungnahmen und Beiträgen auf die ihnen gestellten Fragestellungen im erforderlichen Ausmaß ein. Im Umweltverträglichkeitsgutachten wurden die Prüfmethoden und das Prüfergebnis beschrieben. Anhand dieser Beschreibung zeigt sich, dass bei der fachlichen Beurteilung nach wissenschaftlichen Maßstäben vorgegangen wurde. Vor allem kann nachvollzogen werden, dass der sachverständigen Beurteilung die einschlägig relevanten, rechtlichen wie fachlichen Regelwerke und technischen Standards zugrunde gelegt wurden. Angesichts dessen erfüllen die Ausführungen der von der Behörde beigezogenen Sachverständigen die rechtlichen Anforderungen, die an Gutachten gestellt werden.

Die Art und Weise, wie die Beweise (insbesondere das Umweltverträglichkeitsgutachten und gutachterlichen Stellungnahmen) von der Behörde erhoben wurden, entspricht damit den Bestimmungen des Ermittlungsverfahrens des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes.

Auch inhaltlich ist das Umweltverträglichkeitsgutachten sowie das gesondert eingeholte forstfachliche Rodungsgutachten schlüssig und nachvollziehbar. Ein Widerspruch zu den Erfahrungen des Lebens und den Denkgesetzen kann nicht erkannt werden. Sie sind daher der Entscheidung zu Grunde zu legen. Nach ständiger Rechtsprechung des VwGH kann ein von einem tauglichen Sachverständigen erstelltes, mit den Erfahrungen des Lebens und den Denkgesetzen nicht im Widerspruch stehendes Gutachten nur auf gleicher fachlicher Ebene durch ein gleichwertiges Gutachten oder durch fachlich fundierte Argumente tauglich bekämpft werden (VwGH 25.4.2003, 2001/12/0195 u.a.). Nur Widersprüche zu den Erfahrungen des Lebens und den Denkgesetzen können auch ohne sachverständige Untermauerung aufgezeigt werden (VwGH 20.10.2005, 2005/07/0108; 02.06.2005, 2004/07/0039; 16.12.2004, 2003/07/0175). Im Zuge des Verfahrens wurden von Einschreitern keine Gegengutachten bzw. gutachterlichen Stellungnahmen vorgelegt.

Das Umweltverträglichkeitsgutachten wurde von der behördlich bestellten UVP-Koordinatorin erstellt und es erfolgte bei dessen Erstellung eine fachliche Überprüfung der Fachbeiträge durch die UVP-Koordinatorin und somit durch eine Gutachterin.

Wie bereits eingangs festgehalten, hält die erkennende Behörde das Umweltverträglichkeitsgutachten für schlüssig und nachvollziehbar, wobei dessen Glaubwürdigkeit auch nicht durch

die von Verfahrensparteien vorgebrachten Stellungnahmen in Zweifel gezogen werden konnte. Die Sachverständigen haben sich mit den im Auflageverfahren sowie in der mündlichen Verhandlung erstatteten Einwendungen und Stellungnahmen in schlüssiger und nachvollziehbarer Weise auseinandergesetzt. Auf die darin enthaltenen Aussagen darf im Hinblick auf die Beweiswürdigung in diesem Zusammenhang verwiesen werden. Die Sachverständigen haben das erstattete Vorbringen entkräftet bzw., soweit einzelne Bedenken gerechtfertigt waren, entsprechende Maßnahmevorschläge erstattet. Die Sachverständigen konnten darlegen, dass die Einwendungen und Stellungnahmen insgesamt nicht geeignet waren, die Umweltverträglichkeit des Projektes in Zweifel zu ziehen.

Das von der Antragstellerin vorgelegte Gutachten gemäß § 31a EisbG hat die Behörde zusammen mit allen anderen Ermittlungsergebnissen als Beweismittel betrachtet bzw. geprüft um festzustellen, ob alle Genehmigungsvoraussetzungen nach § 31f Z 1 bis 3 EisbG vorliegen. Seitens der Behörde erscheint das Gutachten gemäß § 31a EisbG ebenfalls schlüssig, vollständig und nachvollziehbar. Die UVP-Gutachter haben sich im Umweltverträglichkeitsgutachten auch mit den jeweils für ihre Fachgebiete wesentlichen Teilen des Gutachtens gemäß § 31a auseinandergesetzt. Da sämtliche Einwendungen zum Vorhaben zumindest indirekt auch die Richtigkeit des Gutachtens gemäß § 31a in Frage stellen, wurden zur fachlichen Bewertung von Einwendungen grundsätzlich die von der Behörde als nichtamtliche Sachverständige herangezogenen UVP-Gutachter beauftragt. Die fachliche Auseinandersetzung mit den einzelnen Einwendungen ist dem Fragenbereich 4 des Umweltverträglichkeitsgutachtens und der Verhandlungsschrift zu entnehmen. Seitens der UVP-Gutachter wurden im Zuge des Verfahrens keine Widersprüche zu den Aussagen im Gutachten gemäß § 31a festgestellt.

Nach Würdigung der vorliegenden Beweismittel ist die erkennende Behörde der Ansicht, dass die Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens als schlüssig und nachvollziehbar zu betrachten sind und der festgestellte Sachverhalt wie dargestellt der behördlichen Entscheidung zugrunde gelegt werden kann.

VIII. Zusammenfassung

Aus dem oben Angeführten folgt nun, dass sowohl die materienrechtlichen Genehmigungsvoraussetzungen des HIG (Trassengenehmigung), des EisbG (eisenbahnrechtliche Baugenehmigung), des WRG (Genehmigung für Versickerungen) und des Forstgesetzes (Rodungsbewilligung) als auch die im UVP-G 2000 enthaltenen zusätzlichen Genehmigungsvoraussetzungen erfüllt sind. Zusammenfassend ist daher festzuhalten, dass das Vorhaben, insbesondere auch aufgrund seiner Umweltverträglichkeit, als genehmigungsfähig qualifiziert werden muss, weshalb die Genehmigung zu erteilen war. Dies bewirkt auch, dass gleichzeitig die inhaltlichen Einwendungen gegen das Vorhaben als abgewiesen gelten (§ 59 Abs. 1 2. Satz AVG).

Es war daher spruchgemäß zu entscheiden.

IX. Kosten

Die Vorschreibung der Kommissionsgebühren, welche durch die Teilnahme der einzelnen dem Verfahren hinzugezogenen Amtsorganen an der Ortsverhandlung angefallen sind, stützt sich auf die im Spruch zitierten gesetzlichen Bestimmungen.

Auf Grund der abgabenrechtlichen Begünstigung des § 50 Bundesbahngesetz, BGBl. I 825/1992 idGF, sind von der ÖBB-Infrastruktur AG weder Bundesverwaltungsabgaben noch

Gebühren nach dem Gebührengesetz zu entrichten, soweit sich diese Abgaben aus der Erfüllung ihrer Aufgaben gemäß dem Bundesbahngesetz ergeben.

Rechtsmittelbelehrung

Sie haben das Recht gegen diesen Bescheid Beschwerde zu erheben.

Die Beschwerde ist innerhalb von vier Wochen nach Zustellung dieses Bescheides schriftlich beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie einzubringen. Sie hat den Bescheid, gegen den sie sich richtet, und die Behörde, die den Bescheid erlassen hat, zu bezeichnen. Weiters hat die Beschwerde die Gründe, auf die sich die Behauptung der Rechtswidrigkeit stützt, das Begehren und die Angaben, die erforderlich sind, um zu beurteilen, ob die Beschwerde rechtzeitig eingebracht ist, zu enthalten.

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

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

Die technischen Voraussetzungen und organisatorischen Beschränkungen des elektronischen Verkehrs sind im Internet (<https://www.bmk.gv.at/impressum/policy.html>) bekanntgemacht.

Hinweis:

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

Die Gebühr ist unter Angabe des Verwendungszwecks durch Überweisung auf das Konto des Finanzamtes für Gebühren, Verkehrssteuern und Glücksspiel (IBAN: AT83 0100 0000 0550 4109, BIC: BUNDATWW) zu entrichten. Die Entrichtung der Gebühr ist durch einen Zahlungsbeleg oder einen Ausdruck über die erfolgte Erteilung einer Zahlungsanweisung nachzuweisen; dieser Beleg ist der Eingabe anzuschließen. Notare, Rechtsanwälte, Steuerberater oder Wirtschaftsprüfer können die Entrichtung der Gebühr auch durch einen schriftlichen Beleg des spätestens zugleich mit der Eingabe weiterzuleitenden Überweisungsauftrages nachweisen, wenn sie darauf mit Datum und Unterschrift bestätigen, dass der Überweisungsauftrag unter einem unwiderruflich erteilt wird.

Weiterer Hinweis:

Dieser Bescheid wird auch durch Edikt zugestellt. Ein solcher Bescheid gilt mit Ablauf von zwei Wochen nach der Verlautbarung gemäß § 44f des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes (zumindest Verlautbarung in einer im Bundesland weit verbreiteten Tageszeitung sowie in einer weiteren, in den betroffenen Gemeinden gemäß § 19 Abs. 3 UVP-G 2000 verbreiteten periodisch erscheinenden Zeitung) als zugestellt.

Wird das gleiche Schriftstück mehrmals gültig zugestellt, so ist gemäß § 6 des Zustellgesetzes die erste Zustellung maßgebend.

Für die Bundesministerin:

Mag. Gabriele Fiedler