

Strecke 115₀₁
Gänserndorf - Marchegg

Gänserndorf - Marchegg

Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung

VERKEHRSPROJEKT

BETRIEBSBEWILLIGUNG

04				
03				
02				
01				
Index	Datum	Name	Beschreibung der Änderung	Zustimmung

OBJEKTNR.:

STRECKENNR.: 115

ABSCHNITT
Km / Stat.

Bf. Gänserndorf bis Bf. Marchegg
km 32,250 bis km 48,156

Bearbeitet	12/2020	KS	Planinhalt
Gezeichnet	12/2020	KS	
Geprüft	12/2020	MB	
GZ	0805		
Plangröße	A4		
Maßstab	-		

Darstellung der Umweltauswirkungen
der Projektanpassungen

Planung:



STOIK & PARTNER ZT-GMBH
Verkehrs- und Infrastrukturplanung-
Baumanagement
Fendiggasse 8, 1050 Wien
+43/1/545 55 57
office@stoik.at

Unterschrift/Stempel

Projektant:



BEITL Ziviltechniker GmbH
für Landschaftsplanung
A-1040 Wien, Möllwaldplatz 4/21
Tel +43 (1) 406 66 90
www.beitl.at

K. Beitz
Unterschrift/Stempel

Fachreferent:

Unterschrift/Stempel

Projektleitung:

Unterschrift/Stempel

INHALTSVERZEICHNIS

1	Allgemeines und Aufgabenstellung.....	6
1.1	Beurteilungszugang.....	6
2	Überblick über die Projektanpassungen	7
3	Projektanpassungen „Signaltechnik“(2.2.1 bis 2.2.11)	8
3.1	Beschreibung.....	8
3.2	Beurteilungszugang.....	8
3.3	Relevante Wirkfaktoren	8
3.4	Relevanz der Projektwirkungen	8
3.5	Auswirkungsanalyse „Signaltechnik“	8
3.6	Zusammenfassende Beurteilung	9
4	Projektanpassung „Eisenbahnbrücke km 32,740“ (2.3.1).....	10
4.1	Beschreibung.....	10
4.2	Beurteilungszugang.....	10
4.3	Relevante Wirkfaktoren	10
4.4	Relevanz der Projektwirkungen	11
4.5	Auswirkungsanalyse „Eisenbahnbrücke km 32,740“	11
4.6	Zusammenfassende Beurteilung	11
5	Projektanpassung „Eisenbahnbrücke km 33,728“ (2.3.2).....	12
5.1	Beschreibung.....	12
5.2	Beurteilungszugang.....	12
5.3	Relevante Wirkfaktoren	12
5.4	Relevanz der Projektwirkungen	13
5.5	Auswirkungsanalyse „Eisenbahnbrücke km 33,728“	13
5.6	Zusammenfassende Beurteilung	13
6	Projektanpassung „Eisenbahnbrücke km 34,893“ (2.3.3).....	14
6.1	Beschreibung.....	14
6.2	Beurteilungszugang.....	14
6.3	Relevante Wirkfaktoren	14
6.4	Relevanz der Projektwirkungen	15
6.5	Auswirkungsanalyse „Eisenbahnbrücke km 34,893“	15
6.6	Zusammenfassende Beurteilung	15
7	Projektanpassung „Eisenbahnbrücke km 39,524“ (2.3.4).....	16
7.1	Beschreibung.....	16
7.2	Beurteilungszugang.....	16
7.3	Relevante Wirkfaktoren	16

7.4	Relevanz der Projektwirkungen	17
7.5	Auswirkungsanalyse „Eisenbahnbrücke km 39,524“	17
7.6	Zusammenfassende Beurteilung	17
8	Projektanpassung „Eisenbahnbrücke km 39,743“ (2.3.5).....	18
8.1	Beschreibung.....	18
8.2	Beurteilungszugang.....	18
8.3	Relevante Wirkfaktoren	18
8.4	Relevanz der Projektwirkungen	18
8.5	Auswirkungsanalyse „Eisenbahnbrücke km 39,743“	19
8.5.1	Siedlungsraum.....	19
8.6	Zusammenfassende Beurteilung	19
9	Projektanpassung „Eisenbahnbrücke km 40,063“ (2.3.6).....	21
9.1	Beschreibung.....	21
9.2	Beurteilungszugang.....	21
9.3	Relevante Wirkfaktoren	21
9.4	Relevanz der Projektwirkungen	22
9.5	Auswirkungsanalyse „Eisenbahnbrücke km 40,063“	22
9.6	Zusammenfassende Beurteilung	22
10	Projektanpassung „Eisenbahnbrücke km 40,850“ (2.3.7).....	23
10.1	Beschreibung.....	23
10.2	Beurteilungszugang.....	23
10.3	Relevante Wirkfaktoren	23
10.4	Relevanz der Projektwirkungen	23
10.5	Auswirkungsanalyse „Eisenbahnbrücke km 40,850“	24
10.6	Zusammenfassende Beurteilung	24
11	Projektanpassung „Durchlass km 42,606“ (2.3.8)	25
11.1	Beschreibung.....	25
11.2	Beurteilungszugang.....	25
11.3	Relevante Wirkfaktoren	25
11.4	Relevanz der Projektwirkungen	25
11.5	Auswirkungsanalyse „Durchlass km 42,606“	26
11.6	Zusammenfassende Beurteilung	26
12	Projektanpassung „Strassenbrücke L2 km 44,910“ (2.3.9).....	27
12.1	Beschreibung.....	27
12.2	Beurteilungszugang.....	27
12.3	Relevante Wirkfaktoren	27
12.4	Relevanz der Projektwirkungen	27
12.5	Auswirkungsanalyse „Straßenbrücke L2 km 44,910“	28

12.6	Zusammenfassende Beurteilung	28
13	Projektanpassung „Bahnhof Oberweiden“ (2.4.1).....	29
13.1	Beschreibung.....	29
13.2	Beurteilungszugang.....	29
13.3	Relevante Wirkfaktoren	29
13.4	Relevanz der Projektwirkungen	30
13.5	Auswirkungsanalyse „Eisenbahnkreuzung km 38,329“	30
13.6	Zusammenfassende Beurteilung	30
14	Projektanpassung „Eisenbahnkreuzung km 35,969“ (2.5.1).....	31
14.1	Beschreibung.....	31
14.2	Beurteilungszugang.....	31
14.3	Relevante Wirkfaktoren	31
14.4	Relevanz der Projektwirkungen	31
14.5	Auswirkungsanalyse „Eisenbahnkreuzung km 35,969“	32
14.6	Zusammenfassende Beurteilung	32
15	Projektanpassung „Eisenbahnkreuzung km 36,613“ (2.5.2).....	33
15.1	Beschreibung.....	33
15.2	Beurteilungszugang.....	33
15.3	Relevante Wirkfaktoren	33
15.4	Relevanz der Projektwirkungen	33
15.5	Auswirkungsanalyse „Eisenbahnkreuzung km 36,613“	34
15.6	Zusammenfassende Beurteilung	34
16	Projektanpassung „Eisenbahnkreuzung km 37,767“ (2.5.3).....	35
16.1	Beschreibung.....	35
16.2	Beurteilungszugang.....	35
16.3	Relevante Wirkfaktoren	35
16.4	Relevanz der Projektwirkungen	35
16.5	Auswirkungsanalyse „Eisenbahnkreuzung km 37,767“	36
16.6	Zusammenfassende Beurteilung	36
17	Projektanpassung „Eisenbahnkreuzung km 38,329“ (2.5.4).....	37
17.1	Beschreibung.....	37
17.2	Beurteilungszugang.....	37
17.3	Relevante Wirkfaktoren	37
17.4	Relevanz der Projektwirkungen	37
17.5	Auswirkungsanalyse „Eisenbahnkreuzung km 38,329“	38
17.5.1	Siedlungsraum.....	38
17.5.2	Boden, Fläche, Landwirtschaft	39
17.6	Zusammenfassende Beurteilung	39

18	Projektanpassung „Eisenbahnkreuzung km 40,384“ (2.5.5)	40
18.1	Beschreibung	40
18.2	Beurteilungszugang	40
18.3	Relevante Wirkfaktoren	40
18.4	Relevanz der Projektwirkungen	41
18.5	Auswirkungsanalyse „Eisenbahnkreuzung km 40,384“	41
18.6	Zusammenfassende Beurteilung	41
19	Projektanpassung „Eisenbahnkreuzung km 42,232“ (2.5.6)	42
19.1	Beschreibung	42
19.2	Beurteilungszugang	42
19.3	Relevante Wirkfaktoren	42
19.4	Relevanz der Projektwirkungen	43
19.5	Auswirkungsanalyse „Eisenbahnkreuzung km 42,232“	43
19.6	Zusammenfassende Beurteilung	43
20	Projektanpassung „Eisenbahnkreuzung km 46,003“ (2.5.7)	44
20.1	Beschreibung	44
20.2	Beurteilungszugang	44
20.3	Relevante Wirkfaktoren	44
20.4	Relevanz der Projektwirkungen	44
20.5	Auswirkungsanalyse „Eisenbahnkreuzung km 46,003“	45
20.6	Zusammenfassende Beurteilung	45
21	Projektanpassung „Eisenbahnkreuzung km 46,458“ (2.5.8)	46
21.1	Beschreibung	46
21.2	Beurteilungszugang	46
21.3	Relevante Wirkfaktoren	46
21.4	Relevanz der Projektwirkungen	46
21.5	Auswirkungsanalyse „Eisenbahnkreuzung km 46,458“	47
21.5.1	Siedlungsraum	47
21.5.2	Boden, Fläche, Landwirtschaft	48
21.6	Zusammenfassende Beurteilung	48
22	Projektanpassung „Eisenbahnkreuzung km 47,508“ (2.5.9)	49
22.1	Beschreibung	49
22.2	Beurteilungszugang	49
22.3	Relevante Wirkfaktoren	49
22.4	Relevanz der Projektwirkungen	50
22.5	Auswirkungsanalyse „Eisenbahnkreuzung km 47,508“	50
22.6	Zusammenfassende Beurteilung	50

23	Projektanpassung „Schutzstrecke für prov. Einfahrt in den Bahnhof Marchegg“ (2.6.1)	51
23.1	Beschreibung.....	51
23.2	Beurteilungszugang.....	51
24	Projektanpassung „Änderung der 50Hz Anspeisepunkte der EK-Anlagen“ (2.6.2)	52
24.1	Beschreibung.....	52
24.2	Beurteilungszugang.....	52
24.3	Relevante Wirkfaktoren	52
24.4	Relevanz der Projektwirkungen	52
24.5	Auswirkungsanalyse „Änderung der 50Hz Anspeisepunkte der EK-Anlagen“	53
24.6	Zusammenfassende Beurteilung	53
25	Projektanpassung „keine Erneuerung Unter- und Oberbau (Kontextprojekt)“ (3.1)	54
25.1	Beschreibung.....	54
25.2	Beurteilungszugang.....	54
25.3	Relevante Wirkfaktoren	55
25.4	Relevanz der Projektwirkungen	55
25.5	Auswirkungsanalyse „keine Erneuerung Unter- und Oberbau (Kontextprojekt)“	55
25.6	Zusammenfassende Beurteilung	56

1 ALLGEMEINES UND AUFGABENSTELLUNG

Mit Antrag vom 28. Februar 2019 hat die ÖBB-Infrastruktur AG um die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung für die „Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung der ÖBB Strecke 115 von Gänserndorf nach Marchegg“ gemäß Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 angesucht. Seitens der ÖBB-Infrastruktur AG wurden im Frühjahr 2019 ergänzende Unterlagen eingereicht.

Das UVP-Projekt wurde mit Bescheid vom 11.03.2020 (GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019) genehmigt.

Gegenstand des vorliegenden Berichtes ist die Bewertung der Umweltauswirkungen zu Projektanpassungen an der Strecke „Gänserndorf – Marchegg“ unter Berücksichtigung der o.a. Einreichunterlagen und des angeführten Bescheides.

Die gegenständlichen Projektanpassungen sind zum besseren Überblick in Kap. 2 **Fehler! V erweisquelle konnte nicht gefunden werden.** tabellarisch angeführt.

1.1 Beurteilungszugang

Die gegenständlichen Projektanpassungen werden hinsichtlich allfälliger Umweltauswirkungen beurteilt.

In der Relevanzanalyse werden die relevanten Wirkungen der Projektanpassungen in einem ersten Schritt mittels Relevanzmatrix des ursprünglichen Einreichprojektes geprüft. Anhand der relevanten Wirkfaktoren werden erforderlichenfalls durch die jeweiligen Fachbeitragersteller die möglichen Auswirkungen auf die einzelnen Themenbereiche gemäß dem UVE – Beurteilungsschema des UVP-Einreichprojektes geprüft und beurteilt.

Für die Beurteilung der Projektanpassung werden jene Schutzgüter und Themenbereiche herangezogen, die auch der Beurteilung für das UVP- Einreichprojekt zugrunde lagen. Den einzelnen Themenbereichen sind auch die entsprechenden relevanten Wirkfaktoren gemäß dem Einreichprojekt zugeordnet.

Dabei werden nicht relevante Schutzgüter und Themenbereiche vorab durch die jeweiligen Fachbeitragersteller ermittelt und mit einer Kurzbegründung tabellarisch ausgedient.

Im Falle von relevanten Schutzgütern und Themenbereichen werden die spezifischen Projektwirkungen unter Berücksichtigung des Bestandes beschrieben und das Ausmaß der Verbesserung, bzw. der Verschlechterung dargestellt. Danach erfolgt eine Beurteilung der verbleibenden Auswirkungen analog zum Einreichprojekt.

2 ÜBERBLICK ÜBER DIE PROJEKTANPASSUNGEN

Zur besseren Nachvollziehbarkeit basiert die nachfolgende Nummerierung der Projektanpassungen auf der gutachterlichen Stellungnahme der §31a Gutachter.

NR.:	Änderung:	
2.2	Signaltechnik	Anmerkung
2.2.1	Einfahrtsignal X	Bei den angeführten Projektanpassungen handelt es sich um überwiegend um Verschiebungen von Signaleinrichtungen die keine umweltrelevanten Wirkungen erwarten lassen. Auf diese Modifikationen wird daher nicht im Detail einzeln eingegangen. Sie werden zusammen in Kap. 3 „Projektanpassungen Signaltechnik“ behandelt.
2.2.2	Einfahrvorsignal x	
2.2.3	Verschubhalttafel 701	
2.2.4	Signal „Zustimmung“ H711-2	
2.2.5	Schutzsignal Sch711R	
2.2.6	Schutzsignal Sch713R	
2.2.7	Schutzsignal Sch731H	
2.2.8	Schutzsignal Sch733H	
2.2.9	Ausfahrtsignal R731	
2.2.10	Ausfahrtsignal R733	
2.2.11	Grenzmarke 751	
2.3	Konstruktiver Ingenieurbau	
2.3.1	Eisenbahnbrücke km 32,740	
2.3.2	Eisenbahnbrücke km 33,728	
2.3.3	Eisenbahnbrücke km 34,893	
2.3.4	Eisenbahnbrücke km 39,524	
2.3.5	Eisenbahnbrücke km 39,743	
2.3.6	Eisenbahnbrücke km 40,063	
2.3.7	Eisenbahnbrücke km 40,850	
2.3.8	Durchlass km 42,606	
2.3.9	Straßenbrücke L2 km 44,910	
2.4	Hochbau	
2.4.1	Bahnhof Oberweiden	
2.5	Eisenbahnkreuzungen	
2.5.1	Eisenbahnkreuzung km 35,969	
2.5.2	Eisenbahnkreuzung km 36,613	
2.5.3	Eisenbahnkreuzung km 37,767	
2.5.4	Eisenbahnkreuzung km 38,329	
2.5.5	Eisenbahnkreuzung km 40,384	
2.5.6	Eisenbahnkreuzung km 42,232	
2.5.7	Eisenbahnkreuzung km 46,003	
2.5.8	Eisenbahnkreuzung km 46,458	
2.5.9	Eisenbahnkreuzung km 47,508	
2.6	Energieversorgung 16,7 Hz und 50 Hz	
2.6.1	Schutzstrecke für prov. Einfahrt in den Bf. Marchegg	
2.6.2	Änderung der 50Hz Anspeisepunkte der EK-Anlagen	
3	Kontextprojekte	
3.1	Unterbau und Oberbau nicht errichtet	

Tabelle 1: Überblick über die Projektanpassungen

3 PROJEKTANPASSUNGEN „SIGNALTECHNIK“(2.2.1 BIS 2.2.11)

3.1 Beschreibung

Gemäß Übersichtstabelle in Kap. 2 werden Einfahrtsignale, Einfahrtvorsignale, Schutzsignale, Ausfahrtsignale und eine Grenzmarke geändert ausgeführt.

3.2 Beurteilungszugang

Die Beurteilung erfolgt gemäß den Ausführungen in Kap. 1.1. Die Projektanpassungen werden gebündelt unter dem Überbegriff „Signaltechnik“ abgehandelt.

3.3 Relevante Wirkfaktoren

Durch die Projektanpassungen „Signaltechnik“ werden folgende Wirkfaktoren für die Beurteilung der Umweltauswirkungen hinsichtlich ihrer Relevanz analysiert:

Lärm	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Erschütterungen	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Licht, Beschattung, Blendung	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Elektromagnetische Felder	nicht relevant: keine relevanten Änderungen zu erwarten
Luftschadstoffe	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Abfälle, Rückstände, flüssige Emissionen	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Flächenbeanspruchung	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Hydrogeologische Verhältnisse	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Trennwirkung	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Veränderung Funktionszusammenhänge	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Veränderung Erscheinungsbild	nicht relevant: keine relevante Änderungen zu erwarten

Tabelle 2: Relevante Wirkfaktoren der Projektanpassungen (Basis: Wirkfaktoren lt. UVP – Einreichprojekt 2019)

3.4 Relevanz der Projektwirkungen

Da sich gemäß der o.a. Analyse der Projektanpassungen keine relevanten Änderungen hinsichtlich Wirkfaktoren ergeben, ist eine darauf aufbauende Prüfung im Hinblick auf die Schutzgüter aus Sicht der Projektwerberin nicht erforderlich.

3.5 Auswirkungsanalyse „Signaltechnik“

Es treten mit der Umsetzung der Projektanpassungen **keine veränderten Umweltwirkungen** gem. UVP-G auf.

Maßnahmen sind zufolge der Projektanpassungen nicht erforderlich.

Die verbleibenden Auswirkungen sind im Vorhaben „ÖBB-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg, Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung“ im Vergleich zum Einreichprojekt unverändert, da keine beurteilungsrelevanten Wirkungen entstehen.

3.6 Zusammenfassende Beurteilung

Die Projektwerberin ÖBB vertritt die Ansicht, dass die Projektanpassungen **keine Veränderung der verbleibenden Auswirkungen nach sich zieht und somit dem Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung** mit Bescheid vom 11.03.2020 (GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019) **nicht widerspricht.**

4 PROJEKTANPASSUNG „EISENBAHNBRÜCKE KM 32,740“ (2.3.1)

4.1 Beschreibung

Beschreibung der Änderung:

- Entfall der Rückendrainagen und der Schleppplattenkeile hinter den Widerlagerwänden.
Begründung: Zur Beschleunigung des Bauablaufes wurde die gesamte Baugrube hinter den Widerlagerwänden mit Filterbeton hinterfüllt.
- Entfall der Konsolen an den Flügelenden sowie der duktilen Pfähle zur Auflagerung der Randbalkenabführungen.
Begründung: Zur Beschleunigung des Bauablaufes wurde die gesamte Baugrube unter den Randbalkenabführungen mit Filterbeton hinterfüllt, so dass keine Setzungen auftreten können.
- Errichtung von Fundamentstreifen auf den Steinsätzen samt Vermörtelung der Steinsatzkronen zur Montage der Geländersteher anstelle von Köcherfundamenten.
Begründung: Auf Wunsch der ausführenden Baufirma.
- Herstellung einer Filterschicht mit Drainageschotter und Geotextil hinter den Steinsätzen.
Begründung: Entsprechend dem Geotechnischen Gutachten.

4.2 Beurteilungszugang

Die Beurteilung erfolgt gemäß den Ausführungen in Kap. 1.1.

4.3 Relevante Wirkfaktoren

Durch die Projektanpassung werden folgende Wirkfaktoren für die Beurteilung der Umweltauswirkungen hinsichtlich ihrer Relevanz analysiert:

Lärm	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Erschütterungen	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Licht, Beschattung, Blendung	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Elektromagnetische Felder	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Luftschadstoffe	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Abfälle, Rückstände, flüssige Emissionen	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Flächenbeanspruchung	nicht relevant: keine relevanten Änderungen
Hydrogeologische Verhältnisse	nicht relevant: keine relevanten Änderungen
Trennwirkung	nicht relevant: keine relevanten Änderungen
Veränderung Funktionszusammenhänge	nicht relevant:

	keine relevanten Änderungen
Veränderung Erscheinungsbild	nicht relevant: keine relevanten Änderungen

Tabelle 3: Relevante Wirkfaktoren der Projektanpassung (Basis: Wirkfaktoren lt. UVP – Einreichprojekt 2019)

4.4 Relevanz der Projektwirkungen

Da sich gemäß der o.a. Analyse der Projektanpassung keine relevanten Änderungen hinsichtlich Wirkfaktoren ergeben, ist eine darauf aufbauende Prüfung im Hinblick auf die Schutzgüter aus Sicht der Projektwerberin nicht erforderlich.

4.5 Auswirkungsanalyse „Eisenbahnbrücke km 32,740“

Es treten mit der Umsetzung der Projektanpassungen **keine veränderten Umweltwirkungen** gem. UVP-G auf.

Maßnahmen sind zufolge der Projektanpassung nicht erforderlich.

Die verbleibenden Auswirkungen sind im Vorhaben „ÖBB-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg, Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung“ im Vergleich zum Einreichprojekt unverändert, da keine beurteilungsrelevanten Wirkungen entstehen.

4.6 Zusammenfassende Beurteilung

Die Projektwerberin ÖBB vertritt die Ansicht, dass die Projektanpassungen **keine Veränderung der verbleibenden Auswirkungen nach sich zieht und somit dem Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung** mit Bescheid vom 11.03.2020 (GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019) **nicht widerspricht**.

5 PROJEKTANPASSUNG „EISENBAHNBRÜCKE KM 33,728“ (2.3.2)

5.1 Beschreibung

Beschreibung der Änderung:

- Herstellung von DSV-Säulen zur Bodenverbesserung unterhalb der Fundamentvergrößerungen.

Begründung: Entsprechend dem Geotechnischen Gutachten BGG und den Ergebnissen der vertieften Statischen Berechnung für das Ausschreibungsprojekt.

- Änderung der Geometrie der Fundamentvergrößerungen.

Begründung: wurde aufgrund vorhandener, nicht umgelegter Einbauten notwendig.

- Verlegung der Drainage hinter den Schottermauern hin zu den Flügelenden und Hinterfüllung der Baugrube komplett mit Filterbeton.

- Entfall der Konsolen an den Flügelenden sowie der duktilen Pfähle zur Auflagerung der Randbalkenabführungen.

Begründung: Zur Beschleunigung des Bauablaufes wurde die gesamte Baugrube unter den Randbalkenabführungen mit Filterbeton hinterfüllt, so dass keine Setzungen auftreten können.

- Anordnung von 4 Stück Randbalken mit Sonderlänge (ca. 1,0m) an den Tragwerksenden.

Begründung: Aufgrund eines Versetzfehlers der bauausführenden Firma wurde eine neue Randbalkenausteilung erforderlich.

- Errichtung von drei Steinsätzen anstatt freier Böschungen mit der Neigung 2:3.

Begründung: Durch die Querschnittsverbreiterung der Eisenbahnstrecke im Bereich der Randbalkenabführungen waren freie Böschungen mit 2:3 Neigung nicht mehr möglich, ohne den Straßenquerschnitt einzuengen.

- Herstellung von 2 Humusmulden bei der Ausleitung der Brückendrainage inklusive eines Kontrollschachtes.

Begründung: Aufgrund des konzentrierten Wasseranfalles bei einem Starkregenereignis wurde eine geordnete Versickerungsmöglichkeit notwendig.

5.2 Beurteilungszugang

Die Beurteilung erfolgt gemäß den Ausführungen in Kap. 1.1.

5.3 Relevante Wirkfaktoren

Durch die Projektanpassung werden folgende Wirkfaktoren für die Beurteilung der Umweltauswirkungen hinsichtlich ihrer Relevanz analysiert:

Lärm	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Erschütterungen	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang

Licht, Beschattung, Blendung	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Elektromagnetische Felder	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Luftschadstoffe	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Abfälle, Rückstände, flüssige Emissionen	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Flächenbeanspruchung	nicht relevant: kleinteilige Anpassungen im direkten Umfeld des bereits bestehenden Brückenobjektes.
Hydrogeologische Verhältnisse	nicht relevant: nur sehr geringe Anpassungen, keine relevanten Auswirkungen zu erwarten
Trennwirkung	nicht relevant: keine relevanten Änderungen
Veränderung Funktionszusammenhänge	nicht relevant: keine relevanten Änderungen
Veränderung Erscheinungsbild	nicht relevant: Steinsatz im direkten Nahbereich eines bereits bestehenden techn. Bauwerkes. Keine relevanten Auswirkungen zu erwarten.

Tabelle 4: Relevante Wirkfaktoren der Projektanpassung (Basis: Wirkfaktoren lt. UVP – Einreichprojekt 2019)

5.4 Relevanz der Projektwirkungen

Da sich gemäß der o.a. Analyse der Projektanpassung keine relevanten Änderungen hinsichtlich Wirkfaktoren ergeben, ist eine darauf aufbauende Prüfung im Hinblick auf die Schutzgüter aus Sicht der Projektwerberin nicht erforderlich.

5.5 Auswirkungsanalyse „Eisenbahnbrücke km 33,728“

Es treten mit der Umsetzung der Projektanpassungen **keine veränderten Umweltwirkungen** gem. UVP-G auf.

Maßnahmen sind zufolge der Projektanpassung nicht erforderlich.

Die verbleibenden Auswirkungen sind im Vorhaben „ÖBB-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg, Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung“ im Vergleich zum Einreichprojekt unverändert, da keine beurteilungsrelevanten Wirkungen entstehen.

5.6 Zusammenfassende Beurteilung

Die Projektwerberin ÖBB vertritt die Ansicht, dass die Projektanpassung **keine Veränderung der verbleibenden Auswirkungen nach sich zieht und somit dem Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung** mit Bescheid vom 11.03.2020 (GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019) **nicht widerspricht.**

6 PROJEKTANPASSUNG „EISENBAHNBRÜCKE KM 34,893“ (2.3.3)

6.1 Beschreibung

Beschreibung der Änderung:

- Herstellung von DSV-Säulen zur Bodenverbesserung unterhalb der Fundamentvergrößerungen.

Begründung: Entsprechend dem Geotechnischen Gutachten und den Ergebnissen der vertieften Statischen Berechnung für das Ausschreibungsprojekt.

- Änderung der Geometrie der Fundamentvergrößerungen.

Begründung: wurde aufgrund der von anderer Stelle geplanten Absenkung der Nivellette der L3005 (NÖL) notwendig.

- Anordnung einer Drainage bei den Flügelenden und Hinterfüllung der Baugrube komplett mit Filterbeton.
- Entfall der Konsolen an den Flügelenden sowie der duktilen Pfähle zur Auflagerung der Randbalkenabführungen.

Begründung: Zur Beschleunigung des Bauablaufes wurde die gesamte Baugrube unter den Randbalkenabführungen mit Filterbeton hinterfüllt, so dass keine Setzungen auftreten können.

- Errichtung von zwei Steinsätzen anstatt freier Böschungen mit der Neigung 2:3.

Begründung: Einerseits durch die Querschnittsverbreiterung der Eisenbahnstrecke im Bereich der Randbalkenabführungen, andererseits durch die Absenkung der Fahrbahn (Projekt NÖL) waren freie Böschungen mit 2:3 Neigung nicht mehr möglich, ohne den Straßenquerschnitt einzuengen.

- Herstellung von 2 Humusmulden bedingt durch das Straßenprojekt NÖL.

Begründung: Aufgrund des konzentrierten Wasseranfalles bei einem Starkregenereignis wurde eine geordnete Versickerungsmöglichkeit notwendig. Das Straßenprojekt (NÖL) sah solche Versickerungsmulden vor und in die werden die Brückenwässer eingeleitet.

6.2 Beurteilungszugang

Die Beurteilung erfolgt gemäß den Ausführungen in Kap. 1.1.

6.3 Relevante Wirkfaktoren

Durch die Projektanpassung werden folgende Wirkfaktoren für die Beurteilung der Umweltauswirkungen hinsichtlich ihrer Relevanz analysiert:

Lärm	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Erschütterungen	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Licht, Beschattung, Blendung	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang

Elektromagnetische Felder	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Luftschadstoffe	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Abfälle, Rückstände, flüssige Emissionen	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Flächenbeanspruchung	nicht relevant: kleinteilige Anpassungen im direkten Umfeld des bereits bestehenden Brückenobjektes.
Hydrogeologische Verhältnisse	nicht relevant: nur sehr geringe Anpassungen, keine relevanten Auswirkungen zu erwarten
Trennwirkung	nicht relevant: keine relevanten Änderungen
Veränderung Funktionszusammenhänge	nicht relevant: keine relevanten Änderungen
Veränderung Erscheinungsbild	nicht relevant: Steinsatz im direkten Nahbereich eines bereits bestehenden techn. Bauwerkes. Keine relevanten Auswirkungen zu erwarten.

Tabelle 5: Relevante Wirkfaktoren der Projektanpassung (Basis: Wirkfaktoren lt. UVP – Einreichprojekt 2019)

6.4 Relevanz der Projektwirkungen

Da sich gemäß der o.a. Analyse der Projektanpassung keine relevanten Änderungen hinsichtlich Wirkfaktoren ergeben, ist eine darauf aufbauende Prüfung im Hinblick auf die Schutzgüter aus Sicht der Projektwerberin nicht erforderlich.

6.5 Auswirkungsanalyse „Eisenbahnbrücke km 34,893“

Es treten mit der Umsetzung der Projektanpassungen **keine veränderten Umweltwirkungen** gem. UVP-G auf.

Maßnahmen sind zufolge der Projektanpassung nicht erforderlich.

Die verbleibenden Auswirkungen sind im Vorhaben „ÖBB-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg, Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung“ im Vergleich zum Einreichprojekt unverändert, da keine beurteilungsrelevanten Wirkungen entstehen.

6.6 Zusammenfassende Beurteilung

Die Projektwerberin ÖBB vertritt die Ansicht, dass die Projektanpassung **keine Veränderung der verbleibenden Auswirkungen nach sich zieht und somit dem Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung** mit Bescheid vom 11.03.2020 (GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019) **nicht widerspricht.**

7 PROJEKTANPASSUNG „EISENBAHNBRÜCKE KM 39,524“ (2.3.4)

7.1 Beschreibung

Beschreibung der Änderung:

- Entfall der Rückendrainagen und der Schleppplattenkeile hinter den Widerlagerwänden.
Begründung: Zur Beschleunigung des Bauablaufes wurde die gesamte Baugrube hinter den Widerlagerwänden mit Filterbeton hinterfüllt.
- Entfall der Konsolen an den Flügelenden sowie der duktilen Pfähle zur Auflagerung der Randbalkenabführungen.
Begründung: Zur Beschleunigung des Bauablaufes wurde die gesamte Baugrube unter den Randbalkenabführungen mit Filterbeton hinterfüllt, so dass keine Setzungen auftreten können.
- Errichtung von Fundamentstreifen auf den Steinsätzen samt Vermörtelung der Steinsatzkronen zur Montage der Geländersteher anstelle von Köcherfundamenten.
- Herstellung einer Filterschicht mit Drainageschotter und Geotextil hinter den Steinsätzen.
Begründung: Entsprechend dem Geotechnischen Gutachten.

7.2 Beurteilungszugang

Die Beurteilung erfolgt gemäß den Ausführungen in Kap. 1.1.

7.3 Relevante Wirkfaktoren

Durch die Projektanpassung werden folgende Wirkfaktoren für die Beurteilung der Umweltauswirkungen hinsichtlich ihrer Relevanz analysiert:

Lärm	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Erschütterungen	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Licht, Beschattung, Blendung	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Elektromagnetische Felder	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Luftschadstoffe	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Abfälle, Rückstände, flüssige Emissionen	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Flächenbeanspruchung	nicht relevant: keine relevanten Änderungen
Hydrogeologische Verhältnisse	nicht relevant: keine relevanten Änderungen
Trennwirkung	nicht relevant: keine relevanten Änderungen
Veränderung Funktionszusammenhänge	nicht relevant:

	keine relevanten Änderungen
Veränderung Erscheinungsbild	nicht relevant: keine relevanten Änderungen

Tabelle 6: Relevante Wirkfaktoren der Projektanpassung (Basis: Wirkfaktoren lt. UVP – Einreichprojekt 2019)

7.4 Relevanz der Projektwirkungen

Da sich gemäß der o.a. Analyse der Projektanpassung keine relevanten Änderungen hinsichtlich Wirkfaktoren ergeben, ist eine darauf aufbauende Prüfung im Hinblick auf die Schutzgüter aus Sicht der Projektwerberin nicht erforderlich.

7.5 Auswirkungsanalyse „Eisenbahnbrücke km 39,524“

Es treten mit der Umsetzung der Projektanpassung **keine veränderten Umweltwirkungen** gem. UVP-G auf.

Maßnahmen sind zufolge der Projektanpassung nicht erforderlich.

Die verbleibenden Auswirkungen sind im Vorhaben „ÖBB-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg, Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung“ im Vergleich zum Einreichprojekt unverändert, da keine beurteilungsrelevanten Wirkungen entstehen.

7.6 Zusammenfassende Beurteilung

Die Projektwerberin ÖBB vertritt die Ansicht, dass die Projektanpassung **keine Veränderung der verbleibenden Auswirkungen nach sich zieht und somit dem Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung** mit Bescheid vom 11.03.2020 (GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019) **nicht widerspricht**.

8 PROJEKTANPASSUNG „EISENBAHNBRÜCKE KM 39,743“ (2.3.5)

8.1 Beschreibung

Beschreibung der Änderung:

Diese Eisenbahnbrücke wurde in Abstimmung mit der Gemeinde Oberweiden ersatzlos abgetragen anstatt erneuert zu werden.

Im Gegenzug wurde die Lichte Weite der Eisenbahnbrücke bei km 40,063 von 6,00m auf 9,00m vergrößert.

8.2 Beurteilungszugang

Die Beurteilung erfolgt gemäß den Ausführungen in Kap. 1.1.

8.3 Relevante Wirkfaktoren

Durch die Projektanpassung werden folgende Wirkfaktoren für die Beurteilung der Umweltauswirkungen hinsichtlich ihrer Relevanz analysiert:

Lärm	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Erschütterungen	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Licht, Beschattung, Blendung	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Elektromagnetische Felder	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Luftschadstoffe	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Abfälle, Rückstände, flüssige Emissionen	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Flächenbeanspruchung	nicht relevant: keine relevanten Auswirkungen
Hydrogeologische Verhältnisse	nicht relevant: keine relevanten Auswirkungen
Trennwirkung	relevant
Veränderung Funktionszusammenhänge	relevant
Veränderung Erscheinungsbild	nicht relevant: kein relevanter Wirkungszusammenhang

Tabelle 7: Relevante Wirkfaktoren der Projektanpassung (Basis: Wirkfaktoren lt. UVP – Einreichprojekt 2019)

8.4 Relevanz der Projektwirkungen

In nachstehender Tabelle sind alle zu beurteilenden Themenbereiche angeführt. Durch die Fachbeitragsersteller wurde beurteilt, ob die Projektänderungen auf mögliche Wirkungen zu untersuchen und zu bewerten (relevant) oder keine relevanten Wirkungen durch die Projektänderungen zu erwarten sind (nicht relevant).

Themenbereiche und Schutzgüter, für die keine relevanten Wirkungen zu erwarten sind, werden mit einer Kurzbegründung von einer weiteren Auswirkungsanalyse ausgeschieden und nicht weiter

betrachtet. Für relevante Projektwirkungen wird im Folgenden eine Auswirkungsanalyse durchgeführt.

SCHUTZGÜTER				
1	Mensch	1	Siedlungsraum	relevant – wird beurteilt
2	Biologische Vielfalt	1	Tiere und deren Lebensräume	nicht relevant lediglich Abtrag einer Brücke
		2	Pflanzen und deren Lebensräume	nicht relevant lediglich Abtrag einer Brücke
3	Boden, Fläche, Landwirtschaft	1	Boden, Fläche, Landwirtschaft	nicht relevant lediglich Abtrag einer Brücke
4	Wasser	1	Grundwasser	nicht relevant lediglich Abtrag einer Brücke
5	Luft und Klima	1	Luft	nicht relevant lediglich Abtrag einer Brücke
		2	Klima	nicht relevant lediglich Abtrag einer Brücke
6	Landschaft	1	Orts- und Landschaftsbild	nicht relevant lediglich Abtrag einer Brücke
		2	Landschaft als Erholungsraum	nicht relevant lediglich Abtrag einer Brücke
7	Sach- und Kulturgüter	1	Sachgüter	nicht relevant lediglich Abtrag einer Brücke
		2	Kulturgüter	nicht relevant lediglich Abtrag einer Brücke

Tabelle 8: Relevante Schutzgüter in Zusammenhang mit der Projektanpassung

8.5 Auswirkungsanalyse „Eisenbahnbrücke km 39,743“

8.5.1 SIEDLUNGSRAUM

Bewertung

Durch den Abtrag der Eisenbahnbrücke bei km 39,743 kommt es grundsätzlich zu einer Veränderung von Funktionszusammenhängen (Trennwirkung) am Rande des Siedlungsraumes von Oberweiden. Es ist jedoch anzumerken, dass es im Bestand innerhalb von rund 0,5 km insgesamt drei Unterquerungsmöglichkeiten der Bahnstrecke gab. Die nun aufgelassene Querungsmöglichkeit befindet sich zwischen der Eisenbahnbrücke bei km 39,524 und jener bei km 40,063. Die sich daraus ergebenden Auswirkungen verfügen lediglich über geringe Auswirkungen, da alternative Querungsmöglichkeiten bestehen.

Maßnahmen sind zufolge der Projektanpassung nicht erforderlich. Es verbleiben für den Themenbereich Siedlungsraum weiterhin, wie bereits im Einreichprojekt dargestellt „geringfügig nachteilige Auswirkungen“ für die Betriebsphase.

8.6 Zusammenfassende Beurteilung

Die Projektwerberin ÖBB vertritt die Ansicht, dass die Projektanpassung **keine Veränderung der verbleibenden Auswirkungen nach sich zieht und somit dem Ergebnis der**

Umweltverträglichkeitsprüfung mit Bescheid vom 11.03.2020 (GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019) **nicht widerspricht.**

9 PROJEKTANPASSUNG „EISENBAHNBRÜCKE KM 40,063“ (2.3.6)

9.1 Beschreibung

Beschreibung der Änderung:

Diese Eisenbahnbrücke wurde in Abstimmung mit der Gemeinde Oberweiden mit einer Lichten Weite von 9,00 m anstatt einer Lichten Weite von 6,00 m errichtet.

Im Einreichprojekt war vorgesehen, beim Neubau den bestehenden Verkehrslichtraum für den Straßenverkehr beizubehalten. Auf Wunsch der Gemeinde bzw. Land NÖ wurde der Lichtraum erweitert, um die bestehende Einengung des Straßenquerschnitts der L3004 im Objektsbereich zu beheben und zudem einen Gehweg unter der Bahnbrücke zu führen. Dies führte zur o.a. Aufweitung des Lichtraums bzw. der Vergrößerung der Stützweite.

9.2 Beurteilungszugang

Die Beurteilung erfolgt gemäß den Ausführungen in Kap. 1.1.

9.3 Relevante Wirkfaktoren

Durch die Projektanpassung werden folgende Wirkfaktoren für die Beurteilung der Umweltauswirkungen hinsichtlich ihrer Relevanz analysiert:

Lärm	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Erschütterungen	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Licht, Beschattung, Blendung	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Elektromagnetische Felder	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Luftschadstoffe	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Abfälle, Rückstände, flüssige Emissionen	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Flächenbeanspruchung	nicht relevant: nur sehr geringfügige, punktuelle Anpassungen in Folge der Aufweitung der Lichten Weite
Hydrogeologische Verhältnisse	nicht relevant: keine relevanten Auswirkungen
Trennwirkung	nicht relevant: punktuelle Verbesserung in Folge der Aufweitung der Lichten Weite
Veränderung Funktionszusammenhänge	nicht relevant: punktuelle Verbesserung in Folge der Aufweitung der Lichten Weite
Veränderung Erscheinungsbild	nicht relevant: lediglich sehr geringe, punktuelle Anpassung

Tabelle 9: Relevante Wirkfaktoren der Projektanpassung (Basis: Wirkfaktoren lt. UVP – Einreichprojekt 2019)

9.4 Relevanz der Projektwirkungen

Da sich gemäß der o.a. Analyse der Projektanpassung keine relevanten (negativen) Änderungen hinsichtlich Wirkfaktoren ergeben, ist eine darauf aufbauende Prüfung im Hinblick auf die Schutzgüter aus Sicht der Projektwerberin nicht erforderlich.

9.5 Auswirkungsanalyse „Eisenbahnbrücke km 40,063“

Es treten mit der Umsetzung der Projektanpassung **keine veränderten Umweltwirkungen** gem. UVP-G auf.

Maßnahmen sind zufolge der Projektanpassung nicht erforderlich.

Die verbleibenden Auswirkungen sind im Vorhaben „ÖBB-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg, Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung“ im Vergleich zum Einreichprojekt unverändert, da keine beurteilungsrelevanten Wirkungen entstehen.

9.6 Zusammenfassende Beurteilung

Die Projektwerberin ÖBB vertritt die Ansicht, dass die Projektanpassung **keine Veränderung der verbleibenden Auswirkungen nach sich zieht und somit dem Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung** mit Bescheid vom 11.03.2020 (GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019) **nicht widerspricht**.

10 PROJEKTANPASSUNG „EISENBAHNBRÜCKE KM 40,850“ (2.3.7)

10.1 Beschreibung

Beschreibung der Änderung:

Auf Wunsch der Gemeinde wurde die Leitschiene auf der Straßenbrücke nicht ausgeführt. Dadurch ist das Objekt für landwirtschaftliche Geräte mit seitlichem Überhang (z.B. Mähwerke) leichter passierbar.

Aufgrund des Geschwindigkeitsniveaus ist das Rückhaltesystem gemäß RVS nicht zwingend erforderlich.

10.2 Beurteilungszugang

Die Beurteilung erfolgt gemäß den Ausführungen in Kap. 1.1.

10.3 Relevante Wirkfaktoren

Durch die Projektanpassung werden folgende Wirkfaktoren für die Beurteilung der Umweltauswirkungen hinsichtlich ihrer Relevanz analysiert:

Lärm	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Erschütterungen	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Licht, Beschattung, Blendung	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Elektromagnetische Felder	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Luftschadstoffe	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Abfälle, Rückstände, flüssige Emissionen	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Flächenbeanspruchung	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Hydrogeologische Verhältnisse	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Trennwirkung	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Veränderung Funktionszusammenhänge	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Veränderung Erscheinungsbild	nicht relevant: keine relevante Änderung

Tabelle 10: Relevante Wirkfaktoren der Projektanpassung (Basis: Wirkfaktoren lt. UVP – Einreichprojekt 2019)

10.4 Relevanz der Projektwirkungen

Da sich gemäß der o.a. Analyse der Projektanpassung keine relevanten Änderungen hinsichtlich Wirkfaktoren ergeben, ist eine darauf aufbauende Prüfung im Hinblick auf die Schutzgüter aus Sicht der Projektwerberin nicht erforderlich.

10.5 Auswirkungsanalyse „Eisenbahnbrücke km 40,850“

Es treten mit der Umsetzung der Projektanpassung **keine veränderten Umweltwirkungen** gem. UVP-G auf.

Maßnahmen sind zufolge der Projektanpassung nicht erforderlich.

Die verbleibenden Auswirkungen sind im Vorhaben „ÖBB-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg, Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung“ im Vergleich zum Einreichprojekt unverändert, da keine beurteilungsrelevanten Wirkungen entstehen.

10.6 Zusammenfassende Beurteilung

Die Projektwerberin ÖBB vertritt die Ansicht, dass die Projektanpassung **keine Veränderung der verbleibenden Auswirkungen nach sich zieht und somit dem Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung** mit Bescheid vom 11.03.2020 (GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019) **nicht widerspricht**.

11 PROJEKTANPASSUNG „DURCHLASS KM 42,606“ (2.3.8)

11.1 Beschreibung

Beschreibung der Änderung:

Dieser Durchlass wurde anstatt abgetragen zu werden im Bestand belassen.

Da die Unter- und Oberbausanierung im Bereich des Durchlasses durch das Kontextprojekt nicht durchgeführt, sondern verschoben wurde, wurde der Durchlass nach statischer Prüfung aufgrund der verkürzten Bauzeit nicht abgetragen.

11.2 Beurteilungszugang

Die Beurteilung erfolgt gemäß den Ausführungen in Kap. 1.1.

11.3 Relevante Wirkfaktoren

Durch die Projektanpassung werden folgende Wirkfaktoren für die Beurteilung der Umweltauswirkungen hinsichtlich ihrer Relevanz analysiert:

Lärm	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Erschütterungen	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Licht, Beschattung, Blendung	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Elektromagnetische Felder	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Luftschadstoffe	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Abfälle, Rückstände, flüssige Emissionen	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Flächenbeanspruchung	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Hydrogeologische Verhältnisse	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Trennwirkung	nicht relevant: keine relevante Änderung
Veränderung Funktionszusammenhänge	nicht relevant: keine relevante Änderung
Veränderung Erscheinungsbild	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang

Tabelle 11: Relevante Wirkfaktoren der Projektanpassung (Basis: Wirkfaktoren lt. UVP – Einreichprojekt 2019)

11.4 Relevanz der Projektwirkungen

Da sich gemäß der o.a. Analyse der Projektanpassung keine relevanten Änderungen hinsichtlich Wirkfaktoren ergeben, ist eine darauf aufbauende Prüfung im Hinblick auf die Schutzgüter aus Sicht der Projektwerberin nicht erforderlich.

11.5 Auswirkungsanalyse „Durchlass km 42,606“

Es treten mit der Umsetzung der Projektanpassung **keine veränderten Umweltwirkungen** gem. UVP-G auf.

Maßnahmen sind zufolge der Projektanpassung nicht erforderlich.

Die verbleibenden Auswirkungen sind im Vorhaben „ÖBB-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg, Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung“ im Vergleich zum Einreichprojekt unverändert, da keine beurteilungsrelevanten Wirkungen entstehen.

11.6 Zusammenfassende Beurteilung

Die Projektwerberin ÖBB vertritt die Ansicht, dass die Projektanpassung **keine Veränderung der verbleibenden Auswirkungen nach sich zieht und somit dem Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung** mit Bescheid vom 11.03.2020 (GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019) **nicht widerspricht**.

12 PROJEKTANPASSUNG „STRASSENBRÜCKE L2 KM 44,910“ (2.3.9)

12.1 Beschreibung

Beschreibung der Änderung:

Durch eine umfangreiche Sanierung des Tragwerks durch das Land NÖ (beidseitiger Abtrag des Bestandstragwerkes auf 1,50 m Breite vom Brückenrand, Fremdprojekt) wurde in den neuen Tragwerkteilen die Erdung direkt im Tragwerk mittels Bänderern ausgeführt und nicht oberflächlich ergänzt. Grundsätzlich ist das Prinzip der Erdung und auch die Ausführung bis Tragwerksunterkante eingereicht ausgeführt.

12.2 Beurteilungszugang

Die Beurteilung erfolgt gemäß den Ausführungen in Kap. 1.1.

12.3 Relevante Wirkfaktoren

Durch die Projektanpassung werden folgende Wirkfaktoren für die Beurteilung der Umweltauswirkungen hinsichtlich ihrer Relevanz analysiert:

Lärm	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Erschütterungen	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Licht, Beschattung, Blendung	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Elektromagnetische Felder	nicht relevant: keine relevanten Änderungen
Luftschadstoffe	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Abfälle, Rückstände, flüssige Emissionen	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Flächenbeanspruchung	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Hydrogeologische Verhältnisse	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Trennwirkung	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Veränderung Funktionszusammenhänge	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Veränderung Erscheinungsbild	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang

Tabelle 12: Relevante Wirkfaktoren der Projektanpassung (Basis: Wirkfaktoren lt. UVP – Einreichprojekt 2019)

12.4 Relevanz der Projektwirkungen

Da sich gemäß der o.a. Analyse der Projektanpassung keine relevanten Änderungen hinsichtlich Wirkfaktoren ergeben, ist eine darauf aufbauende Prüfung im Hinblick auf die Schutzgüter aus Sicht der Projektwerberin nicht erforderlich.

12.5 Auswirkungsanalyse „Straßenbrücke L2 km 44,910“

Es treten mit der Umsetzung der Projektanpassung **keine veränderten Umweltwirkungen** gem. UVP-G auf.

Maßnahmen sind zufolge der Projektanpassung nicht erforderlich.

Die verbleibenden Auswirkungen sind im Vorhaben „ÖBB-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg, Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung“ im Vergleich zum Einreichprojekt unverändert, da keine beurteilungsrelevanten Wirkungen entstehen.

12.6 Zusammenfassende Beurteilung

Die Projektwerberin ÖBB vertritt die Ansicht, dass die Projektanpassung **keine Veränderung der verbleibenden Auswirkungen nach sich zieht und somit dem Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung** mit Bescheid vom 11.03.2020 (GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019) **nicht widerspricht**.

13 PROJEKTANPASSUNG „BAHNHOF OBERWEIDEN“ (2.4.1)

13.1 Beschreibung

Beschreibung der Änderung:

- Bahnsteigausstattung näher am hinteren Bahnsteigrand, Begründung: größere lichte Durchgangsbreite
- Kontrastlinie zur Sicherheitslinie ergänzt, Grund: ÖBB Richtlinien
- Erweiterung des TBLS bis zur Bahnhofstele am Zugang. Begründung: Erfüllung der ÖBB – Richtlinien.
- Verschiebung der Zugangsrampe zum Bahnsteig um 1,5m Ri. Marchegg, Begründung: um am Bahnsteig eine Austrittsfläche von 1,5m Länge ohne Quergefälle zu erreichen.
- Lage der Wartekoje leicht verändert, Einrichtung verändert, Verlängerung des TBLS bis zum Fahrkartenautomaten in der Koje, Grund: geänderter Bedarf
- Stützwand am östlichen Bahnsteigende, Geländer dorthin verschoben. Konstruktive Gründe
- Entfall von 2 Sitzbänken auf dem Bahnsteig. Begründung: Anpassung an aktuelle Regelplanung

13.2 Beurteilungszugang

Die Beurteilung erfolgt gemäß den Ausführungen in Kap. 1.1.

13.3 Relevante Wirkfaktoren

Durch die Projektanpassung werden folgende Wirkfaktoren für die Beurteilung der Umweltauswirkungen hinsichtlich ihrer Relevanz analysiert:

Lärm	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Erschütterungen	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Licht, Beschattung, Blendung	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Elektromagnetische Felder	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Luftschadstoffe	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Abfälle, Rückstände, flüssige Emissionen	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Flächenbeanspruchung	nicht relevant: nur sehr geringfügige, punktuelle Anpassungen
Hydrogeologische Verhältnisse	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Trennwirkung	nicht relevant: nur sehr geringfügige, punktuelle Anpassungen
Veränderung Funktionszusammenhänge	nicht relevant: nur sehr geringfügige, punktuelle Anpassungen

Veränderung Erscheinungsbild	nicht relevant: kein relevanter Wirkungszusammenhang
-------------------------------------	--

Tabelle 13: Relevante Wirkfaktoren der Projektanpassung (Basis: Wirkfaktoren lt. UVP – Einreichprojekt 2019)

13.4 Relevanz der Projektwirkungen

Da sich gemäß der o.a. Analyse der Projektanpassung keine relevanten Änderungen hinsichtlich Wirkfaktoren ergeben, ist eine darauf aufbauende Prüfung im Hinblick auf die Schutzgüter aus Sicht der Projektwerberin nicht erforderlich.

13.5 Auswirkungsanalyse „Eisenbahnkreuzung km 38,329“

Es treten mit der Umsetzung der Projektanpassung **keine veränderten Umweltwirkungen** gem. UVP-G auf.

Maßnahmen sind zufolge der Projektanpassung nicht erforderlich.

Die verbleibenden Auswirkungen sind im Vorhaben „ÖBB-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg, Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung“ im Vergleich zum Einreichprojekt unverändert, da keine beurteilungsrelevanten Wirkungen entstehen.

13.6 Zusammenfassende Beurteilung

Die Projektwerberin ÖBB vertritt die Ansicht, dass die Projektanpassung **keine Veränderung der verbleibenden Auswirkungen nach sich zieht und somit dem Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung mit Bescheid vom 11.03.2020 (GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019) nicht widerspricht.**

14 PROJEKTANPASSUNG „EISENBAHNCREUZUNG KM 35,969“ (2.5.1)

14.1 Beschreibung

Beschreibung der Änderung:

Bei dieser Eisenbahnkreuzung wurde der Gleisachsabstand des EK-Schaltheus von 10,3m auf 3,8m reduziert. Dies war möglich, da die vorab geplante Errichtung des Schaltheuses in die Streckensperre verlegt wurde und somit die Sichtbeziehungen der Eisenbahnkreuzung im Bestand (vor Inbetriebnahme der Sicherungsanlage der EK) nicht eingeschränkt waren

14.2 Beurteilungszugang

Die Beurteilung erfolgt gemäß den Ausführungen in Kap. 1.1.

14.3 Relevante Wirkfaktoren

Durch die Projektanpassung werden folgende Wirkfaktoren für die Beurteilung der Umweltauswirkungen hinsichtlich ihrer Relevanz analysiert:

Lärm	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Erschütterungen	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Licht, Beschattung, Blendung	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Elektromagnetische Felder	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Luftschadstoffe	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Abfälle, Rückstände, flüssige Emissionen	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Flächenbeanspruchung	nicht relevant: sehr punktuell, nicht relevante, angepasste Flächenbeanspruchung
Hydrogeologische Verhältnisse	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Trennwirkung	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Veränderung Funktionszusammenhänge	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Veränderung Erscheinungsbild	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang

Tabelle 14: Relevante Wirkfaktoren der Projektanpassung (Basis: Wirkfaktoren lt. UVP – Einreichprojekt 2019)

14.4 Relevanz der Projektwirkungen

Da sich gemäß der o.a. Analyse der Projektanpassung keine relevanten Änderungen hinsichtlich Wirkfaktoren ergeben, ist eine darauf aufbauende Prüfung im Hinblick auf die Schutzgüter aus Sicht der Projektwerberin nicht erforderlich.

14.5 Auswirkungsanalyse „Eisenbahnkreuzung km 35,969“

Es treten mit der Umsetzung der Projektanpassung **keine veränderten Umweltwirkungen** gem. UVP-G auf.

Maßnahmen sind zufolge der Projektanpassung nicht erforderlich.

Die verbleibenden Auswirkungen sind im Vorhaben „ÖBB-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg, Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung“ im Vergleich zum Einreichprojekt unverändert, da keine beurteilungsrelevanten Wirkungen entstehen.

14.6 Zusammenfassende Beurteilung

Die Projektwerberin ÖBB vertritt die Ansicht, dass die Projektanpassung **keine Veränderung der verbleibenden Auswirkungen nach sich zieht und somit dem Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung** mit Bescheid vom 11.03.2020 (GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019) **nicht widerspricht**.

15 PROJEKTANPASSUNG „EISENBAHNCREUZUNG KM 36,613“ (2.5.2)

15.1 Beschreibung

Beschreibung der Änderung:

Bei dieser Eisenbahnkreuzung wurde das EK-Schaltheus aus Platzgründen um 20m vor die EK verschoben und der Abstand zur Gleisachse von 6,5m auf 3,6m reduziert.

15.2 Beurteilungszugang

Die Beurteilung erfolgt gemäß den Ausführungen in Kap. 1.1.

15.3 Relevante Wirkfaktoren

Durch die Projektanpassung werden folgende Wirkfaktoren für die Beurteilung der Umweltauswirkungen hinsichtlich ihrer Relevanz analysiert:

Lärm	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Erschütterungen	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Licht, Beschattung, Blendung	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Elektromagnetische Felder	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Luftschadstoffe	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Abfälle, Rückstände, flüssige Emissionen	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Flächenbeanspruchung	nicht relevant: sehr punktuell, nicht relevante, angepasste Flächenbeanspruchung, Schaltheus rückt näher an Gleis heran
Hydrogeologische Verhältnisse	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Trennwirkung	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Veränderung Funktionszusammenhänge	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Veränderung Erscheinungsbild	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang

Tabelle 15: Relevante Wirkfaktoren der Projektanpassung (Basis: Wirkfaktoren lt. UVP – Einreichprojekt 2019)

15.4 Relevanz der Projektwirkungen

Da sich gemäß der o.a. Analyse der Projektanpassung keine relevanten Änderungen hinsichtlich Wirkfaktoren ergeben, ist eine darauf aufbauende Prüfung im Hinblick auf die Schutzgüter aus Sicht der Projektwerberin nicht erforderlich.

15.5 Auswirkungsanalyse „Eisenbahnkreuzung km 36,613“

Es treten mit der Umsetzung der Projektanpassung **keine veränderten Umweltwirkungen** gem. UVP-G auf.

Maßnahmen sind zufolge der Projektanpassung nicht erforderlich.

Die verbleibenden Auswirkungen sind im Vorhaben „ÖBB-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg, Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung“ im Vergleich zum Einreichprojekt unverändert, da keine beurteilungsrelevanten Wirkungen entstehen.

15.6 Zusammenfassende Beurteilung

Die Projektwerberin ÖBB vertritt die Ansicht, dass die Projektanpassung **keine Veränderung der verbleibenden Auswirkungen nach sich zieht und somit dem Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung** mit Bescheid vom 11.03.2020 (GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019) **nicht widerspricht**.

16 PROJEKTANPASSUNG „EISENBAHNCREUZUNG KM 37,767“ (2.5.3)

16.1 Beschreibung

Beschreibung der Änderung:

Bei dieser Eisenbahnkreuzung wurde das EK-Schaltheus von links der Bahn mit einem Gleisachsabstand von 13,0m um 20m vor die EK nach r.d.B. zum durchgehenden Kabeltrog mit einem Gleisachsabstand von 3,9m verschoben.

16.2 Beurteilungszugang

Die Beurteilung erfolgt gemäß den Ausführungen in Kap. 1.1.

16.3 Relevante Wirkfaktoren

Durch die Projektanpassung werden folgende Wirkfaktoren für die Beurteilung der Umweltauswirkungen hinsichtlich ihrer Relevanz analysiert:

Lärm	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Erschütterungen	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Licht, Beschattung, Blendung	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Elektromagnetische Felder	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Luftschadstoffe	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Abfälle, Rückstände, flüssige Emissionen	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Flächenbeanspruchung	nicht relevant: sehr punktuell, nicht relevante, angepasste Flächenbeanspruchung; Schaltheus rückt näher an Gleis heran
Hydrogeologische Verhältnisse	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Trennwirkung	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Veränderung Funktionszusammenhänge	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Veränderung Erscheinungsbild	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang

Tabelle 16: Relevante Wirkfaktoren der Projektanpassung (Basis: Wirkfaktoren lt. UVP – Einreichprojekt 2019)

16.4 Relevanz der Projektwirkungen

Da sich gemäß der o.a. Analyse der Projektanpassung keine relevanten Änderungen hinsichtlich Wirkfaktoren ergeben, ist eine darauf aufbauende Prüfung im Hinblick auf die Schutzgüter aus Sicht der Projektwerberin nicht erforderlich.

16.5 Auswirkungsanalyse „Eisenbahnkreuzung km 37,767“

Es treten mit der Umsetzung der Projektanpassung **keine veränderten Umweltwirkungen** gem. UVP-G auf.

Maßnahmen sind zufolge der Projektanpassung nicht erforderlich.

Die verbleibenden Auswirkungen sind im Vorhaben „ÖBB-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg, Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung“ im Vergleich zum Einreichprojekt unverändert, da keine beurteilungsrelevanten Wirkungen entstehen.

16.6 Zusammenfassende Beurteilung

Die Projektwerberin ÖBB vertritt die Ansicht, dass die Projektanpassung **keine Veränderung der verbleibenden Auswirkungen nach sich zieht und somit dem Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung** mit Bescheid vom 11.03.2020 (GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019) **nicht widerspricht**.

17 PROJEKTANPASSUNG „EISENBAHNKREUZUNG KM 38,329“ (2.5.4)

17.1 Beschreibung

Beschreibung der Änderung:

Diese Eisenbahnkreuzung wurde aufgelassen anstatt mit einer Automatisierung ausgestattet zu werden. Damit entfallen auch die Einschaltpunkte für die EK in km 37,695 und km 39,390.

Die Gemeinde hat im Zuge des Ausführungsprojektes der Auflassung dieser EK zugestimmt. Daher konnte diese EK entfallen und wurde abgetragen.

17.2 Beurteilungszugang

Die Beurteilung erfolgt gemäß den Ausführungen in Kap. 1.1.

17.3 Relevante Wirkfaktoren

Durch die Projektanpassung werden folgende Wirkfaktoren für die Beurteilung der Umweltauswirkungen hinsichtlich ihrer Relevanz analysiert:

Lärm	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Erschütterungen	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Licht, Beschattung, Blendung	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Elektromagnetische Felder	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Luftschadstoffe	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Abfälle, Rückstände, flüssige Emissionen	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Flächenbeanspruchung	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Hydrogeologische Verhältnisse	nicht relevant: keine relevanten Auswirkungen
Trennwirkung	relevant
Veränderung Funktionszusammenhänge	relevant
Veränderung Erscheinungsbild	nicht relevant: kein relevanter Wirkungszusammenhang

Tabelle 17: Relevante Wirkfaktoren der Projektanpassung (Basis: Wirkfaktoren lt. UVP – Einreichprojekt 2019)

17.4 Relevanz der Projektwirkungen

In nachstehender Tabelle sind alle zu beurteilenden Themenbereiche angeführt. Durch die Fachbeitragersteller wurde beurteilt, ob die Projektänderungen auf mögliche Wirkungen zu untersuchen und zu bewerten (relevant) oder keine relevanten Wirkungen durch die Projektänderungen zu erwarten sind (nicht relevant).

Themenbereiche und Schutzgüter, für die keine relevanten Wirkungen zu erwarten sind, werden mit einer Kurzbegründung von einer weiteren Auswirkungsanalyse ausgeschieden und nicht weiter betrachtet. Für relevante Projektwirkungen wird im Folgenden eine Auswirkungsanalyse durchgeführt.

SCHUTZGÜTER				
1	Mensch	1	Siedlungsraum	relevant – wird beurteilt
2	Biologische Vielfalt	1	Tiere und deren Lebensräume	nicht relevant lediglich Auffassung einer EK
		2	Pflanzen und deren Lebensräume	nicht relevant lediglich Auffassung einer EK
3	Boden, Fläche, Landwirtschaft	1	Boden, Fläche, Landwirtschaft	relevant – wird beurteilt
4	Wasser	1	Grundwasser	nicht relevant lediglich Auffassung einer EK
5	Luft und Klima	1	Luft	nicht relevant lediglich Auffassung einer EK
		2	Klima	nicht relevant lediglich Auffassung einer EK
6	Landschaft	1	Orts- und Landschaftsbild	nicht relevant lediglich Auffassung einer EK
		2	Landschaft als Erholungsraum	nicht relevant lediglich Auffassung einer EK
7	Sach- und Kulturgüter	1	Sachgüter	nicht relevant lediglich Auffassung einer EK
		2	Kulturgüter	nicht relevant lediglich Auffassung einer EK

Tabelle 18: Relevante Schutzgüter in Zusammenhang mit der Projektanpassung

17.5 Auswirkungsanalyse „Eisenbahnkreuzung km 38,329“

17.5.1 SIEDLUNGSRAUM

Bewertung

Durch die Auffassung der Eisenbahnkreuzung bei km 38,329 kommt es grundsätzlich zu einer Veränderung von Funktionszusammenhängen (Trennwirkung) außerhalb des Siedlungsraumes von Oberweiden. Es ist jedoch anzumerken, dass sich die nächstgelegene (künftig gesicherte) Eisenbahnkreuzung bereits im Bestand in rund 0,6 km Entfernung befindet. Eine weitere Querungsmöglichkeit besteht beim km 39,524. Die sich daraus ergebenden Wirkungen verfügen lediglich über geringe Auswirkungen, da zuvor beschriebene alternative Querungsmöglichkeiten bestehen. Weiters ist anzumerken, dass keine linearen Freizeit und Erholungseinrichtungen (Wanderweg, Radweg) davon betroffen sind.

Maßnahmen sind zufolge der Projektanpassung nicht erforderlich. Es verbleiben für den Themenbereich Siedlungsraum weiterhin, wie bereits im Einreichprojekt dargestellt „geringfügig nachteilige Auswirkungen“ für die Betriebsphase.

17.5.2 BODEN, FLÄCHE, LANDWIRTSCHAFT

Durch die Auflassung der Eisenbahnkreuzung bei km 38,329 kommt es grundsätzlich zu einer Veränderung von Funktionszusammenhängen (Trennwirkung) im landwirtschaftlich genutzten Wegenetz. Zwischen Weikendorf und Oberweiden. Es ist jedoch anzumerken, dass sich die nächstgelegene (künftig gesicherte) Eisenbahnkreuzung bereits im Bestand in rund 0,6 km Entfernung befindet. Eine weitere Querungsmöglichkeit besteht beim km 39,524. Die sich daraus ergebenden Wirkungen verfügen lediglich über geringe Auswirkungen, da zuvor beschriebene alternative Querungsmöglichkeiten bestehen.

Maßnahmen sind zufolge der Projektanpassung nicht erforderlich. Es verbleiben für den Themenbereich „Boden, Fläche, Landwirtschaft“ weiterhin, wie bereits im Einreichprojekt dargestellt „geringfügig nachteilige Auswirkungen“ für die Betriebsphase.

17.6 Zusammenfassende Beurteilung

Die Projektwerberin ÖBB vertritt die Ansicht, dass die Projektanpassung **keine Veränderung der verbleibenden Auswirkungen nach sich zieht und somit dem Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung** mit Bescheid vom 11.03.2020 (GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019) **nicht widerspricht**.

18 PROJEKTANPASSUNG „EISENBAHNKREUZUNG KM 40,384“ (2.5.5)

18.1 Beschreibung

Beschreibung der Änderung:

Die Schaltstrecke in FR1 (Fahrtrichtung 1) wurde um 33 Meter verkürzt (km 38,784 auf km 38,817), da die erforderliche Vorlaufzeit (t erf) 47 sec statt 48 sec gem. Bauentwurf Punkt 2.4.15 beträgt.

Die Schaltstrecke in FR2 (Fahrtrichtung 2) wurde um 33 Meter verkürzt da die erforderliche Vorlaufzeit (t erf) 47 sec statt 48 sec gem. Bauentwurf Punkt 2.4.15 beträgt. Zusätzlich wurde das Fehlerprofil von 6 Metern berücksichtigt (km 41,984 auf km 41,957).

18.2 Beurteilungszugang

Die Beurteilung erfolgt gemäß den Ausführungen in Kap. 1.1.

18.3 Relevante Wirkfaktoren

Durch die Projektanpassung werden folgende Wirkfaktoren für die Beurteilung der Umweltauswirkungen hinsichtlich ihrer Relevanz analysiert:

Lärm	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Erschütterungen	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Licht, Beschattung, Blendung	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Elektromagnetische Felder	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Luftschadstoffe	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Abfälle, Rückstände, flüssige Emissionen	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Flächenbeanspruchung	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Hydrogeologische Verhältnisse	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Trennwirkung	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Veränderung Funktionszusammenhänge	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Veränderung Erscheinungsbild	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang

Tabelle 19: Relevante Wirkfaktoren der Projektanpassung (Basis: Wirkfaktoren lt. UVP – Einreichprojekt 2019)

18.4 Relevanz der Projektwirkungen

Da sich gemäß der o.a. Analyse der Projektanpassung keine relevanten Änderungen hinsichtlich Wirkfaktoren ergeben, ist eine darauf aufbauende Prüfung im Hinblick auf die Schutzgüter aus Sicht der Projektwerberin nicht erforderlich.

18.5 Auswirkungsanalyse „Eisenbahnkreuzung km 40,384“

Es treten mit der Umsetzung der Projektanpassung **keine veränderten Umweltwirkungen** gem. UVP-G auf.

Maßnahmen sind zufolge der Projektanpassung nicht erforderlich.

Die verbleibenden Auswirkungen sind im Vorhaben „ÖBB-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg, Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung“ im Vergleich zum Einreichprojekt unverändert, da keine beurteilungsrelevanten Wirkungen entstehen.

18.6 Zusammenfassende Beurteilung

Die Projektwerberin ÖBB vertritt die Ansicht, dass die Projektanpassung **keine Veränderung der verbleibenden Auswirkungen nach sich zieht und somit dem Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung** mit Bescheid vom 11.03.2020 (GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019) **nicht widerspricht**.

19 PROJEKTANPASSUNG „EISENBAHNCREUZUNG KM 42,232“ (2.5.6)

19.1 Beschreibung

Beschreibung der Änderung:

Da an der errechneten Position der Einschaltstelle in km 41,665 durch vor den ES Zn21 haltende Züge eine Beeinflussung stattfinden hätte können, wurde die Einschaltstelle „hinter“ das Zn21 verlegt.

In der ursprünglichen Planung wurde deshalb die Einschaltstelle in km 41,150 (ES Zn21 im km 41,177) situiert.

Im Zuge der Projektausarbeitung war es notwendig das Signal Zn21 auf km 41,400 zu versetzen um den nötigen Vorsignalabstand zu erreichen.

Um die Schließzeiten der EK 42,232 möglichst kurz zu halten erfolgte die Anpassung der Position für die Einschaltstelle nach km 41,350.

Zusätzlich wurde das EK-Schaltheus von l.d.B. mit einem Gleisachsabstand von 13,5m zum durchgehenden Kabeltrog r.d.B. mit einem Gleisachsabstand von 4,8m verschoben.

19.2 Beurteilungszugang

Die Beurteilung erfolgt gemäß den Ausführungen in Kap. 1.1.

19.3 Relevante Wirkfaktoren

Durch die Projektanpassung werden folgende Wirkfaktoren für die Beurteilung der Umweltauswirkungen hinsichtlich ihrer Relevanz analysiert:

Lärm	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Erschütterungen	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Licht, Beschattung, Blendung	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Elektromagnetische Felder	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Luftschadstoffe	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Abfälle, Rückstände, flüssige Emissionen	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Flächenbeanspruchung	nicht relevant: sehr punktuell, nicht relevante, angepasste Flächenbeanspruchung; Schaltheus rückt näher an Gleis heran
Hydrogeologische Verhältnisse	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Trennwirkung	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang

Veränderung Funktionszusammenhänge	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Veränderung Erscheinungsbild	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang

Tabelle 20: Relevante Wirkfaktoren der Projektanpassung (Basis: Wirkfaktoren lt. UVP – Einreichprojekt 2019)

19.4 Relevanz der Projektwirkungen

Da sich gemäß der o.a. Analyse der Projektanpassung keine relevanten Änderungen hinsichtlich Wirkfaktoren ergeben, ist eine darauf aufbauende Prüfung im Hinblick auf die Schutzgüter aus Sicht der Projektwerberin nicht erforderlich.

19.5 Auswirkungsanalyse „Eisenbahnkreuzung km 42,232“

Es treten mit der Umsetzung der Projektanpassung **keine veränderten Umweltwirkungen** gem. UVP-G auf.

Maßnahmen sind zufolge der Projektanpassung nicht erforderlich.

Die verbleibenden Auswirkungen sind im Vorhaben „ÖBB-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg, Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung“ im Vergleich zum Einreichprojekt unverändert, da keine beurteilungsrelevanten Wirkungen entstehen.

19.6 Zusammenfassende Beurteilung

Die Projektwerberin ÖBB vertritt die Ansicht, dass die Projektanpassung **keine Veränderung der verbleibenden Auswirkungen nach sich zieht und somit dem Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung** mit Bescheid vom 11.03.2020 (GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019) **nicht widerspricht**.

20 PROJEKTANPASSUNG „EISENBAHMKREUZUNG KM 46,003“ (2.5.7)

20.1 Beschreibung

Beschreibung der Änderung:

Bei dieser Eisenbahnkreuzung wurde der Gleisachsabstand des EK-Schaltheus von 14,0m auf 4,6m reduziert. Dies war möglich, da die vorab geplante Errichtung des Schaltheuses in die Streckensperre verlegt wurde und somit die Sichtbeziehungen der Eisenbahnkreuzung im Bestand (vor Inbetriebnahme der Sicherungsanlage der EK) nicht eingeschränkt waren.

20.2 Beurteilungszugang

Die Beurteilung erfolgt gemäß den Ausführungen in Kap. 1.1.

20.3 Relevante Wirkfaktoren

Durch die Projektanpassung werden folgende Wirkfaktoren für die Beurteilung der Umweltauswirkungen hinsichtlich ihrer Relevanz analysiert:

Lärm	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Erschütterungen	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Licht, Beschattung, Blendung	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Elektromagnetische Felder	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Luftschadstoffe	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Abfälle, Rückstände, flüssige Emissionen	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Flächenbeanspruchung	nicht relevant: sehr punktuell, nicht relevante, angepasste Flächenbeanspruchung; Schaltheus rückt näher an Gleis heran
Hydrogeologische Verhältnisse	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Trennwirkung	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Veränderung Funktionszusammenhänge	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Veränderung Erscheinungsbild	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang

Tabelle 21: Relevante Wirkfaktoren der Projektanpassung (Basis: Wirkfaktoren lt. UVP – Einreichprojekt 2019)

20.4 Relevanz der Projektwirkungen

Da sich gemäß der o.a. Analyse der Projektanpassung keine relevanten Änderungen hinsichtlich Wirkfaktoren ergeben, ist eine darauf aufbauende Prüfung im Hinblick auf die Schutzgüter aus Sicht der Projektwerberin nicht erforderlich.

20.5 Auswirkungsanalyse „Eisenbahnkreuzung km 46,003“

Es treten mit der Umsetzung der Projektanpassung **keine veränderten Umweltwirkungen** gem. UVP-G auf.

Maßnahmen sind zufolge der Projektanpassung nicht erforderlich.

Die verbleibenden Auswirkungen sind im Vorhaben „ÖBB-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg, Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung“ im Vergleich zum Einreichprojekt unverändert, da keine beurteilungsrelevanten Wirkungen entstehen.

20.6 Zusammenfassende Beurteilung

Die Projektwerberin ÖBB vertritt die Ansicht, dass die Projektanpassung **keine Veränderung der verbleibenden Auswirkungen nach sich zieht und somit dem Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung** mit Bescheid vom 11.03.2020 (GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019) **nicht widerspricht**.

21 PROJEKTANPASSUNG „EISENBAHNKREUZUNG KM 46,458“ (2.5.8)

21.1 Beschreibung

Beschreibung der Änderung:

Diese Eisenbahnkreuzung wurde aufgelassen anstatt mit einer Automatisierung ausgestattet zu werden. Damit entfallen auch die Einschaltpunkte für die EK in km 45,891 und km 47,025.

Die Gemeinde hat im Zuge des Ausführungsprojektes der Auflassung dieser EK zugestimmt. Daher konnte diese EK entfallen und wurde abgetragen.

21.2 Beurteilungszugang

Die Beurteilung erfolgt gemäß den Ausführungen in Kap. 1.1.

21.3 Relevante Wirkfaktoren

Durch die Projektanpassung werden folgende Wirkfaktoren für die Beurteilung der Umweltauswirkungen hinsichtlich ihrer Relevanz analysiert:

Lärm	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Erschütterungen	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Licht, Beschattung, Blendung	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Elektromagnetische Felder	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Luftschadstoffe	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Abfälle, Rückstände, flüssige Emissionen	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Flächenbeanspruchung	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Hydrogeologische Verhältnisse	nicht relevant: keine relevanten Auswirkungen
Trennwirkung	relevant
Veränderung Funktionszusammenhänge	relevant
Veränderung Erscheinungsbild	nicht relevant: kein relevanter Wirkungszusammenhang

Tabelle 22: Relevante Wirkfaktoren der Projektanpassung (Basis: Wirkfaktoren lt. UVP – Einreichprojekt 2019)

21.4 Relevanz der Projektwirkungen

In nachstehender Tabelle sind alle zu beurteilenden Themenbereiche angeführt. Durch die Fachbeitragersteller wurde beurteilt, ob die Projektänderungen auf mögliche Wirkungen zu untersuchen und zu bewerten (relevant) oder keine relevanten Wirkungen durch die Projektänderungen zu erwarten sind (nicht relevant).

Themenbereiche und Schutzgüter, für die keine relevanten Wirkungen zu erwarten sind, werden mit einer Kurzbegründung von einer weiteren Auswirkungsanalyse ausgeschieden und nicht weiter betrachtet. Für relevante Projektwirkungen wird im Folgenden eine Auswirkungsanalyse durchgeführt.

SCHUTZGÜTER				
1	Mensch	1	Siedlungsraum	relevant – wird beurteilt
2	Biologische Vielfalt	1	Tiere und deren Lebensräume	nicht relevant lediglich Auffassung einer EK
		2	Pflanzen und deren Lebensräume	nicht relevant lediglich Auffassung einer EK
3	Boden, Fläche, Landwirtschaft	1	Boden, Fläche, Landwirtschaft	relevant – wird beurteilt
4	Wasser	1	Grundwasser	nicht relevant lediglich Auffassung einer EK
5	Luft und Klima	1	Luft	nicht relevant lediglich Auffassung einer EK
		2	Klima	nicht relevant lediglich Auffassung einer EK
6	Landschaft	1	Orts- und Landschaftsbild	nicht relevant lediglich Auffassung einer EK
		2	Landschaft als Erholungsraum	nicht relevant lediglich Auffassung einer EK
7	Sach- und Kulturgüter	1	Sachgüter	nicht relevant lediglich Auffassung einer EK
		2	Kulturgüter	nicht relevant lediglich Auffassung einer EK

Tabelle 23: Relevante Schutzgüter in Zusammenhang mit der Projektanpassung

21.5 Auswirkungsanalyse „Eisenbahnkreuzung km 46,458“

21.5.1 SIEDLUNGSRAUM

Bewertung

Durch die Auffassung der Eisenbahnkreuzung bei km 46,458 kommt es grundsätzlich zu einer Veränderung von Funktionszusammenhängen (Trennwirkung) deutlich außerhalb der Siedlungsräume. Es ist jedoch anzumerken, dass sich die nächstgelegene (künftig gesicherte) Eisenbahnkreuzung bereits im Bestand in rund 0,45 km Entfernung befindet. Eine weitere künftig gesicherte Quermöglichkeit besteht bei km 47,508. Die sich daraus ergebenden Wirkungen verfügen lediglich über geringe Auswirkungen, da zuvor beschriebene alternative Quermöglichkeiten bestehen. Weiters ist anzumerken, dass keine linearen Freizeit und Erholungseinrichtungen (Wanderweg, Radweg) davon betroffen sind.

Maßnahmen sind zufolge der Projektanpassung nicht erforderlich. Es verbleiben für den Themenbereich Siedlungsraum weiterhin, wie bereits im Einreichprojekt dargestellt „geringfügig nachteilige Auswirkungen“ für die Betriebsphase.

21.5.2 BODEN, FLÄCHE, LANDWIRTSCHAFT

Durch die Auflassung der Eisenbahnkreuzung bei km 46,458 kommt es grundsätzlich zu einer Veränderung von Funktionszusammenhängen (Trennwirkung) im landwirtschaftlich genutzten Wegenetz zwischen Oberweiden und Marchegg. Es ist jedoch anzumerken, dass sich die nächstgelegene (künftig gesicherte) Eisenbahnkreuzung bereits im Bestand in rund 0,45 km Entfernung befindet. Eine weitere künftig gesicherte Querungsmöglichkeit besteht bei km 47,508. Die sich daraus ergebenden Wirkungen verfügen lediglich über geringe Auswirkungen, da zuvor beschriebene alternative Querungsmöglichkeiten bestehen.

Maßnahmen sind zufolge der Projektanpassung nicht erforderlich. Es verbleiben für den Themenbereich „Boden, Fläche, Landwirtschaft“ weiterhin, wie bereits im Einreichprojekt dargestellt „geringfügig nachteilige Auswirkungen“ für die Betriebsphase.

21.6 Zusammenfassende Beurteilung

Die Projektwerberin ÖBB vertritt die Ansicht, dass die Projektanpassung **keine Veränderung der verbleibenden Auswirkungen nach sich zieht und somit dem Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung** mit Bescheid vom 11.03.2020 (GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019) **nicht widerspricht**.

22 PROJEKTANPASSUNG „EISENBAHNKREUZUNG KM 47,508“ (2.5.9)

22.1 Beschreibung

Beschreibung der Änderung:

Bei dieser Eisenbahnkreuzung wurde das EK-Schaltheus von links der Bahn mit einem Gleisachsabstand von 18,0m um 22m vor die EK nach r.d.B. zum durchgehenden Kabeltrog mit einem Gleisachsabstand von 3,6m verschoben. Dies war möglich, da die vorab geplante Errichtung des Schaltheuses in die Streckensperre verlegt wurde und somit die Sichtbeziehungen der Eisenbahnkreuzung im Bestand (vor Inbetriebnahme der Sicherungsanlage der EK) nicht eingeschränkt waren.

22.2 Beurteilungszugang

Die Beurteilung erfolgt gemäß den Ausführungen in Kap. 1.1.

22.3 Relevante Wirkfaktoren

Durch die Projektanpassung werden folgende Wirkfaktoren für die Beurteilung der Umweltauswirkungen hinsichtlich ihrer Relevanz analysiert:

Lärm	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Erschütterungen	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Licht, Beschattung, Blendung	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Elektromagnetische Felder	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Luftschadstoffe	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Abfälle, Rückstände, flüssige Emissionen	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Flächenbeanspruchung	nicht relevant: sehr punktuell, nicht relevante, angepasste Flächenbeanspruchung; Schaltheus rückt näher an Gleis heran
Hydrogeologische Verhältnisse	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Trennwirkung	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Veränderung Funktionszusammenhänge	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Veränderung Erscheinungsbild	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang

Tabelle 24: Relevante Wirkfaktoren der Projektanpassung (Basis: Wirkfaktoren lt. UVP – Einreichprojekt 2019)

22.4 Relevanz der Projektwirkungen

Da sich gemäß der o.a. Analyse der Projektanpassung keine relevanten Änderungen hinsichtlich Wirkfaktoren ergeben, ist eine darauf aufbauende Prüfung im Hinblick auf die Schutzgüter aus Sicht der Projektwerberin nicht erforderlich.

22.5 Auswirkungsanalyse „Eisenbahnkreuzung km 47,508“

Es treten mit der Umsetzung der Projektanpassung **keine veränderten Umweltwirkungen** gem. UVP-G auf.

Maßnahmen sind zufolge der Projektanpassung nicht erforderlich.

Die verbleibenden Auswirkungen sind im Vorhaben „ÖBB-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg, Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung“ im Vergleich zum Einreichprojekt unverändert, da keine beurteilungsrelevanten Wirkungen entstehen.

22.6 Zusammenfassende Beurteilung

Die Projektwerberin ÖBB vertritt die Ansicht, dass die Projektanpassung **keine Veränderung der verbleibenden Auswirkungen nach sich zieht und somit dem Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung** mit Bescheid vom 11.03.2020 (GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019) **nicht widerspricht**.

23 PROJEKTANPASSUNG „SCHUTZSTRECKE FÜR PROV. EINFAHRT IN DEN BAHNHOF MARCHEGG“ (2.6.1)

23.1 Beschreibung

Beschreibung der Änderung:

Der an das gegenständliche Projekt angrenzende Bf. Marchegg wird bis zur Fertigstellung des Unterwerks Untersiebenbrunn durch Überbrückung der Schutzstrecke vor dem Bf. Marchegg in km 46,384 über die Strecke 115 angespeist.

23.2 Beurteilungszugang

Anmerkung: Die Darstellung der Auswirkungen erfolgt im Zuge des Vorhabens Stadlau – Marchegg. In dieser sind bereits die Wirkungen in Folge des künftigen Unterwerks Untersiebenbrunn dargestellt. Die Wirkungen infolge der Lastflusssimulationen durch die Anspeisung aus dem Unterwerk Angern sind jedenfalls geringer.

24 PROJEKTANPASSUNG „ÄNDERUNG DER 50HZ ANSPEISEPUNKTE DER EK-ANLAGEN“ (2.6.2)

24.1 Beschreibung

Beschreibung der Änderung:

Die elektrische Versorgung der EK-Anlagen km 35,969, km 36,613, km 37,767, km 40,384 und km 42,232 erfolgt vom Bf. Oberweiden. Die elektrische Versorgung der EK-Anlagen km 46,003 und km 47,508 erfolgt vom Bf. Marchegg. Im Einreichprojekt war die elektrische Versorgung der EK-Anlagen von anderen Versorgungsarten geplant. Die Anspeisepunkte wurden optimiert.

24.2 Beurteilungszugang

Die Beurteilung erfolgt gemäß den Ausführungen in Kap. 1.1.

24.3 Relevante Wirkfaktoren

Durch die Projektanpassung werden folgende Wirkfaktoren für die Beurteilung der Umweltauswirkungen hinsichtlich ihrer Relevanz analysiert:

Lärm	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Erschütterungen	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Licht, Beschattung, Blendung	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Elektromagnetische Felder	nicht relevant: keine umweltrelevante Wirkung zu erwarten
Luftschadstoffe	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Abfälle, Rückstände, flüssige Emissionen	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Flächenbeanspruchung	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Hydrogeologische Verhältnisse	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Trennwirkung	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Veränderung Funktionszusammenhänge	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Veränderung Erscheinungsbild	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang

Tabelle 25: Relevante Wirkfaktoren der Projektanpassung (Basis: Wirkfaktoren lt. UVP – Einreichprojekt 2019)

24.4 Relevanz der Projektwirkungen

Da sich gemäß der o.a. Analyse der Projektanpassung keine relevanten Änderungen hinsichtlich Wirkfaktoren ergeben, ist eine darauf aufbauende Prüfung im Hinblick auf die Schutzgüter aus Sicht der Projektwerberin nicht erforderlich.

24.5 Auswirkungsanalyse „Änderung der 50Hz Anspeisepunkte der EK-Anlagen“

Es treten mit der Umsetzung der Projektanpassung **keine veränderten Umweltwirkungen** gem. UVP-G auf.

Maßnahmen sind zufolge der Projektanpassung nicht erforderlich.

Die verbleibenden Auswirkungen sind im Vorhaben „ÖBB-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg, Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung“ im Vergleich zum Einreichprojekt unverändert, da keine beurteilungsrelevanten Wirkungen entstehen.

24.6 Zusammenfassende Beurteilung

Die Projektwerberin ÖBB vertritt die Ansicht, dass die Projektanpassung **keine Veränderung der verbleibenden Auswirkungen nach sich zieht und somit dem Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung** mit Bescheid vom 11.03.2020 (GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019) **nicht widerspricht**.

25 PROJEKTANPASSUNG „KEINE ERNEUERUNG UNTER- UND OBERBAU (KONTEXTPROJEKT)“ (3.1)

25.1 Beschreibung

Beschreibung der Änderung:

Der Unterbau und Oberbau des Gleises 1 wurde in folgenden Bereichen nicht abgetragen und erneuert, sondern ist im Bestand verblieben:

Km 32,250 – km 36,800

Km 38,225 – km 39,500

Km 40,932 – km 44,400

Die Erneuerung der verbleibenden Anlagenteile wird zu einem späteren Zeitpunkt nachgeholt.

Grund für den Entfall dieser Arbeiten waren die Verzögerungen aufgrund der Covid19 Maßnahmen im Frühling 2020 und die Einsprüche zum UVP-Bescheid. Die im Frühjahr angesetzten Oberleitungsarbeiten wurden somit in den Sommer verschoben und haben den Zeitraum der Unter- und Oberbauarbeiten eingeschränkt, die somit reduziert werden mussten.

Die Geschwindigkeit ist deshalb bis zur Durchführung dieser offenen Maßnahmen von 120km/h auf:

Km 32,250 – km 36,800	80km/h
Km 38,225 – km 39,500	80 km/h
Km 40,932 – km 44,400	100 km/h
Km 45,170 – km 48,156	100 km/h

reduziert. Im VzG wird die Geschwindigkeit vorerst mit 120km/h ausgewiesen und die Geschwindigkeit per Langsamfahrstellen reduziert. Diese sind per GPE (Geschwindigkeitsprüfeinrichtung) abgesichert.

Nach Anpassung der VzG auf die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten wird nach Fertigstellung der Ober- und Unterbauarbeiten das VzG auf 120km/h angepasst.

25.2 Beurteilungszugang

Die Beurteilung erfolgt gemäß den Ausführungen in Kap. 1.1.

25.3 Relevante Wirkfaktoren

Durch die Projektanpassung werden folgende Wirkfaktoren für die Beurteilung der Umweltauswirkungen hinsichtlich ihrer Relevanz analysiert:

Lärm	nicht relevant: es kommt abschnittsweise (bis zur Durchführung der ursprünglich vorgesehenen Arbeiten des Kontextprojektes) zu keiner Erhöhung der Geschwindigkeit gegenüber dem eingereichten Projekt.
Erschütterungen	nicht relevant: es kommt abschnittsweise (bis zur Durchführung der ursprünglich vorgesehenen Arbeiten des Kontextprojektes) zu keiner Erhöhung der Geschwindigkeit gegenüber dem eingereichten Projekt.
Licht, Beschattung, Blendung	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Elektromagnetische Felder	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Luftschadstoffe	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Abfälle, Rückstände, flüssige Emissionen	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Flächenbeanspruchung	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Hydrogeologische Verhältnisse	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Trennwirkung	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Veränderung Funktionszusammenhänge	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang
Veränderung Erscheinungsbild	nicht relevant: kein Wirkungszusammenhang

Tabelle 26: Relevante Wirkfaktoren der Projektanpassung (Basis: Wirkfaktoren lt. UVP – Einreichprojekt 2019)

25.4 Relevanz der Projektwirkungen

Da sich gemäß der o.a. Analyse der Projektanpassung keine relevanten Änderungen hinsichtlich Wirkfaktoren ergeben, ist eine darauf aufbauende Prüfung im Hinblick auf die Schutzgüter aus Sicht der Projektwerberin nicht erforderlich.

25.5 Auswirkungsanalyse „keine Erneuerung Unter- und Oberbau (Kontextprojekt)“

Es treten mit der Umsetzung der Projektanpassung **keine veränderten Umweltwirkungen** gem. UVP-G auf.

Maßnahmen sind zufolge der Projektanpassung nicht erforderlich.

Die verbleibenden Auswirkungen sind im Vorhaben „ÖBB-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg, Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung“ im Vergleich zum Einreichprojekt unverändert, da keine beurteilungsrelevanten Wirkungen entstehen.

25.6 Zusammenfassende Beurteilung

Die Projektwerberin ÖBB vertritt die Ansicht, dass die Projektanpassung **keine Veränderung der verbleibenden Auswirkungen nach sich zieht und somit dem Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung** mit Bescheid vom 11.03.2020 (GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019) **nicht widerspricht.**