



UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG

ÖBB-Strecke 115 01 Gänserndorf – Marchegg


km 32,250 bis km 48,156

Elektrifizierung und Streckenadaptierung

Gutachterliche Stellungnahmen zur Inbetriebnahme (Abnahme) ⋮

Wien, am 22.11.2021

AUFTRAGGEBER
Mag. Simon Ebner
Sektion IV/Gruppe-IVVS
Radetzkystraße 2
A - 1030 Wien




 **Bundesministerium**
Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie



ERSTELLER
Bettina Riedmann
MAS, ETH RP, MAS
Franz-Glaser-Gasse 14/4
1170 Wien



FACHGEBIETE; SACHVERSTÄNDIGE(R)

Fachgebiet; Sachverständige(r)	Unterschrift
Abfallwirtschaft und Bodenchemie Dr. ⁱⁿ Graus-Göldner	
Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser u. Geotechnik (VCE Vienna Consulting Engineers ZT GmbH) Priv. Doz. Dr. Fritz Kopf	
Forsttechnik, Wald- und Wildökologie Dipl.-Ing. Martin Kühnert	
Wasserbautechnik Dipl.-Ing. Robert Pfisterer	

Fachgebiet; Sachverständige(r)	Unterschrift
Biologische Vielfalt -Tiere, Pflanzen (Ökologie) Dr. Hans Peter Kollar	
Luft und Klima Ao.Univ.Prof. Dr.phil. Erich Mursch – Radlgruber	
Lärm- und Erschütterungsschutz Dr. Günther Achs	 The seal is circular with the text: "Allgemeinbeideter und gerichtlich zertifizierter Sachverständiger", "Dr.-Ing. Dr.techn. Günther Achs", "Schalltechnik", "Schwingungstechnik", "Akustik", "72.61".
EMF, Licht (Beleuchtung) Ing. Wilhelm Lampel	
Humanmedizin Priv.Do. Paul Wexberg	

Fachgebiet; Sachverständige(r)	Unterschrift
<p>Verkehr (Schiene/Straße/Bahnbetrieb) (Stella & Setznagel GmbH.)</p> <p>Dipl.-Ing. Thomas Setznagel Dipl.-Ing. Werner Stella</p>	
<p>Denkmalschutz, Raumplanung, Flächenverbrauch, Landschaftsbild, Kulturgüter und Sachgüter</p> <p>(Kordina und Riedmann ZT GesmbH.) Dipl.-Ing. Hans Kordina</p>	
<p>Externe UVP-Koordination (Kordina und Riedmann ZT GesmbH.)</p> <p>Bettina Riedmann MAS, ETH RP, MAS</p>	

INHALTSVERZEICHNIS

1.1	AUFGABENSTELLUNG	1
1.2	PRÜFGRUNDLAGEN	1
1.3	FACHGEBIETE	2
1.4	ZUSÄTZLICH ZUR PRÜFUNG HERANGEZOGENE UNTERLAGEN	3
1.5	VORGEHENSWEISE METHODIK BEI DER PRÜFUNG; ABGRENZUNG DES FACHBEREICHS	5
1.6	PROJEKTANPASSUNGEN	9
1.7	FACHLICHE AUSSEINANDERSETZUNG MIT DEN PROJEKTANPASSUNGEN (BETROFFENHEIT).....	11
(1)	AUSFÜHRUNG ENTSPRECHEND DEN GENEHMIGUNGSBESCHEIDEN; AUSWIRKUNGEN UND ABWEICHUNGEN	13
1 a)	<i>Geringfügige Abweichungen zu den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung</i>	<i>35</i>
1 b)	<i>Widerspruch zu den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung.....</i>	<i>51</i>
(2)	ÜBEREINSTIMMUNG ANNAHMEN; PROGNOSEN	53
(3)	NACHKONTROLLE; NACHWEISE; UNTERLAGEN	56
(3a)	<i>Zeitpunkt.....</i>	<i>60</i>
2.1	ZUSAMMENFASSUNG	62

1. VORBEMERKUNGEN

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.

Mit dem Bescheid vom 11.03.2020 (GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019) hat das Bundesministerium Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie das geplante Vorhaben genehmigt. Mit Antrag gem. §24h Abs1 iVm §24g Abs1 UVP-G 2000 sowie §34 EISbG vom 11.12.2020 hat die ÖBB Infrastruktur AG um die Betriebsbewilligung für die Strecke angesucht.

1.1 AUFGABENSTELLUNG

Im Zuge des Antrags zur Betriebsbewilligung haben die, vom Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie bestellten Sachverständigen, an der Klärung folgender Fragen mitzuwirken:

- (1) Ist das Vorhaben aus Sicht Ihrer Fachgebiete dem Genehmigungsbescheid entsprechend ausgeführt worden?

Falls Änderungen erfolgt sind:

- a) Stellen diese Änderungen verglichen mit den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung geringfügig Abweichungen dar?
(geringfügig sind Abweichungen, wenn sie aus fachlicher Sicht keine erheblichen Änderungen im Hinblick auf die Schutzgüter des UVP-G 2000 bewirken)

Falls Abweichungen von der Genehmigung/Änderungen erfolgt sind, die über die Geringfügigkeit hinaus gehen:

- b) Widersprechen diese allfälligen Änderungen den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung (d.h. § 24f Abs 1 UVP-G 2000) nicht?
- (2) Stimmen, soweit derzeit beurteilbar, die Annahmen und Prognosen der Umweltverträglichkeitsprüfung mit den tatsächlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt überein?
- (3) Sind weitere erforderliche Unterlagen bzw. Nachweise im Rahmen der Nachkontrolle zu erbringen?
- c) Welcher sinnvolle Zeitpunkt (zwischen 3 und 5 Jahren) sollte dabei gewählt werden? (Dies insbesondere dann, wenn Vorgaben des Genehmigungsbescheides noch nicht vollständig überprüfbar sind)

1.2 PRÜFGRUNDLAGEN

- § 34b-Prüfbescheinigung inkl. Anhang A (Begutachtung der geringfügigen Änderungen)
- Leitungserklärung gemäß §34 EISbG der §40-Person

ONr.	Titel	Maßstab
1.1	EG-Prüferklärung für das Teilsystem Infrastruktur inkl. EG-Prüfbescheinigung und technischem Dossier	-
1.2	EG-Zwischenbericht für das Teilsystem Energie – inkl. EG-Prüfbescheinigung und technischem Dossier	-
1.3.1	Risikoassessment Report Infrastrukturanlagen, Gänserndorf Marchegg, Elektrifizierung, RA 007-19	
1.3.2	Betriebliches Risikomanagement, Risikoanalyse – Bericht, RA 007-19	
1.4	Darstellung der Umweltauswirkungen der Projektmodifikationen	-
1.5	Synthesebericht	-
1.5.1	Tabellarischer Auflagenkatalog	-
1.5.2	Beilagen zum Auflagenkatalog	-
1.5.3	Tabellarischer Maßnahmenkatalog UVE	-
1.6	SiGe-Dokument gemäß § 5 ASchG	-
1.7	Unterlage für spätere Arbeiten	-
2.1.1	Inhaltsverzeichnis Planbeilagen	

ONr.	Titel	Maßstab
2.2.1	Übersichtslageplan, EGM-BB-0000SP-02-2001-00	1:10.000
2.2.2	Lageplan Bogenverbesserung 1 - Teil 1 km 36,839 bis km 37,570 EGM-BB-0000SP-02-2002-00	1:500
2.2.3	Lageplan Bogenverbesserung 1 - Teil 2 km 37,570 bis km 38,380 EGM-BB-0000SP-02-2003-00	1:500
2.2.4	Lageplan Bf. Oberweiden EGM-BB-0000SP-02-2004-00	1:500
2.2.5	Lageplan Bogenverbesserung 2 km 44,432 - km 45,159 EGM-BB-0000SP-02-2005-00	1:500
3.2.1	Hochbau, Bahnhof Oberweiden; Grundriss, Schnitte EGM-BB-0000HB-02-2001-00	1:100
4.1.1	SFE-Schema EGM-BB-0000SF-02-2001-00	o.M.

1.3 FACHGEBIETE

Im gegenständlichen Verfahren erfolgte eine Bestellung der nachstehenden Sachverständigen (SV) im Auftrag des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie.

Kürzel	Fachgebiet	Sachverständige(r) (SV)
AW	Abfallwirtschaft und Bodenchemie	Dr. ⁱⁿ Graus-Göldner
HD	Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser und Geotechnik	VCE Vienna Consulting Engineers ZT GmbH, Priv. Doz. Dr. Fritz Kopf
FW	Forsttechnik, Wald- und Wildökologie	Dipl.-Ing. Martin Kühnert
WT	Wasserbautechnik	Dipl.-Ing. Robert Pfisterer
ÖK	Biologische Vielfalt -Tiere, Pflanzen (Ökologie)	Dr. Hans Peter Kollar
KL	Luft und Klima	Ao.Univ.Prof. Dr.phil. Erich Mursch – Radlgruber
LA	Lärm- und Erschütterungsschutz	Dr. Günther Achs
ET	EMF, Licht (Beleuchtung)	Ing. Wilhelm Lampel
ST	Verkehr (Schiene/Straße/Bahnbetrieb)	Dipl.-Ing. Thomas Setznagel (Stella & Setznagel GmbH.) Dipl.-Ing. Werner Stella (Stella & Setznagel GmbH.)
HU	Humanmedizin	Priv.Doiz. Paul Wexberg
RP	Denkmalschutz, Raumplanung, Flächenverbrauch, Landschaftsbild, Kulturgüter und Sachgüter	Dipl.-Ing. Hans Kordina (Kordina und Riedmann ZT GesmbH.)
KO	Externe UVP-Koordination	Bettina Riedmann, MAS, ETH RP, MAS (Kordina und Riedmann ZT GesmbH.)

1.4 ZUSÄTZLICH ZUR PRÜFUNG HERANGEZOGENE UNTERLAGEN

Abfallwirtschaft und Bodenchemie (AW)

Zur Beurteilung der Vorhabensänderungen und ob das Vorhaben aus Sicht des Fachbereiches Abfallwirtschaft, Boden- und Grundwasserqualität dem Genehmigungsbescheid entsprechend ausgeführt wurde, sind neben den vorgelegten Unterlagen keine zusätzlich verwendeten rechtlichen Grundlagen und keine sonstigen Unterlagen im Fachbereich Abfallwirtschaft, Boden- und Grundwasserchemie erforderlich.

Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser und Geotechnik (HD)

- Gesamtprüfbescheinigung gem. §34b EibG Gänserndorf-Marchegg (Inbetriebnahme 2020) (GZ:21-3035)
- Geotechnisches Gutachten BGG (Plannummer: EGM-EB-0000GG-00-5001-00; Ordnungsnummer 5.1.1)
- Eisenbahnbrücke km 32,740: Bauwerksplan : BASo13-BP2-0001KI-02-2001-Bo2
- Eisenbahnbrücke km 33,728: Bauwerksplan: BASo13-BP2-0004KI-02-2001-Bo4
- Eisenbahnbrücke km 34,893: Bauwerksplan: BASo13-BP2-0005KI-02-2001-Bo1
- Eisenbahnbrücke km 39,524: Bauwerksplan : BASo13-BP2-0006KI-02-2001-Bo1
- Abschlussbericht Geotechnische Betreuung (BGG-Consult, Dr. Peter Waibel ZT-GmbH., 14.12.2020)

Forsttechnik, Wald- und Wildökologie (FW)

Rechtliche Grundlagen

- Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVP-G 2000 idgF)
- Forstrecht: Österreichisches Forstgesetz (ForstG 1975 idgF)
- Naturschutzrecht: Wr. Naturschutzgesetz 2000 idgF
- Jagdrecht: NÖ. Jagdgesetz 1974 idgF
- Unterlagen zu Wiederbewaldungen und waldverbessernden Maßnahmen (Technischer Bericht – Waldverbesserung, September 2020; Beil ZT)
- Strecke 115 01 Gänserndorf – Marchegg, Verkehrsprojekt – Betriebsbewilligung, Synthesebericht – Beilagen zum Auflagenkatalog, Allgemeine Beilagen Ökologie, Beilage A „Statusbericht der ökologischen Bauaufsicht, Dez. 2020“ und Beilage B „Technischer Bericht Waldverbesserung, Sept. 2020“.

Sonstige Unterlagen

- BMLFUW, 2008: Rodungserlass, BM für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Wien.
- BMLFUW, 2012: Waldentwicklungsplan, Richtlinien über Inhalt und Ausgestaltung, Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Wien.
- UVE-Leitfaden des Umweltbundesamtes Wien (2019)
- WEP (2008): Waldentwicklungsplan Mistelbach – Gänserndorf, BMLFUW, Zl. LE 3.1.10/0024-IV/4/2008)

Wasserbautechnik (WT)

Von der ÖBB Infrastruktur AG wurden folgende weitere Unterlagen übermittelt:

- Per Email vom 06.07.2021, Geotechnische Anordnung Nr. GM/032 vom 27.11.2020 (4 Seiten);
- Per Email vom 07.07.2021, Ausschnitt Regelprofil Bereich Bogenverbesserung und Bahnhof; Prüfbericht Wasserdurchlässigkeit der Fa. Nievelt Labor GmbH für Gesteinskörnung 0/63 der Fa. Magyer (4 Seiten);
- Per Email vom 27.07.2021; Betriebsvorschrift für die Entwässerung der Bahnanlage
- Per Email vom 23.08.2021; Beschreibung der Bahngräbenausführung, Fotodokumentation, Bahngräben im Bau;

- Per Email vom 23.08.2021, Bestandsplanung, Regelprofil Bf. Oberweiden und Bogenverbesserung 2;
- Per Email vom 23.08.2021, Restarbeiten 2021, Querprofil Bf. Oberweiden, km 40,254;
- Per Email vom 08.09.2021, Bestandspläne der Eisenbahnbrücken mit den Plannummern:
 - BASo13-BP2-0001KI-02-2001-B02,
 - BASo13-BP2-0004KI-02-2001-B04,
 - BASo13-BP2-0005KI-02-2001-B01,
 - BASo13-BP2-0006KI-02-2001-B01,
 - BASo13-BP2-0008KI-02-0201-B01,
 - BASo13-BP2-0009KI-02-0201-B00;
- Per Email vom 13.09.2021, ÖBB-Regelwerk 06.02 - Winterdienst, Maßnahmen bei Frost und Schnee inkl. Anhänge A bis E, ÖBB-Regelwerk 06.03. Vegetationskontrolle auf vegetationsfrei zu haltenden Eisenbahnanlagen;
<https://infrastruktur.oebb.at/regelwerke/>
- Per Email vom 16.09.2021, Betriebsvorschrift für die Entwässerung der Bahnanlage

Lärm- und Erschütterungsschutz (LA)

Für die Fachgebiete Lärm- und Erschütterungsschutz wurden die unter Punkt 1.2 Prüfgrundlagen herangezogen. Für das Fachgebiet Lärmschutz wurden von der Projektwerberin ergänzende Unterlagen vorgelegt (Bestätigung des Angebots zum Einbau von objektseitigem Lärmschutz in der Salmhofer Straße 56, 2295 Oberweiden).

Humanmedizin (HU)

Für das Fachgebiet Humanmedizin wurden die unter Punkt 1.2 angeführten Prüfgrundlagen sowie die Stellungnahmen der Fachbereichssachverständigen, insbesondere des SV Lärm/Erschütterung herangezogen.

EMF, Licht (Beleuchtung) (ET)

Für das Fachgebiet wurden als Grundlagen, wie generell im Pkt. 1.2 Prüfungsgrundlagen angeführt, die Einreichunterlagen zur Betriebsbewilligung, soweit diese relevant sind, herangezogen. Weiters wurde, soweit dies für das Fachgebiet von Relevanz ist, die Präsentation und Erläuterung der ÖBB-INFRA AG im Rahmen der Sachverständigenbesprechung am 6.7.2021 berücksichtigt. Da der Bahnhof Marchegg noch nicht (wie technisch im Endausbau vorgesehen und genehmigt) über das Projekt Stadlau – Marchegg elektrotechnisch mit Traktionsenergie versorgt werden konnte, ergab sich die Erfordernis der Änderung der Schutzstrecke (Überbrückung) für eine prov. Einfahrt in den Bf. Marchegg. Dabei wurden auch die Unterlagen des Projektes Stadlau – Marchegg zusätzlich zur Prüfung herangezogen.

Verkehr (Schiene/Straße/Bahnbetrieb) (ST)

- Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie mit Geschäftszahl: BMVIT-320.002/0004-IV/IVVS4/2018 vom 25.07.2018 betreffend Festlegung der Art der Sicherung gemäß § 49 EISBG für die Eisenbahnkreuzungen in km 35,969, km 36,613, km 37,767, km 38,329, km 42,232, km 46,003, km 46,458 und in km 47,508
- Bescheid der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie mit Geschäftszahl: 2020-0.619980 vom 02.12.2020 betreffend Auflassung der Eisenbahnkreuzungen in km 38,329 und in km 46,458
- Übereinkommen abgeschlossen zwischen der ÖBB-Infrastruktur AG und der Gemeinde Weiden an der March vom 15.06.2020 betreffend
 - Errichtung von technischen EK-Sicherungsanlagen für die Ek`s in Bahn-km 37,767 und Bahn-km 42,232
 - Auflassung der EK in Bahn-km 38,329

Adaptierung der mittels Schrankenanlage gesicherten EK in Bahn-km 40384
Abtrag der bestehenden Feldwegbrücke in Bahn-km 40,854
Neubau einer Feldwegbrücke in Bahn-km 40,850 mit Anbindung an das bestehende Wegenetz
Errichtung eines Wirtschaftsweges Bahn-km 37,770 bis Bahn-km 38,330

- Übereinkommen abgeschlossen zwischen der ÖBB-Infrastruktur AG und der Stadtgemeinde Marchegg vom 24.06.2019 betreffend
 - Errichtung von technischen EK-Sicherungsanlagen für die Ek's in Bahn-km 46,003 und Bahn-km 47,508
 - Auflassung der EK in Bahn-km 38,329
- Ortsaugenschein am 19.08.2021

1.5 VORGEHENSWEISE METHODIK BEI DER PRÜFUNG; ABGRENZUNG DES FACHBEREICHES

Abfallwirtschaft und Bodenchemie (AW)

Die maßgeblichen Schutzziele des Fachbereiches Abfallwirtschaft, Boden- und Grundwasserqualität sind:

- Vermeidung von schädlichen oder nachteiligen Einwirkungen auf Menschen, Tiere und Pflanzen, deren Lebensgrundlagen und deren natürliche Umwelt.
- Geringhaltung beeinträchtigender Einwirkungen auf das allgemeine menschliche Wohlbefinden.
- Geringhaltung von Emissionen von Luftschadstoffen und klimarelevanten Gasen.
- Schonung der Ressourcen (Rohstoffe, Wasser, Energie, Landschaft, Flächen, Deponievolumen),
- Sicherstellung, dass bei der stofflichen Verwertung die Abfälle oder die aus ihnen gewonnenen Stoffe kein höheres Gefährdungspotential aufweisen als vergleichbare Primärrohstoffe oder Produkte aus Primärrohstoffen und nur solche Abfälle zurück-bleiben, deren Ablagerung keine Gefährdung für nachfolgende Generationen darstellt.
- Schutz des Bodens vor schädlichen Einflüssen durch Erosion, Bodenverdichtung und Schadstoffeintrag sowie die Erhaltung eines standorttypischen Bodenzustandes.

Die Erstellung des Fachbeitrags Abfallwirtschaft, Boden- und Grundwasserqualität zur Beurteilung der Auswirkungen der Projektanpassungen und zur Inbetriebnahme erfolgte auf Basis des zur Verfügung gestellten Fragenkatalogs.

Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser und Geotechnik (HD)

Die für das Fachgebiet Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser relevanten Auflagepunkte werden überprüft.

Für die als möglicherweise für das Fachgebiet Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser relevant erachteten Modifikationen des Projektes wurden die Bauwerkspläne ausgehoben und zur Begutachtung mit dem Geotechnischen Gutachten (BGG) in Verbindung gebracht.

Forsttechnik, Wald- und Wildökologie (FW)

Forstwesen und Waldökologie; Jagdwesen und Wildökologie

Methodik bei der Prüfung

Für das gegenständliche Vorhaben ist aus Sicht des Fachbereiches Forsttechnik, Wald- und Wildökologie zu beurteilen, ob das Vorhaben mit Ausnahme der im Antrag angeführten Projektanpassungen aus Sicht des Fachgebietes dem Genehmigungsbescheid entsprechend ausgeführt wurde, ob die im Antrag angeführten Projektanpassungen den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung (dh § 24f Abs 1 UVP-G 2000) nicht widersprechen bzw. ob die angeführten Modifikationen aus der Umweltsicht in den Wirkungen auf die Schutzgüter geringfügig sind. In eventu ist zu prüfen, ob sich grundsätzlich Abweichungen ergeben, die über geringfügige Abweichungen hinausgehen, d.h. ob die eingereichten Projektänderungen zu nachteiligen Umweltauswirkungen führen könnten bzw. ob im Vergleich zum genehmigten Projekt nachteiligere

Umweltauswirkungen zu erwarten sind. Diese können beispielsweise durch zusätzlichen oder geänderten Flächenverbrauch von Wald oder Wildlebensräumen, durch Beeinträchtigungen von Wildwanderkorridoren und durch zusätzliche Immissionen entstehen.

Zu prüfen ist aus fachlicher Sicht zusammenfassend, ob angesichts der beantragten Projektanpassungen die Ergebnisse der Beurteilung im UVGA hinsichtlich Genehmigungsfähigkeit und Maßnahmenerfordernis und Maßnahmenwirksamkeit nach wie vor zutreffen.

Waldökologie

Für die fachliche Bewertung von zusätzlichem Waldflächenverbrauch bei Projektänderungen gibt es keine verbindlichen gesetzlichen oder in anerkannten Richtlinien festgelegten Schwellenwerte. Als ein erster fachlicher Ansatz können die Schwellenwerte des ForstG für anmeldepflichtige Rodungen (§ 17a ForstG) und die Schwellenwerte des UVG-G 2000 für die UVP-Pflicht von Erweiterungen von Rodungen herangezogen werden. Für die Bewertung von Zusatzbelastungen durch Immissionen können die Irrelevanzgrenzen der RVS 04.02.12 herangezogen werden.

„Erheblichkeitsschwellenwert“ für Rodungserweiterungen:

Aus forstfachlicher Sicht sind jedenfalls nachteilige Wirkungen gegeben, wenn die Gesamtrodungsfläche der Änderungen mind. 2,5 ha in Schutzgebieten bzw. 5 ha insgesamt beträgt oder die Gesamtrodungsfläche der Änderungen mind. 50 % der im UVP-Verfahren bereits genehmigten Gesamtrodungsfläche beträgt. Diese Schwellenwerte wurden aus den einschlägigen Bestimmungen des UVP-G 2000 zur UVP-Pflicht von Erweiterungserweiterungen abgeleitet. Bei zusätzlichen Rodungen ab dieser Flächengröße sind aufgrund des Rodungsausmaßes nachteilige Umweltauswirkungen zu erwarten und Projektänderungen führen im Vergleich zum genehmigten Projekt zu nachteiligeren Umweltauswirkungen.

Für Rodungserweiterungen, die über dem „Geringfügigkeitsschwellenwert“, aber unter dem Erheblichkeitsschwellenwert liegen, ist im Einzelfall unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf Waldfunktionen und Waldausstattung zu prüfen, ob nachteilige Umweltauswirkungen bzw. im Vergleich zum genehmigten Projekt nachteiligeren Umweltauswirkungen zu erwarten sind und ob die Ergebnisse dem genehmigten Vorhaben entsprechen.

„Irrelevanzschwellenwert“ für Immissionen:

Irrelevanzschwellen für Immissionen sind in der RVS 04.02.12 definiert; für Wald ist für Stickoxide (NO_x) ein Jahresmittelwert (JMW) von 3 µg/m³ (= 10% des Grenzwertes der Verordnung zum Schutz der Ökosysteme und der Vegetation) als Grenze für relevante Zusatzbelastungen anzusehen.

„Geringfügigkeitsschwellenwert“ für Rodungen:

Für Rodungen hat der Gesetzgeber im Forstgesetz eine Art „Geringfügigkeitsschwellenwert“ definiert: Eine Rodung bis zu einer Fläche von 1.000 m² ist nicht grundsätzlich bewilligungspflichtig, sondern nur anmeldepflichtig, sofern kein besonderes öffentliches Interesse an der Walderhaltung vorliegt. Hier ist angesichts der kleinen Fläche von keinen erheblichen Veränderungen des Bodenhaushalts und des Mikroklimas auszugehen, so dass die Eingriffsintensität als „nicht relevant“ bewertet werden kann. Bei sehr schmalen Rodungsflächen (etwa für Zufahrten etc.) ist bis zu einer Breite von unter 10 m unabhängig von der Gesamtgröße der Rodungsfläche ebenfalls von „nicht relevanten“ Auswirkungen auszugehen, da solche schmalen Flächen durch den angrenzenden Bestand rasch wieder überschirmt werden und daher keine erheblichen Auswirkungen auf Boden- und Klimahaushalt zu erwarten sind.

Eine geringe Eingriffsintensität ist gegeben, wenn die Rodungen zwischen 0,1 und unter 0,2 ha betragen bzw. eine Breite zwischen 10 und unter 20 m aufweisen. Ebenfalls „gering“ werden Rodungen im Zusammenhang mit der Verbreiterung bestehender Rodungen über 10 m und die Querung linearer Gehölzelemente über 10 m Breite bewertet.

Wildökologie

Für die fachliche Bewertung von zusätzlichem Flächenverbrauch oder Trennwirkungen durch Projektänderungen gibt es keine verbindlichen gesetzlichen oder in anerkannten Richtlinien festgelegten Schwellenwerte. Die Beurteilung ist im Einzelfall unter Berücksichtigung der Auswirkungen durch zusätzliche Lebensraumverluste und Barrierewirkungen zu prüfen, ob nachteilige Umweltauswirkungen bzw. im Vergleich zum genehmigten Projekt nachteiligeren Umweltauswirkungen zu erwarten sind und ob die Ergebnisse dem genehmigten Vorhaben entsprechen.

Weiters ist zu beurteilen, ob die Annahmen und Prognosen der Umweltverträglichkeitsprüfung mit den tatsächlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt übereinstimmen und ob Unterlagen und Nachweise für die Nachkontrolle vorzulegen sind.

Abgrenzung des Fachgebietes

Forsttechnik und Waldökologie

Die Abgrenzung zum FB. Naturschutz (Ökologie) ist durch die forstrechtliche Definition von „Wald“ gegeben: Gegenstand der Beurteilung sind alle Gehölzbestände, die Wald im Sinne der forstrechtlichen Bestimmungen darstellen. Einzelbäume, Baumreihen (soweit es sich nicht um Windschutzanlagen handelt) und Feldgehölze werden dagegen im FB. Ökologie behandelt.

Wildökologie

Die Abgrenzung zum FB. Naturschutz (Ökologie) ist durch die Definition von jagdbarem Wild im NÖ. Jagdgesetz gegeben: Gegenstand der Beurteilung sind alle Wildtiere, die im Sinne der jagdrechtlichen Bestimmungen als jagdbares Wild gelten.

Wasserbautechnik (WT)

Die im Rahmen eines Lokalausweises am 21.08.2021 besichtigten Entwässerungsmaßnahmen der Bahnanlage im Bereich der beiden Bogenverbesserungen und im Bereich des Bhf. Oberweiden wurden mit den zur Verfügung gestellten Ausführungspläne und den zusätzlich zur Verfügung gestellten Unterlagen verglichen. Die Prüfung der Unterlagen erfolgte nach den gültigen ÖBB-Regelwerken für die Entwässerung (Regelwerk 09.04: Gestaltung und Dimensionierung der Entwässerungsanlagen, Stand 14.10.2019).

Der Fachbereich Wasserbautechnik behandelt die Ableitung die auf den Bahnanlage in anfallenden Oberflächenwässer in einen geeigneten Vorfluter. Dieser kann ein Oberflächengewässer, ein Grundwasserkörper bzw. ein öffentliches Kanalnetz sein. Die Maßnahmen müssen den Stand der Technik und den Anforderungen des Wasserrechtsgesetz (WRG 1959 i.d.g.F.) entsprechen.

Auswirkungen durch die Maßnahmen betreffend den Grundwasserkörper sind im Fachbereich Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser zu finden.

Biologische Vielfalt -Tiere, Pflanzen (Ökologie) (ÖK)

Die Prüfung der bescheidgemäßen Ausführung des Vorhabens erfolgte auf Grundlage der vorgelegten Berichte und Ausführungsunterlagen und der Kenntnis des Vorhabengebietes.

Der Fachbereich grenzt sich anhand jagdbarer Arten (mit Ausnahme unter der FFH- und Vogelschutzrichtlinie geschützter Arten) und der nach dem Forstgesetz zu beurteilenden Baumbestände (mit Ausnahme von FFH-Biototypen) vom Fachgebiet Forstwesen und Waldökologie; Jagdwesen und Wildökologie ab.

Luft und Klima (KL)

Die zu erwartenden Umweltauswirkungen, hinsichtlich Erhöhung von Immissionsbeiträgen bei den nächsten Anrainer, erfolgt durch Prüfung der Nachvollziehbarkeit bei der Emissions- und Immissionsberechnung sowie dem Vergleich mit den gesetzlich geregelten Vorgaben maximaler Immissionswerte, wie auch mit dem Schwellwertkonzept (Irrelevanzkriterium) als Genehmigungsvoraussetzung. Hinsichtlich Klima erfolgt die Prüfung auf relevante Veränderungen des Mikroklimas im Nahbereich (einige 100m) des geplanten Projektes und großräumig auf Änderungen der klimarelevanten Emissionen.

Lärm- und Erschütterungsschutz (LA)

Auf Basis der Vorlage der für die Abnahme erstellten Unterlagen wurde die bescheidgemäße Projektausführung, die Auflagenerfüllung und die Projektanpassungen gutachterlich überprüft. Im Rahmen der vorliegenden Stellungnahmen zur Inbetriebnahme (Abnahmeprüfung) wurden durch den Sachverständigen die erforderlichen Überprüfungen durchgeführt um das Vorhaben hinsichtlich der Ausführung entsprechend Genehmigungsbescheid zu überprüfen. Die Methodik der Prüfung der Fachbereiche Lärm- und Erschütterungsschutz bezieht sich ausschließlich auf die relevanten Auswirkungen des Vorhabens in

der Bau- und Betriebsphase im Vergleich zu den fachbereichsbezogenen Unterlagen aus dem gegenständlichen UVP-Verfahren „ÖBB-STRECKE 115₀₁ GÄNSERNDORF – MARCHEGG“. Die Überprüfungen beziehen sich konkret auf die Durchsicht und Prüfung der vorgelegten Unterlagen. Die Ergebnisse der gegenständlichen fachlichen Prüfung für Lärm- und Erschütterungsschutz dienen als Grundlage für die humanmedizinische Begutachtung.

Humanmedizin (HU)

Die bescheidgemäße Projektausführung wurde auf Grundlage der von der Projektwerberin vorgelegten Unterlagen unter besonderer Berücksichtigung der Stellungnahme des SV Lärm/Erschütterung und unter Gegenüberstellung der gutachterlicherseits empfohlenen bzw. geforderten Maßnahmen geprüft.

Die Methodik der Prüfung des Fachbereichs Humanmedizin bezieht sich ausschließlich auf die relevanten Auswirkungen des Vorhabens in der Bau- und Betriebsphase im Vergleich zu den fachbereichsbezogenen Unterlagen aus dem gegenständlichen UVP-Verfahren „ÖBB-Strecke 115 01 Gänserndorf – Marchegg“ im Hinblick auf die Gefährdung und Beeinträchtigung von Leben und Gesundheit von Menschen.

EMF, Licht (Beleuchtung) (ET)

Auf Basis der Vorlage – Fragenkatalogs in Bezug auf das UVP-G. erfolgte das Erstellen des Fachbeitrages zur Inbetriebnahme (Abnahmeprüfung). Nach Überprüfung der für das Fachgebiet maßgebenden Einreichunterlagen und Anpassungen / Ergänzungen wurde die bescheidgemäße Projektausführung, die Auflagenerfüllung und die Projektmodifikationen zur Betriebsbewilligung gutachterlich überprüft.

Im Fachgebiet werden die spezifischen elektrotechnischen Belange sowie die Belange im Hinblick auf die elektromagnetische Verträglichkeit behandelt. Aus technischer Sicht erfolgte eine Prüfung der prognostizierten Zusatz- und Gesamtbelastungen. Die medizinische Beurteilung dieser Belastungen wird durch den Sachverständigen für Humanmedizin vorgenommen.

Verkehr (Schiene/Straße/Bahnbetrieb) (ST)

Die Prüfung der Ausführungsunterlagen bzw. der vorgelegten Lagepläne und der vorgelegten Unterlagen und Dokumente erfolgte, für die projektrelevanten Fachgebiete Verkehr (Schiene / Straße / Bahnbetrieb), auf Grundlage der normativen Prüfgrundlagen, Gesetzen, Verordnungen und Normen sowie dem Stand der Technik, zur Durchführung der Übereinstimmungsprüfung des nunmehr ausgeführten Vorhabens mit der kausalen eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung.

Auf Grund der Vollständigkeit der vorgelegten Ausführungsunterlagen (Lagepläne bzw. die vorgelegten Unterlagen und Dokumente) über das nunmehr ausgeführte Vorhaben können die Voraussetzungen für die Inbetriebnahme beurteilt werden. Anhand der vorgelegten Einreichunterlagen (das sind die vorgelegten Unterlagen und Dokumente, wie Betriebspläne, Ausführungsunterlagen, Berichte, Erklärungen, Dokumente zum Arbeitnehmerschutz, Konformitätserklärungen, Erklärungen der gemäß § 40 EisbG verzeichneten Personen, § 34b Prüfbescheinigung, etc.), sonstiger Bestätigungen und der Erkenntnisse des Ortsaugenscheines wird die sach-, fach- und bescheidgemäße Ausführung des Bauvorhabens überprüft. Die Übereinstimmungsprüfung mit der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung und der Genehmigung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 wird durchgeführt.

Weiters werden anhand der vorgelegten Unterlagen die angeführten Modifikationen überprüft ob diese Änderungen aus Sicht des Fachbereiches Verkehr (Schiene/Straße/Bahnbetrieb) den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung nicht widersprechen.

Das Fachgebiet Verkehr (Schiene/Bahnbetrieb) behandelt die Funktionsfähigkeit sowie die eisenbahntechnischen und eisenbahnbetrieblichen Fragen des bautechnischen Projektes. Das Gutachten bezieht sich nicht auf die Entwässerungsmaßnahmen der Gleistrasse (Gutachter = DI Pfisterer) und nicht auf die Beurteilung des Erschütterungs- und Schallschutzes (Gutachter = Dr. Achs).

Das Fachgebiet Verkehr (Straße) umfasst die Auswirkungen des Projektes auf das betroffene Wegenetz in Hinblick auf die Gewährleistung der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs auf dem öffentlichen Straßennetz infolge der Elektrifizierung und Streckenadaptierung der ÖBB-Strecke 115₀₁ Gänserndorf - Marchegg.

Denkmalschutz, Raumplanung, Flächenverbrauch, Landschaftsbild, Kulturgüter und Sachgüter (RP)

Im Rahmen der Erstellung des Beitrages, zu den oa. Fachbereichen, wird generell überprüft, inwieweit die Auswirkungen des bereits fertig gestellten Projektes, jene des genehmigten überschreiten. Dies könnte sein aufgrund von Änderungen der bebauten bzw. genutzten Fläche, der Höhe der Bauten oder des mutmaßlichen Eingriffes der neuen Projektteile in das umgebende Raumgefüge – sowohl innerhalb des größeren Projektgebietes als auch gegenüber dem umgebenden Stadtgebiet und dessen Raumnutzung. Erforderlich sind entsprechende auswertbare Angaben in der vorliegenden Projektbegründung, in der auf die Änderungen und deren Wirkungen – im Vergleich, zu dem bereits mit Bescheid genehmigten Projekt - explizit eingegangen werden kann.

Diese Betrachtung erfolgt in gleicher Weise im Themenbereich Raumplanung und Stadtplanung sowie auch – sofern von Relevanz – auch zu Ortsbild und Landschaft. In den Themenbereichen Sachgüter einschließlich Kulturgüter und Flächenverbrauch erfolgt die Überprüfung des fertig gestellten Projektes, inwieweit bestehende Objekte und infrastrukturelle Anlagen im Projektgebiet – und damit außerhalb des eigentlichen von dem Projekt berührten Standortbereich – von den Änderungen berührt werden und damit in ihrer Funktion beeinträchtigt werden.

1.6 PROJEKTANPASSUNGEN

Es gilt zu prüfen, ob Umweltauswirkungen durch die angeführten Projektanpassungen an der Strecke „Gänserndorf – Marchegg“ zu erwarten sind.

Überblick zu den Projektanpassungen

NR.:	Änderung:
2.2	Signaltechnik
2.2.1	Einfahrtsignal x
2.2.2	Einfahrsvorsignal 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

NR.:	Änderung:
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

1.7 FACHLICHE AUSSEINANDERSETZUNG MIT DEN PROJEKTANPASSUNGEN (BETROFFENHEIT)

		Abfallwirtschaft und Bodenchemie	Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser und Geotechnik	Forsttechnik, Wald- und Wildökologie	Wasserbautechnik	Biologische Vielfalt -Tiere, Pflanzen (Ökologie	Luft und Klima	Lärm- und Erschütterungsschutz	EMF, Licht (Beleuchtung)	Verkehr (Schiene / Straße / Bahnbetrieb)	Humanmedizin	Denkmalschutz, Raumplanung, Flächenverbrauch, Landschaftsbild, Kulturgüter und Sachgüter
NR.:	Änderung:											
2.2	Signaltechnik											
2.2.1	Einfahrtsignal X											
2.2.2	Einfahrsvorsignal 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											

		Abfallwirtschaft und Bodenchemie	Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser und Geotechnik	Forsttechnik, Wald- und Wildökologie	Wasserbautechnik	Biologische Vielfalt -Tiere, Pflanzen (Ökologie)	Luft und Klima	Lärm- und Erschütterungsschutz	EMF, Licht (Beleuchtung)	Verkehr (Schiene / Straße / Bahnbetrieb)	Humanmedizin	Denkmalschutz, Raumplanung, Flächenverbrauch, Landschaftsbild, Kulturgüter und Sachgüter
NR.:	Änderung:											
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											

Betroffen von den Projektanpassungen	
KEINE Betroffenheit von den Projektanpassungen	

Forsttechnik, Wald- und Wildökologie (FW)

Durch die gegenständlichen Projektanpassungen kommt es in einigen Fällen zu sehr kleinräumigen zusätzlichen Grundbeanspruchungen im unmittelbaren Umfeld von Bauwerken, die aber weder Wald noch Wildlebensräume betreffen. Der Fachbereich Forstwesen und Waldökologie; Jagdwesen und Wildökologie ist von den Projektanpassungen daher nicht betroffen.

2. FACHLICHE AUSEINANDER SETZUNG MIT DEN FRAGESTELLUNGEN

(1) Ausführung entsprechend den Genehmigungsbescheiden; Auswirkungen und Abweichungen

Nr.	SV	Fragestellung
(1)	Alle	Ist das Vorhaben aus Sicht Ihres Fachgebietes dem Genehmigungsbescheid entsprechend ausgeführt worden?

Abfallwirtschaft und Bodenchemie (AW)

Sachverhalt:

Die gegenständlichen Projektanpassungen betreffen vornehmlich die Signaltechnik, den konstruktiven Ingenieurbau, den Hochbau, die Eisenbahnkreuzungen sowie die Energieversorgung und sind aus Sicht des Fachbereiches Abfallwirtschaft, Boden- und Grundwasserqualität als geringfügig einzustufen. Die Projektanpassungen ziehen keine Veränderungen der verbleibenden Auswirkungen nach sich.

Aus dem Kurzbericht zur Auflagenumsetzung geht hervor, dass geeignete Maßnahmen getroffen wurden, um die für den Fachbereich Abfallwirtschaft, Boden- und Grundwasserqualität relevanten Schutzgüter entsprechende Obsorge zu wahren.

Die chemisch-technische Bauaufsicht stellte sicher, dass die zu entfernenden Abfälle nachweislich ordnungsgemäß zur weiteren Behandlung übergeben wurden und Aufzeichnungen über die Einstufungen der zu entfernenden Abfälle gemäß AbfallverzeichnisVO vorliegen.

Zur Erfüllung der Qualitätsanforderungen für Verfüllmaterialien kamen die einschlägigen Bestimmungen des Bundesabfallwirtschaftsplanes 2017 zur Anwendung. Für Verfüllmaterialien wurden nur geprüfte Recyclingbaustoffe oder natürliche Schüttmaterialien eingesetzt und die Eignung und Zulässigkeit der Verwertung wurden durch entsprechende Untersuchungen vor Einbau der Materialien nachgewiesen.

Die chemisch-technische Bauaufsicht überwachte und dokumentierte sämtliche Arbeiten, wobei zur Sicherstellung der Einhaltung aller abfallwirtschaftlichen Rahmenbedingungen eine chemisch-technische Fachperson für die örtliche Aufsicht eingesetzt wurde. Die begleitende chemische Analytik im Zusammenhang mit der Zuordnung, Einstufung und Beurteilung von Abfällen zur weiteren Behandlung (Verwertung, Behandlung), insbesondere zur Qualitätssicherung von Verfüllmaterialien, wurde von akkreditierten Prüf- und Inspektionsstellen durchgeführt.

Zur Überwachung der Einhaltung abfallwirtschaftlicher Bestimmungen wurde ein umfassendes Massenlogistikkonzept erstellt. Es ergab sich keine Notwendigkeit, im Baustellenbereich Zwischenlagerungen von Aushubmaterialien durchzuführen.

Da Bahnhöfe und Bahnanlagen aufgrund der anthropogenen Nutzung als potentiell belastete Flächen anzusehen sind, wurde im Zuge der Gleisbauarbeiten und Bahnhofsumbauten eine entsprechende Beweissicherung für das Schutzgut Boden in Form verdichteter Bodenuntersuchungen durchgeführt, wobei die Untersuchungen sowohl die Eluat- als auch die Gesamtgehalte umfassten. Die Beprobung und die Planung der erforderlichen Übergaben von Abfällen erfolgten durch die chemisch-technische Bauaufsicht. Die Ergebnisse der Untersuchungen wurden entsprechend dokumentiert.

Vor Beginn der Baumaßnahmen erfolgte eine bodenchemische Erkundung der Verdachtsflächen. Im Zuge der Bauarbeiten wurden keine Bodenverunreinigungen im Zusammenhang mit Verdachtsflächen vorgefunden. Im Bahnhof Oberweiden wurden im Zuge von Aushubarbeiten einzelne Eternit Schindeln angetroffen, welche gesondert als gefährliche Abfälle behandelt wurden. Durch einen selektiven oberflächennahen Aushub wurden alle verunreinigten Abfälle erfasst und einer entsprechenden Behandlung zugeführt.

Bei Bautätigkeiten im Bereich von Verdachtsflächen wurden Bodenproben gezogen und analysiert. Hierbei konnten keine grundwassergefährdenden Stoffe nachgewiesen werden, so dass die Anordnung von Beobachtungspegeln als entbehrlich angesehen wurde. Durch die chemisch-technische Bauaufsicht wurde sichergestellt, dass alle Maßnahmen getroffen wurden, um potentielle nachteilige Auswirkungen auf das Grundwasser durch das gegenständliche Vorhaben insbesondere in der Bauphase ausreichend kontrollieren zu können.

Alle Aushubarbeiten wurden von der chemisch-technischen Bauaufsicht begleitet, wobei im Zuge der Bauarbeiten auch an den tangierten Verdachtsflächen keine Bodenverunreinigungen angetroffen wurden.

Gutachterliche Stellungnahme:

Das Vorhaben wurde aus Sicht des Fachgebietes Abfallwirtschaft, Boden- und Grundwasserqualität entsprechend dem Genehmigungsbescheid ausgeführt.

Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser und Geotechnik (HD)

Sachverhalt:

Der Genehmigungsbescheid (11.03.2020, GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019) sieht folgendes für den Grundwasserschutz vor (Wasserbautechnik):

IV.3.1 Wasserbautechnik (WT)

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

- a. halbjährliche Inspektion und zusätzlich nach Starkregen und Störfällen (Sicht- und Funktionsprüfung, gegebenenfalls Entfernung von Störstoffen)*
- b. 1 x jährlich Mahd mit Entfernung des Mähgutes*
- c. 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:

- d. Es sind nur zugelassene Herbizide entsprechend Zulassungsliste der Agentur für Gesundheit und Ernährungssicherheit (AGES) unter Einhaltung der vorgegebenen, maximalen Ausbringungsmengen einzusetzen.*
- e. 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.*
- f. 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

Im tabellarischen Auflagenkatalog wird zu den Auflagepunkten des Bescheides wie folgt Stellung genommen:

IV.3.1.1 : Die Instandhaltung der Gewässerschutzanlagen (Sickermulden) erfolgt durch die betriebsführende Stelle. Der Auflagepunkt wurde der betriebsführenden Organisationseinheit zur Kenntnis gebracht. Die Betriebsordnung für die Gewässerschutzanlagen ist in der Unterlage für spätere Arbeiten enthalten. - Siehe Ordnungsnummer 1.7 - Unterlage für spätere Arbeiten, Pkt. 4.6.1.

IV.3.1.2

In gegenständlichen Projektabschnitt sind keine im Hinblick auf Grundwasserverunreinigungen wasserbautechnisch sensiblen Bauwerke vorhanden, die bei einem außergewöhnlichen Ereignis betreut werden müssen. Bei allen errichteten Versickerungsanlagen bzw. Versickerungsmulden sind keine Schieber, bzw. keine freien Abflüsse in einen Vorfluter vorhanden. Die organisatorischen

Maßnahmen beschränken sich diesfalls auf möglichst rasches Lokalisieren und Ausheben/Auskoffern des verunreinigten Materials mit entsprechender geeigneter Entsorgung. Etwaige weitere Beweissicherungs- und Sanierungsschritte sind Gegenstand eines im entsprechenden Störfall zu erstellenden individuellen Konzepts.

Aus den vorgenannten Gründen wurde somit auf die Erstellung eines eigenen Maßnahmen-Notfallplans zur Betreuung wasserbautechnischer Einrichtungen verzichtet.

Darüber hinaus kann allgemein angemerkt werden, dass für außergewöhnliche Ereignisse die Notfallpläne der ÖBB Infra AG, Geschäftsbereich Betrieb angewendet werden. Alarmierungsketten sind dort geregelt.

Es liegt ein Risiko Assessment Report Infrastrukturanlagen ohne Signifikanzprüfung (ÖBB, 14.2.2019) vor (dies ist nicht die geforderte Risikoanalyse). Dieser kommt zu dem Ergebnis:

Für das gegenständliche Projekt sind aus Sicht der **Planung** nachfolgende genauere Betrachtungen des Systems in Form expliziter Risikoabschätzungen (Risikoanalyse bzw. Risikobetrachtungen) erforderlich, die im **Zuge der Errichtung bzw. spätestens vor Inbetriebnahme** vorzulegen sind.

- g. Eine Untersuchung für den Hazard „Signalüberfahung“ mittels X-Risk.
- h. Eine Risikobetrachtung für den Hazard „Betriebsführung“
- i. Eine Bewertung des Risikos en EK (RMEK)

Gutachterliche Stellungnahme:

Dem Einreichoperat liegt eine „Risikoanalyse Grundwasserschutz bei außerbetrieblichen Ereignissen“ (ILF, 2019) bei. Da auf den Punkt 5.5 „Organisatorische Maßnahmen“, im Bescheid explizit verwiesen wird, ist im Folgenden dieser als Teil des Bescheides wiedergegeben:

5.5 Organisatorische Maßnahmen

Obwohl die Einsatzkonzepte im Detail erst zu einem späteren Zeitpunkt erstellt werden, sind Grundsatzüberlegungen zu möglichen Notfall- bzw. Sicherungs- und Sanierungsmaßnahmen (Grobkonzepte) bereits vorab erforderlich, um zu überprüfen, ob dafür bauliche Maßnahmen erforderlich sind, die bereits im Einreichprojekt, der baurechtlichen Verhandlung oder bei der Ausschreibung der Baumaßnahmen Berücksichtigung finden müssen. Daher sind bereits im Zuge der Erstellung der Unterlagen für das baurechtliche Verfahren diesbezügliche Überlegungen empfehlenswert.

Die organisatorischen Maßnahmen werden gegliedert in

- Notfallmaßnahmen unmittelbar nach dem Unfall (Verunreinigung von Boden und/oder Grundwasser)
- Sicherungs- bzw. Sanierungsmaßnahmen nach Verunreinigung von Boden und/oder Grundwasser

5.5.1 Übersicht über mögliche Notfallmaßnahmen

Die im Einzelfall anzuordnenden Notfallmaßnahmen orientieren sich an den Eigenschaften und der Menge des freigesetzten Schadstoffes, an den örtlichen Verhältnissen, dem Ausmaß der Kontamination usw. Wesentlich erscheint bei diesem Punkt auch eine Abstimmung etwaiger Notfallmaßnahmen gemeinsam mit den örtlichen Einsatzkräften. Die Abstimmung sollte nach Vorliegen der endgültigen Ausführungsplanung erfolgen. Die wesentlichen Inhalte der Unterlagen für außerbetriebliche Ereignisse sind in der folgenden Liste angeführt:

- Planliche Darstellung aller grundwasserschutzrelevanten Baumaßnahmen wie Schieber, Abschaltungen für Tauchpumpen, Zufahrten zu Becken bzw. die Lage etwaiger Absperrbauwerke oder –schächte, Zuordnung Entwässerungsabschnitte zu Entwässerungsbauwerken wie Becken oder Einleitpunkten
- Festlegung der Zuständigkeiten für alle Sofortmaßnahmen wie das Abschiebern von Becken oder Schächten, das Ausschalten von Pumpen, Räumungstätigkeiten in Becken, Schächten oder anderen Entwässerungselementen – d.h. welche Einsatzkräfte bzw. die ÖBB sind für welche sofort zu setzenden Tätigkeiten verantwortlich
- Festlegung von Warn- bzw. Verständigungsketten mit Bekanntgabe aller Verantwortlichen bzw. deren Kontaktdaten (Notfallnummern, etc.)

Die nachstehend aufgelisteten Maßnahmen zielen primär darauf ab, die Schadenswirkungen möglichst lokal zu begrenzen und das Ausmaß einzudämmen bis je nach Erfordernis eine Sanierung des kontaminierten Bereiches erfolgt. Die Maßnahmen werden in Abhängigkeit des jeweiligen Ereignisses durch die Einsatzleitung festgelegt.

- Festlegung der Bekämpfungsart in Abhängigkeit vom freigesetzten Gefahrenstoff
- Warnung der Bevölkerung, Absperrung des Unfallortes, Regelung des Verkehrs
- Verhinderung des weiteren Austretens von Schadstoffen durch Abdichtung beschädigter Behälter, Leerpumpen beschädigter Behälter, etc.
- sofortiges Schließen der bei den Entwässerungsmaßnahmen vorgesehenen Gefahrgutschiebern (oder Aktivieren von Dichtkissen) bzw. Abschalten von Tauchpumpsteuerungen in Pumpwerken zur Ausleitung in Vorfluter bzw. bei Straßenunterführungen
- zusätzliche Maßnahmen zur Verhinderung einer weiteren Ausbreitung (z.B. eine Sperre der Bahngräben, Schließen von Einlaufschächten, etc.)
- Abpumpen der im Absetz- und Rückhaltebecken aufgefangenen Mengen
- Einsatz von Schadstoffbindemitteln (Ölbinder, Sägemehl, Torf, Sand, etc.)
- Einrichtung einer sofortigen Wassernotversorgung der betroffenen Bevölkerung mittels Tanks (nur kurzfristige Maßnahme)

5.5.2 Übersicht über mögliche Sicherungs- bzw. Sanierungsmaßnahmen

Die im Einzelfall anzuordnenden Sicherungs- bzw. Sanierungsmaßnahmen sind in erster Linie abhängig von den Eigenschaften und der Menge des freigesetzten Schadstoffes, von den örtlichen geohydrologischen Verhältnissen (Strömungsrichtung und –geschwindigkeit, Aquifertyp, etc.) und von der Sensibilität der betroffenen Nutzungen bzw. dem Schutzstatus des betroffenen Bereiches.

Die nachstehende Auflistung soll einen Überblick aller gängigen Maßnahmen geben, die im Zuge einer Sanierung eingesetzt werden können.

- Überwachung der Grundwassergüte (Probennahmen) zur Erfassung von Veränderungen und
- damit verbunden zur Festlegung bzw. Steuerung etwaig notwendiger Sanierungsmaßnahmen
- Ausheben von verunreinigtem Erdreich; gesetzeskonforme Entsorgung oder Reinigung und
- Wiedereinbau
- Abdichtung des Schadensherdes (z.B. verunreinigte Bodenzone) durch geotechnische
- Maßnahmen
- In-Situ-Sanierung unter Ausnutzung des Abbaus des Schadstoffes durch chemische oder
- mikrobiologische Prozesse
- Bodenluftabsaugung (für leichtflüchtige Stoffe)
- Errichtung von Sperrbrunnen als Abwehrmaßnahme von verschmutztem Grundwasser im
- Vorfeld von Wasserversorgungsanlagen
- Aufbereitung des Trinkwassers verunreinigter Wasserversorgungsanlagen
- Errichtung einer neuen Wasserversorgungsanlage außerhalb des kontaminierten Bereiches bzw. Anschluss an eine bestehende, nicht betroffene zentrale Wasserversorgung

5.5.3 Grundsatzüberlegungen zum Einsatzkonzept der Einsatzkräfte

Das ÖBB-Meldesystem bei Eintritt eines außerbetrieblichen Ereignisses sieht vor, dass die Unfallmeldung an die für den Notfallbereich örtlich zuständige Stelle ergeht bzw. weitergeleitet wird. Vom Fahrdienstleiter der für den Notfallbereich örtlich zuständige Stelle werden die weiteren Schritte gemäß dem Notfallmanagement veranlasst bzw. selbst durchgeführt:

- Alarmierung bahneigener und bahnfremder Einsatzkräfte, wobei bahnfremde Einsatzkräfte nur dann alarmiert werden, wenn das Ereignis mit bahneigenen Kräften nicht bewältigt werden kann; davon ist jedoch im Falle einer Gefahrgutfreisetzung auszugehen
- Anforderung des bahneigenen Hilfszuges bzw. schwerer Bergegeräte (Kräne)

Bahnfremde Rettungskräfte dürfen aus Sicherheitsgründen erst nach Rücksprache mit dem ÖBB-Einsatzleiter die Bahnanlagen betreten und müssen ihre Einsatzabwicklung mit diesem absprechen. Die Zusammenarbeit zwischen ÖBB und bahnfremden Rettungsorganisationen wird durch laufende Kontakte und durch gemeinsame Übungen und Schulungen sichergestellt.

Zur Einsatzabwicklung im Detail können generell zum jetzigen Zeitpunkt keine Aussagen getroffen werden, dies ist erst im Zuge der Ausarbeitung der Unterlagen für die Inbetriebnahme zu einem späteren Zeitpunkt möglich.

5.5.4 Zusammenwirken von baulichen und organisatorischen Sicherheitsmaßnahmen bei der ÖBB-Strecke 115 Gänserndorf - Marchegg

Zum Zusammenwirken von baulichen und organisatorischen Sicherheitsmaßnahmen bei der gegenständlichen Bahnstrecke sind folgende Punkte von Bedeutung:

- Erreichbarkeit des Ereignisortes Durch das bestehende und geplante Straßen- und Wegenetz ist der gegenständliche Streckenabschnitt gut erreichbar Die Zufahrtsmöglichkeiten zu Weichenbereichen und Becken werden in den Einsatzplänen dargestellt.
- Sofortmaßnahmen bei Gefahrgutfreisetzung Alle Gefahrgutschutzmaßnahmen im Bereich der Bahnentwässerung bewirken eine zeitliche Verzögerung der Schadstoffausbreitung, erfordern jedoch im Ereignisfall eine aktive Handlung seitens der Einsatzkräfte (in der Regel Absperrung eines Notfallschiebers oder Abschaltung von Pumpen). Dies ist in den Einsatzplänen zu regeln und die Einrichtungen (einschließlich Zufahrtswege) sind in Einsatzplänen in der Betriebsstellenbeschreibung zu verzeichnen.

Grundsätzlich sind alle diese Einrichtungen mit Straßenfahrzeugen über das Wegenetz erreichbar; dies gilt auch für alle Absetz- und Rückhaltebecken, die im Ereignisfall gegebenenfalls entleert werden müssen.

5.6 Übersicht zugeordnete Maßnahmentypen

In der folgenden Tabelle ist eine Übersicht aller Bewertungsergebnisse und der daraus resultierenden Mindestanforderungen an Maßnahmentypen enthalten. Detaillierte Beschreibungen, welcher Maßnahmentyp tatsächlich für den jeweiligen Abschnitt geplant ist, können dem Technischen Bericht (inkl. Bahnentwässerung), Einlage 6.2.1, entnommen werden.

Es liegt eine aktualisierte „Betriebsvorschrift für die Entwässerung der Bahnanlage“ (übermittelt von Dipl.-Ing. Peter Matausch am 11.10.2021) vor. In der die Anlage beschrieben wird, die Zuständigkeiten aufgelistet werden, eine Betriebsvorschrift mit Zielvorgabe, regelmäßiger Überprüfung der Funktionsfähigkeit, technischer Überprüfung des baulichen Zustandes sowie anlassbezogene Überprüfung der Funktionstüchtigkeit enthalten sind. Im Punkt „außergewöhnliches Betriebsereignis“ wird die Durchführung von Erstmaßnahmen sowie die Meldekette geregelt. Im Kapitel 7.1 "Durchführung von Erstmaßnahmen / weiteren Maßnahmen" befinden sich einige Angaben die für einen Notfallplan wesentlich sind.

In Anbetracht der Beschaffenheit der wasserbaulichen Anlagen im gegenständlichen Projekt, kann mit diesem Dokument das Auslangen gefunden werden.

Das Vorhaben wurde somit aus Sicht des Bereiches Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser sowie Geotechnik (HD) auf Basis der erfolgten Auskünfte ausreichend den Bescheidvorschriften gemäß angepasst.

Forsttechnik, Wald- und Wildökologie (FW)

Sachverhalt:

Zur Erfüllung der Auflagen aus dem Genehmigungsbescheid und der Maßnahmen aus der UVE wurden von der ÖBB Infrastruktur AG Syntheseberichte (Tabellarischer Auflagenkatalog, Betriebsbewilligung, Einlage 1.5.1 und Tabellarischer Maßnahmenkatalog UVE, Einlage 1.5.3) vorgelegt, in dem der Status der Erfüllung der allgemeinen ökologierelevanten Auflagen (wie Schutzmaßnahmen angrenzender Flächen, Rekultivierungen) von der ökologischen Bauaufsicht (ZT-GmbH Beitel) dargelegt und bestätigt wurde.

Im Synthesebericht „Beilagen zum Auflagenkatalog“ (Einlage 1.5.2), Beilage A, **Statusbericht der ökologischen Bauaufsicht**, Dez. 2020 wird ausgeführt, dass die Rodungsarbeiten im Bereich der beiden Bogenverbesserungen im Herbst 2020 durchgeführt wurden und der Schutz der an das Baufeld angrenzende Waldflächen im Zuge der regelmäßigen Begehungen der ökologischen BA laufend kontrolliert wurde. Die am Rande des Baufeldes gelegenen Waldbestände wurden lt. Den Angaben der ökologischen BA in Abhängigkeit der Bautätigkeit zum Baufeld hin durch einen Holzzaun abgeplankt.

Weiters wird im Statusbericht darauf hingewiesen, dass die Wiederbewaldungen befristeter Rodungsflächen nach Beendigung der Restarbeiten im Jahr 2021 umgesetzt werden und die Umsetzung der Waldverbesserungen im Jahr 2021 starten wird.

Der Status der Aufgabenerfüllung zu Forsttechnik wurde im Statusbericht hinsichtlich Rodungszweck und Fristen (Auflagen I.5.4 und I.5.5) als „erfüllt“ und hinsichtlich Wiederbewaldung und Waldverbesserungen als „in Arbeit“ klassifiziert.

Nach telefonischer Mitteilung von DI Klaus Schedl, ZT-Beitel GmbH (ökologische Bauaufsicht) werden die Wiederbewaldung befristeter Rodungsflächen und die Maßnahmen zur Waldverbesserung voraussichtlich im **November 2021** durchgeführt.

Zur Umsetzung der vorgeschriebenen waldverbessernden Maßnahmen wurde als Beilage B in den „Beilagen zum Auflagenkatalog“ ein „Technischer Bericht Waldverbesserung“ vom September 2020 der Beitel ZT GmbH vorgelegt, in dem die geplanten Maßnahmenflächen verortet und die Maßnahmen (Entfernung standortfremder Baumarten, Pflanzung standortheimischer Baumarten) im Detail beschrieben werden.

Die Überprüfung der Durchführung der Aufforstungsmaßnahmen (Wiederbewaldung, waldverbessernde Maßnahmen) erfolgt – da die Umsetzung der Aufforstungen baubedingt erst im Herbst 2021 möglich ist – erst im Zuge der Nachkontrolle.

Betreffend den Fachbereich **Wildökologie** wurden in den Genehmigungsbescheiden keine Auflagen vorgeschrieben.

Die **projektkonforme Umsetzung** (Erfüllung der ökologischen (und damit z.T. auch wild- und waldrelevanten Maßnahmen in der UVE) wurde von der ökologischen Bauaufsicht im Synthesebericht (Tabellarischer Maßnahmenkatalog, Betriebsbewilligung, Einlage 1.5.3) bestätigt.

Gutachterliche Stellungnahme:

Das Vorhaben wurde aus Sicht des Fachgebietes Forstwesen und Waldökologie; Jagdwesen und Wildökologie – soweit dies zeitlich bis dato möglich war - dem Genehmigungsbescheid entsprechend ausgeführt. Die Aufforstungsmaßnahmen (Wiederbewaldungen und waldverbessernde Maßnahmen) können baubedingt erst im Herbst 2021 durchgeführt werden und ihre Umsetzung ist daher erst im Zuge der Nachkontrolle überprüfbar.

Wasserbautechnik (WT)

Sachverhalt:

Wasserbautechnische Maßnahmen:

Bei dem Vorhaben wurden aus Sicht der Wasserbautechnik für die Behandlung und Ableitung der auf die Vorhaben anfallenden Oberflächenwässer, mehrere wasserbautechnische Anlagenteile ausgeführt.

Dies betrifft die Erneuerung von Brückenentwässerungen bei Neubau einzelner Brückenobjekten, den Neubau von Bahnentwässerungen (Versickerungsmulden) entlang der beiden Bogenverbesserungen sowie die Anlagen für die gezielte Ableitung und Behandlung von Oberflächenwässern von den Bahnsteigen und Wartekojen des Bahnhofes in Oberweiden.

Einleitungen von Bahnwässern in Oberflächengewässer liegen nicht vor, da sich im Umfeld des Vorhabens keine Oberflächengewässer befinden. Die Bahnwässer aus den betroffenen Gleis- und Bahnsteigbereichen werden nach entsprechender Vorbehandlung (Versickerungsmulden) dem Grundwasserkörper zugeführt.

Bahnentwässerungen:

Die im Vorhaben ÖBB-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg, km 32,250 bis km 48,156, Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung ausgeführten wasserbautechnische Anlagenteile sind für die Fassung und Versickerung der Bahnwässer vorgesehen. Diese sind:

- Versickerungsmulde im Bereich der Bogenverbesserung 1, rechts der Bahn, km 36,839 – km 37,767;
- Versickerungsmulde im Bereich der Bogenverbesserung 1, links der Bahn, km 37,767 – km 38,209;
- Bahnhof Oberweiden, Sickermulde im Bereich des Bahnsteigs, rechts der Bahn; km 40,250 bis km 40,317;
- Versickerungsmulde im Bereich der Bogenverbesserung 2, links der Bahn, km 44,432 bis km 45,158.

Die Versickerungsmulden wurden mit einem 30 cm starken Bodenfilter ausgeführt. Eine mit Geotextil ummantelten Sickerpackung verteilt die Sickerwässer aus dem Bodenfilter über den Längsverlauf der Mulden. Zusätzlich haben die Versickerungsmulden bei den beiden Bogenverbesserungen aufgrund des Bahnlängsgefälle in regelmäßigen Abständen einen ca. 30 cm hohen Querdamm. Sickerschlitze bis in die versickerungsfähigen Untergrund wurden zudem unter den Sickerpackungen errichtet. Die Arbeiten fanden in Abstimmung mit der geotechnischen Baubetreuung statt.

Brückenentwässerungen:

Bei dem Vorhaben wurden aus Sicht der Wasserbautechnik bei einigen Brückenobjekten die Brückenentwässerungen erneuert bzw. adaptiert. Dies erfolgte im Zuge des Neubaus der Brücken oder im Rahmen der Adaptierungsmaßnahmen an den Objekten.

Die Eisenbahnbrücke (Feldwegunterführung) in km 40,850 wurde erneuert, da der Lichtraum aufgrund der Elektrifizierungsmaßnahmen an dem Bestandsobjekt nicht vorhanden war. Die Entwässerung des Objekte erfolgt über die Längsneigung in die Randbereiche der Brücke und weiter über das Objekt ins Gelände.

Die Straßenbrücke (Landesstraße L2) in km 44,910 blieb gänzlich als Brückenobjekt erhalten und wurde nur mit einem Spritz- und Berührschutz versehen. Von den Umbaumaßnahmen waren die Entwässerungsanlagen der Brücke nicht betroffen.

Mehrere Brückenobjekte wurden aufgrund des schlechten Erhaltungszustandes durch einen Neubau in Form eines Stahlbetonrahmens ersetzt, welche den Anforderungen an die Tragfähigkeit erfüllen und den Fahrkomfort verbessern soll. Diese Neubauobjekte an der Strecke sind die

- Eisenbahnbrücke (Feldwegunterführung) in km 32,740;
- Eisenbahnbrücke (Bahnstraße) in km 33,728;
- Eisenbahnbrücke (Landesstraße L3005) in km 34,893;
- Eisenbahnbrücke (Feldwegunterführung) in km 39,524;
- Eisenbahnbrücke (Feldwegunterführung) in km 39,743 und
- Eisenbahnbrücke (Landesstraße L3004) in km 40,063.

Im UVE-Einreichprojekt ist bei den Objekten die Ableitung der Oberflächenwässer im Brückenbereich über die mit einem Längsgefälle versehene Tragwerksplatte zu den Widerlager vorgesehen. An beiden Widerlagerrückkanten sind Drankiesriegeln geplant, um die Wässer zu einer tieferliegenden Querdrainage (Teilsickerrohre DN150 auf Betonlager) zu leiten. Diese Querrohre werden nach außen zu den Flügelmauern bzw. den Steinsätzen geführt. Die Wässer werden direkt ins Freie abgeleitet und an Ort und Stelle zum Versickern gebracht.

Abbruch bzw. Auflassung

Zwei Bestandsobjekte wurden aufgrund ihrer Funktionslosigkeit zur Auflassung bzw. Abtragung des Objektes genehmigt .

- Auflassung Gewölbe km 33,475

- Auflassung Durchlass km 42,606

Wasserdurchlässigkeit der Bodenfilter in den Versickerungsmulden:

In den UVE-Einreichunterlagen wurde als Grundlage für die Bemessung der wasserbautechnischen Anlagenteile für den einzubauenden Bodenfilter (30 cm Stärke) ein Durchlässigkeitsbeiwert von $k_f = 5,0 \times 10^{-5}$ m/s herangezogen.

Eine Eignungsprüfung, durchgeführt von der Fa. Nievelt Labor GmbH, des einzubauenden Materials (Fa. Magyer) ergab bei drei durchgeführten Versuchen einen Mittelwert des Wasserdurchlässigkeitsbeiwert von $k_f = 1,5 \times 10^{-5}$ m/s.

Nach der Bauausführung wurden wieder Versickerungsversuche im Bodenfilter, diesmal durch die Fa. BGG-Consult ZT-GmbH vor Ort, durchgeführt, mit dem Ergebnis das die Feldversuche (Standrohrversuche) einen Durchlässigkeitsbereich von $7,0 \times 10^{-4}$ m/s und $7,0 \times 10^{-5}$ m/s abdecken.

Gesamtprüfbescheinigung gem. §34b EISbG:

Entsprechend dem §34b EISbG 1957 wurde seitens der ÖBB Infrastruktur AG dem Antrag auf Betriebsbewilligung eine Prüfbescheinigung beigeschlossen, aus der ersichtlich sein soll, dass die Entwässerungsmaßnahmen und die wasserbautechnischen Anlagen der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung entsprechen.

In der Prüfbescheinigung der Bahn Consult TEN BewertungsgesmbH. vom 24.02.2021 (GZ: 21-3035) wurden in Bezug auf das Fachgebiet Wasserbautechnik für das Vorhaben wesentlichen Aussagen und Bestätigungen angeführt:

- Konformitätserklärung der ÖBA (Örtlichen Bauaufsicht) – Metz & Partner, vom 04. Dezember 2020 (siehe Punkt A2);
- Konformitätserklärung, Streckenplanung vom Planer Stoik & Partner, vom 04. Dezember 2020 (siehe Punkt A2);
- Ausführungsbestätigung der Bauausführenden Firma, Arbeitsgemeinschaft ÖBB Gänserndorf – Gebr. Haider – HABAU - Haider & Co, vom 10. Dezember 2020 (siehe Punkt A2);
- Dichtheitsatteste der Abwasserleitungen und Schächte, ARGE ÖBB Gänserndorf, 10.12.2020 (siehe Punkt A2.1.8);
- Bestätigung über den ordnungsgemäßen Anschluss der RW Leitungen und Schächte, ARGE ÖBB Gänserndorf, 10.12.2020 (siehe Punkt A2.1.8);
- Bestätigung über den fachgerechten Anschluss an die Versickerungseinrichtungen, ARGE ÖBB Gänserndorf, 10.12.2020 (siehe Punkt A2.1.8);
- Übereinkommen Ableitung Brückenentwässerung L3005, Mail der NÖ Straßenbauabteilung 3, Wolkersdorf, 26.11.2020 (siehe Punkt A2.1.8);
- Es wird festgestellt (Anm. BCTEN), dass in Bezug auf das Fachgebiet „Wasserbautechnik“ alle für die Erteilung der Betriebsbewilligung erforderlichen und relevanten Prüfbescheinigungen und Abnahmeprüfungen vorhanden sind (siehe Punkt B8.1);
- Gemäß den Angaben der ÖBA sind keine Grundwasserhaltungsmaßnahmen erforderlich gewesen (siehe Punkt B8.1.1);
- Eine Bescheinigung der fachgerechten Ausführung liegt seitens der Örtlichen Bauaufsicht vor (siehe Punkt B8.1.1);
- Prüfbescheinigung zu den Ausführungen in den Kapiteln B8, C8, D8 liegt seitens der Sachverständigen für Wasserbautechnik (Anm. BCTEN) vor (siehe Punkt E8).

In Bezug zum Bescheid des Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Infrastruktur und Technologie zum gegenständlichen Vorhaben (GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019) vom 11.09.2020 ergeben sich für die Inbetriebnahme die folgenden, zu prüfenden Nebenbestimmungen (Punkt IV.). Diese sind für die Wasserbautechnik in Maßnahmen in der Bauphase (Punkt IV.2.1.) und Maßnahmen in der Betriebsphase (Punkt IV.3.1.) unterschieden.

Maßnahmen in der Bauphase

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 15 m 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.

In Bezug auf die Erfüllung bzw. Umsetzung der vorgeschriebenen Maßnahmen in der Bauphase wurde ein Synthesebericht – tabellarischer Auflagenkatalog (Einlage 1.5.1) dem Antrag auf Betriebsbewilligung beigegeben, indem hervorgeht inwieweit es zur Umsetzung der Auflagenpunkte betreffend die Wasserbautechnik in der Bauphase kam.

ad. IV.2.1.1. Von den Baumaßnahmen waren im Wesentlichen folgende Einbauten betroffen: 1. Oberflächenentwässerungskanal Gemeinde Oberweiden, 2. Mischwasserkanal der Gemeinde Gänserndorf (Neubau in Teilabschnitten). Alle Maßnahmen an den Kanälen wurden im Einvernehmen mit den Gemeinden ausgeführt. **-Erfüllt.**

ad. IV.2.1.2. Im Zuge der Baumaßnahmen mussten keine Grundwasserhaltungsmaßnahmen ausgeführt werden. Keine Maßnahmen zu diesem Auflagenpunkt. **-Erfüllt.**

ad. IV.2.1.3. Für die Baustelleneinrichtung wurden keine Waschplätze, Reparaturbereiche und Betankungsbereiche eingerichtet, von denen die Niederschlagswässer gesondert zu entsorgen waren. Im Zuge der Bauausführungen ist es zu keinem Austritt von Mineralölen gekommen, Ölbindemittel mussten nicht eingesetzt werden. **-Erfüllt.**

ad. IV.2.1.4. Von den Baumaßnahmen waren im Nahbereich der Versickerungsmulden keine Verdachtsflächen oder qualitativ belastete Böden anzutreffen. Keine Maßnahmen zu diesem Auflagenpunkt. Alle Aushubarbeiten wurden von der chemisch-technischen Bauaufsicht begleitet. **-Erfüllt.**

ad. IV.2.1.5. Alle Maßnahmen an bestehenden Straßen wurden mit den jeweiligen Straßenverwaltungen abgestimmt. Folgende Straßen waren betroffen: 1. L3004 - Ein Übereinkommen mit dem Land Niederösterreich wurde abgeschlossen. 2. Neue Straßenbrücke Gemeinde Oberweiden - Ein Übereinkommen mit der Gemeinde wurde abgeschlossen. **-Erfüllt.**

Maßnahmen in der Betriebsphase

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 Funktionsprüfung, gegebenenfalls Entfernung von Störstoffen)
- 1 x jährlich Mahd mit Entfernung des Mähgutes
- gärtnerische Pflege bei Bedarf (kein Einsatz von wassergefährdenden Stoffen / Herbiziden)

IV.3.1.2. 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.

In Bezug auf die Erfüllung bzw. Umsetzung der vorgeschriebenen Maßnahmen in der Betriebsphase wurde ein Synthesebericht – tabellarischer Auflagenkatalog (Einlage 1.5.1) dem Antrag auf Betriebsbewilligung beigegeben, indem hervorgeht inwieweit es zur Umsetzung der Auflagenpunkte betreffend die Wasserbautechnik in der Betriebsphase kam.

Zudem wurden von der ÖBB Infrastruktur AG noch weitere Unterlagen übermittelt, welche zur Beurteilung herangezogen wurden (siehe Punkt 1.4.).

ad. IV.3.1.1. Die Instandhaltung der Gewässerschutzanlagen (Sickermulden) erfolgt durch die betriebsführende Stelle. Der Auflagenpunkt wurde der betriebsführenden Organisationseinheit zur Kenntnis gebracht. – Erfüllt.

Zu diesem Auflagenpunkt übermittelte die ÖBB Infrastruktur AG das ÖBB-Regelwerk 06.01.02 - Betriebsvorschrift für die Entwässerung der Bahnanlage.

Zudem wurde eine anlagenbezogene Betriebsvorschrift für die Entwässerung der Bahnanlage des gegenständlichen Vorhabens dem Gutachter übermittelt.

ad. IV.3.1.2. Dieser Auflagenpunkt betrifft den Fachbereich Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser.

ad. IV.3.1.3. Während der Bauphase erfolgte kein Einsatz von Pflanzenschutzmitteln (Herbiziden). Der Auflagenpunkt wurde der betriebsführenden Organisationseinheit zur Kenntnis gebracht. - Auflage für die Betriebsführung.

Zu diesem Auflagenpunkt übermittelte die ÖBB Infrastruktur AG das ÖBB-Regelwerk 06.03. - Vegetationskontrolle auf vegetationsfrei zu haltenden Eisenbahnanlagen.

ad. IV.3.1.4. Der Auflagenpunkt wurde der betriebsführenden Organisationseinheit zur Kenntnis gebracht. - Auflage für die Betriebsführung.

Zu diesem Auflagenpunkt übermittelte die ÖBB Infrastruktur AG das ÖBB-Regelwerk 06.02 - Winterdienst, Maßnahmen bei Frost und Schnee inkl. Anhänge A bis E.

Gutachterliche Stellungnahme:

Bahnentwässerungen:

Die ausgeführten wasserbautechnischen Anlagenteile für die Entwässerung der Bahnanlage, die Versickerungsmulden bei den Bogenverbesserungen 1 und 2, sowie die Sickermulde für die Bahnsteigentwässerung im Bahnhof Oberweiden entsprechen projekt- und bescheidgemäß dem bewilligten Vorhaben.

Zudem wurden die geplanten Zuleitungen (Betonhalbschalen) aus der Bahnsteigentwässerung zur der Sickermulde mit einem Drainagerohr ausgestattet und diese selbst mit Gleisschotter K2 überschüttet (Anmerkung: Email ÖBB 23.08.2021, Restarbeiten 2021 in Bezug auf Absturzsicherung). Querdämme in den Versickerungsmulden wurden errichtet und der Auftrag von Bodenfilter in den Bahngräben wurde ausgeführt (Anmerkung:20210823_E_PM_Restarbeiten_Bodenverbesserung.pdf; E-Mail ÖBB 23.08.2021, Foto;).

Aus Sicht des Fachgebietes Wasserbautechnik wurde die Bahnentwässerung des Vorhabens „Gänserndorf – Marchegg, Elektrifizierung und Streckenadaptierung“ projekt- und bescheidgemäß umgesetzt.

Brückenentwässerungen:

Nach den zu beurteilen Unterlagen wurden die Brückenentwässerung folgender Objekte projekt- und bescheidgemäß ausgeführt bzw. gibt es keine Änderung in der Brückenentwässerung.

- Eisenbahnbrücke (Landesstraße L3004) in km 40,063: Es wurde nur die lichte Weite der Brücke von 6,0 auf 9,0 m vergrößert.
- Straßenbrücke (Landesstraße L2) in km 44,910: Tragwerk wurde mit einem Spritz- und Berührschutz versehen.

Geringfügige Abweichungen in der Ausführung der Brückenentwässerung gibt es bei den folgenden Objekten:

- Eisenbahnbrücke (Feldwegunterführung) in km 32,740:
Entfall der tieferliegenden Querdrainage (Teilsickerrohre DN150 auf Betonlager) dafür Verfüllung mit Filterbeton;
- Eisenbahnbrücke (Bahnstraße) in km 33,728:
Verlegung der Drainage hinter die Schottermauern und Verfüllung mit Filterbeton, Herstellung von zwei Humusmulden (B = 1,5 m, t = 0,3m) bei der Ausleitung der Brückendrainagen inklusive einen Kontrollschacht beim Widerlager Marchegg;
- Eisenbahnbrücke (Landesstraße L3005) in km 34,893:
Anordnung einer Drainage bei den Flügelen und Hinterfüllung mit Filterbeton, Herstellung von zwei Humusmulden (B = 1,5 m, t = 0,3 m) im Zuge des Straßenprojektes der Niederösterreichischen Landesregierung;
- Eisenbahnbrücke (Feldwegunterführung) km 39,524:
Entfall der tieferliegenden Querdrainage (Teilsickerrohre DN150 auf Betonlager) dafür Verfüllung mit Filterbeton hinter den Widerlagern, Drainage und Sickerkörper für Entwässerung der Hinterfüllung eingebaut;
- Eisenbahnbrücke (Feldwegunterführung) in km 40,850: (Drainage und Sickerschacht für Hinterfüllung der Widerlager).

Zudem wurde die Eisenbahnbrücke (Feldwegunterführung) in km 39,743 in Abstimmung mit der Gemeinde Oberweiden ersatzlos abgetragen.

Die Entwässerungen aller Brückenobjekten bei dem Vorhaben entsprechen dem Stand der Technik bzw. sind die Maßnahmen geeignet die Oberflächenwässer im Bereich der Tragwerksplatten abzuleiten und über den Filterbeton zur Versickerung zu bringen. Anzumerken ist, dass die geplanten Entwässerungen über eine Querausleitung zu den Flügelmauern (Steinsätzen) eine Möglichkeit hatte die Funktionsfähigkeit der Brückenentwässerungen zu kontrollieren. Dies ist bei den Hinterfüllungen der Widerlager mit Filterbeton nicht der Fall.

Die ausgeführten Brückenentwässerungen entsprechen dem Stand der Technik und haben keine Auswirkungen auf die Wasserbautechnik.

Abbruch bzw. Auflassung:

Die Auflassung des Gewölbedurchlasses in km 33,475 wurde projekt- und bescheidgemäß ausgeführt, die Auflassung des Durchlasses in km 42,606 wurde aufgrund der Verschiebung des Kontextprojekte nicht abgetragen und das Objekt bleibt erhalten.

Die Aufrechterhaltung des Durchlasses in km 42,606 hat keine Auswirkung auf das Fachgebiet der Wasserbautechnik.

Wasserdurchlässigkeit der Bodenfilter in den Versickerungsmulden:

Der eingebaute Bodenfilter in den Versickerungsmulden weicht im Durchlässigkeitsbeiwert k_f geringfügig von den in den Normen festgelegten Wertebereich ab. Dieser Sollwert der Durchlässigkeit k_f für die Bemessung der wasserbautechnischen Anlagenteile beträgt $1,0 \times 10^{-4}$ m/s bis $1,0 \times 10^{-5}$ m/s. Der um das 7-fache erhöhte Bemessungswert des verwendeten Bodenfilters hat hinsichtlich der Dimensionierung der Anlage keine nachteilige Auswirkung, da sich die Durchlässigkeit des Materials mit der Bestandsdauer der Anlage verringern kann. Wesentlich ist aus wasserbautechnischer Sicht, dass der eingebaute Bodenfilter einen nicht zu kleinen Durchlässigkeitsbeiwert aufweist ($k_f < 1,0 \times 10^{-5}$ m/s). Dies ist aber bei dem Vorhaben Gänserndorf – Marchegg nicht der Fall.

Gesamtprüfbescheinigung gem. §34b EisbG:

Die Aussagen in der Prüfbescheinigung der für den Fachbereich Wasserbautechnik relevanten Fachgutachter wurden anhand der vorgelegten Unterlagen überprüft und können als plausibel, schlüssig und nachvollziehbar betrachtet werden.

Maßnahmen in der Bauphase

Für die Erfüllung der Auflagenpunkte betreffend die Wasserbautechnik in der Bauphase, siehe IV.2.1.1. bis IV.2.1.5., wurden schlüssige Angaben dargebracht das diese erfüllt worden sind.

Maßnahmen in der Betriebsphase

Für die Erfüllung der Auflagenpunkte betreffend die Wasserbautechnik in der Betriebsphase, siehe IV.3.1.1 - IV.3.1.5, kann Folgendes festgestellt werden:

ad. IV.3.1.1. Zu diesem Auflagenpunkt übermittelte die ÖBB Infrastruktur AG eine *Betriebsvorschrift für die Entwässerung der Bahnanlage* für den Streckenabschnitt Gänserndorf- Marchegg. In dieser Betriebsvorschrift sind für den Betrieb der wasserbautechnischen Anlagenteile (Versickerungsmulden, Brückenentwässerungen, etc.) die Zuständigkeiten der Wartung und Überprüfung, eine Anlagenbeschreibung, Angaben zu den regelmäßigen und anlassbezogenen Überprüfung sowie Angaben zu den technischen Prüfungen enthalten. Die im Auflagenpunkte IV.3.1.1 angeführten Mahd- und Inspektionsintervalle sowie Hinweis zur gärtnerischen Pflege sind in der Betriebsvorschrift angeführt.

Die vorgelegte Betriebsvorschrift ist in Ergänzung zu den ÖBB-Regelwerk o6.01.03, Instandhaltung Unterbauanlagen zu betrachten und wird von der ÖBB-SAE/Region Ost 1, ASC – Floridsdorf angewendet. In diesem ÖBB-Regelwerk werden auch die Wartungen und Überprüfungen der Entwässerungsanlagen geregelt.

Dieser Auflagenpunkt ist aus Sicht der Wasserbautechnik durch Vorlage der weiteren Unterlagen (Regelwerk o6.01.03) somit erfüllt.

ad. IV.3.1.2. Dieser Auflagenpunkt betrifft den Fachbereich Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser.

ad. IV.3.1.3. Im ÖBB-Regelwerk o6.03. - Vegetationskontrolle auf vegetationsfrei zu haltenden Eisenbahnanlagen – hat die ÖBB Infrastruktur AG einen Leitfaden für die mit der Vegetationskontrolle befassten (sachkundigen) Personen herausgegeben. Das Regelwerk gilt für alle Eisenbahnanlagen der ÖBB Infrastruktur AG. Zu den einzelnen Auflagepunkte kann wie folgt in Bezug auf das ÖBB-Regelwerk o6.03. Stellung genommen werden:

„Es sind nur zugelassene Herbizide entsprechend Zulassungsliste der Agentur für Gesundheit und Ernährungssicherheit (AGES) unter Einhaltung der vorgegebenen, maximalen Ausbringungsmengen einzusetzen.“

Im ÖBB-Regelwerk o6.03. unter Punkt 7.2 werden die einzusetzenden Pflanzenschutzmittel auf den Bahnanlagen geregelt. Das ÖBB Regelwerk richtet sich an die seitens AGES veröffentlichten Zulassungslisten.

„In das Spritzprotokoll sind folgende Daten einzutragen - Tag und Zeitraum der Ausbringung, Wetterbedingung, ausgebrachte Herbizidmenge und Art des Herbizides, Angabe des örtlichen Ausbringungsbereiches.“

Im ÖBB-Regelwerk o6.03. unter Punkt 6.3.2 werden die erforderlichen Angaben in den Spritzprotokolle spezifiziert. Diese Angaben entsprechen den im Auflagepunkt angegeben Daten.

Darüber hinaus sind zur Erfüllung des Auflagepunktes IV.3.1.3 noch folgenden Daten in den Spritzprotokollen aufzunehmen:

Wetterbedingungen (Wetter- und Windverhältnisse sowie Lufttemperatur)

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

Die Aufzeichnungen (Spritzprotokolle) sind verpflichtend anzuwenden und werden gemäß ÖBB- Regelwerk o6.03. auch 7 Jahre lang aufbewahrt. In diesem Zeitraum sind auf Verlangen der Wasserrechtsbehörde oder der Gewässeraufsicht die Spritzprotokolle zur Einsicht dieser vorzulegen. **Dieser Auflagenpunkt bleibt somit aufrecht.**

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

Im ÖBB-Regelwerk o6.03. unter Punkt 7.1 wird zu den vorliegenden Witterungsbedingungen bei Einsatz der Pflanzenschutzmittel auf den Bahnanlagen folgendes festgehalten:

- Pflanzenschutzmittel dürfen bei Windgeschwindigkeiten über 5 m/s bzw. 18 km/h, bei Tau oder Regen nicht ausgebracht werden. Eine optimale Wirkung der eingesetzten Pflanzenschutzmittel wird bei milden Temperaturen zwischen 10 °C und 25 °C erzielt.

Der Auflagenpunkt ist aus Sicht der Wasserbautechnik erfüllt, wenn das ÖBB-Regelwerk o6.03. verpflichtend angewendet wird.

Es wird angemerkt, dass in den Spritzprotokollen der zugelassenen Pflanzenschutzmittel die Wetterbedingungen (Wetter- und Windverhältnisse sowie Lufttemperatur) aufzuzeichnen sind. Weiters sind die Spritzprotokolle auf Verlangen der Wasserrechtsbehörde oder der Gewässeraufsicht zur Einsicht vorzulegen.

ad. IV.3.1.4. Im ÖBB-Regelwerk o6.02 - Winterdienst, Maßnahmen bei Frost und Schnee - wird über die Schneeräumung an Bahnsteigen und der zugehörigen Rampe folgendes festgehalten:

- Die ÖBB-Immobilienmanagement GmbH ist Ansprechpartner für den Bereich der Verkehrsstation (Bahnsteigflächen, Bahnhofsvorplätze, Bahnsteigzugänge, Ladestraßen und Rampen) und verantwortlich für die operative Umsetzung des Winterdienstes.
- Es ist nicht zulässig, eine Schneebekämpfung durch bloßes Auftragen von Streugut durchzuführen. Vor der Streuung ist jedenfalls eine mechanische Schneeräumung durchzuführen.
- Grundsätzlich hat eine Streuung auf Bahnsteigen und deren unmittelbare Zugänge mit Split (Korngröße 2 bis 4 Millimeter) zu erfolgen. Nur in Ausnahmefällen dürfen dort Auftaumittel (Streusalze) verwendet werden.
- Die zur Streuung verwendeten Mittel müssen den Gesetzen und Rechtsvorschriften (z.B. Streumittelverordnungen in der letztgültigen Fassung) entsprechen.

Die im ÖBB-Regelwerk o6.02. festgelegten Vorgaben zur Schneeräumung an den Bahnsteigen sind mit dem Auflagepunkt so weit konform, der Auflagepunkt ist somit erfüllt wenn das ÖBB-Regelwerk verpflichtend angewendet wird.

Biologische Vielfalt -Tiere, Pflanzen (Ökologie) (ÖK)

Sachverhalt:

Von den oben angeführten Projektanpassungen ist keine für den Fachbereich Ökologie relevant. Die Elektrifizierung und Streckenanpassung der Bahnstrecke Gänserndorf-Marchegg wurde bisher, was das Fachgebiet Ökologie betrifft, bescheidgemäß ausgeführt. Ein Bericht über die bei den Bogenanpassungen und beim Bahnhof Marchegg vorgesehenen Maßnahmen zum Ersatz der beanspruchten Teilflächen an Ruderalvegetation mit Trockenrasenelementen und Trockenrasen wird für Frühjahr 2022 angekündigt. Zum Neophytenmanagement wurde ein Konzept vorgelegt (Konzept Neophytenmanagement, März 2020; ZT GmbH Beitzl (ökBA)). Zur Verhinderung von Kollisionen von Vögeln mit Leitungen wurden ein Konzept und ein Bericht über die Umsetzung vorgelegt (Bericht Detailkonzept Leitungsmarkierung, Juli 2020; Kofler Umweltmanagement, Bericht Herstellung Markierung Oberleitungsanlage, Jan. 2021; ZT GmbH Beitzl, ökBA).

Gutachterliche Stellungnahme:

Da der vorgesehene Ausgleich für die Beanspruchung von Flächen mit Trockenvegetation mit Trockenrasenteilen, die entlang der bestehenden Bahnlinie entstanden sind, durch die Anlage von Ausgleichsflächen an geeigneter Stelle mit geeigneter Methode hergestellt worden ist, und da bescheidgemäß Vorkehrungen zur Verhinderung von Vogelkollisionen an Oberleitungen getroffen wurden, ist das Projekt insgesamt, was das Fachgebiet Ökologie betrifft, bescheidgemäß ausgeführt worden. Es sind keine über den Bescheid hinausgehenden nachteiligen Auswirkungen auf die Natur (Tiere, Pflanzen und ihre Lebensräume, Biologische Vielfalt) zu erwarten.

Luft und Klima (KL)

Gutachterliche Stellungnahme:

Aus Sicht des Fachbereichs Luft und Klima ist das Projekt dem Genehmigungsbescheid entsprechend ausgeführt worden.

Lärm- und Erschütterungsschutz (LA)

Zur Prüfung der Fachgebiete Lärm- und Erschütterungsschutz wurde die Erfüllung der Auflagen des Genehmigungsbescheids GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019 beurteilt. Im Rahmen der Abnahmeprüfung wurden die durchgeführten Kontrollmaßnahmen in Bau- und Betriebsphase hinsichtlich der Fachgebiete Lärm und Erschütterungsschutz geprüft.

Auf Basis des Genehmigungsbescheids GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019 ergeben sich die folgenden zu prüfenden Maßnahmen und die jeweilige gutachterliche Stellungnahme:

Gutachterliche Stellungnahme:

Ad IV.1. Allgemeine Maßnahmen

- *Rechtzeitig vor Beginn der Bauarbeiten ist auf dem Grundstück von Herrn Rainer Hynek, Bahnstraße 8, 2253 Weikendorf eine Schallmessung (Erfassung des Umgebungslärmpegels, bemannte 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.*

Der Umgebungslärm am Grundstück von Herrn Rainer Hynek, Bahnstraße 8, 2253 Weikendorf wurde mittels schalltechnischer Untersuchung durchgeführt. Die Messungen sind in der Beilage 1.1 - Prüfprotokoll 24 Stunden Lärm Monitoring der Unterlage 1.5.2 Beilagen zum Auflagenkatalog enthalten und stammen vom Büro Steinhauser Consulting Engineers ZT-GmbH (Berichtsdatum 08.07.2020).

- *Für 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.*

Gemäß Angabe der ÖBB Infrastruktur AG wurde Frau Anna Hahn als Ombudsperson bestellt. Die Kontaktdaten der Ombudsperson wurden gemäß Angabe der ÖBB Infrastruktur AG allen Anrainern über Postwurfsendung bekanntgegeben.

Die Anliegen der Anrainer wurden von der Ombudsperson entgegengenommen, dokumentiert und mit dem Baumanagement geklärt (Quelle: 1.5.1 Tabellarischer Maßnahmenkatalog).

Ad IV.2.5.2 Zusätzliche Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen in der Bauphase:

Kontrollmaßnahmen in Bauphase:

- *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.*

Gemäß der Angabe der ÖBB Infrastruktur AG wurden folgende Maßnahmen zur Beweissicherung umgesetzt:

Schallschutz:

Für die baubegleitende schalltechnischen Messungen wurden folgende Berichte erstellt:

- *Beilage 2.5.2-S1 - Kontrollmessungen Schall für Einzelereignisse (Rammarbeiten Oberweiden 2 x, LKW-Verkehr 1 x).*
- *Beilage 2.5.2-S2 - Schalltechnische Dauermessung Oberweiden, Quartal 3 2020*
- *Beilage 2.5.2-S3 - Schalltechnische Dauermessung Oberweiden, Quartal 4 2020*

Erschütterungsschutz:

Für die Baumaßnahmen im Bereich der Salmhofer Straße 56 wurden die geforderten erschütterungstechnischen Messungen durchgeführt. Siehe Beilage 2.5.2-E1 - Aktenvermerk iC consulenten vom 18.02.2021

Die angegebenen Messberichte wurden dem Sachverständigen vorgelegt und geprüft und erfüllen die im Genehmigungsbescheid GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019 bzw. die im UVP Gutachten, Fachbereich Lärmschutz angegebenen Maßnahmen.

Das im UVP Gutachten unter Maßnahme Nr. Schall Bau 08 angegebene Angebot für Objektschutz am Objekt Salmhofer Straße 56 wurde nachweislich von den Bauarbeiten an die Eigentümer des Objekts erbracht und der Behörde zum Nachweis vorgelegt.

Ad IV.3.3 Zusätzliche Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen in der Betriebsphase

- *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.*

Gutachterliche Stellungnahme:

Gemäß der Angabe der ÖBB Infrastruktur AG wird der Betrieb der Strecke bis zum Jahr 2023 mit einer reduzierten Ausbaugeswindigkeit erfolgen ($V_{\max. 80}$, bzw. $V_{\max. 100}$ km/h statt $V_{\max. 120}$ km/h), da oberbautechnische Maßnahmen zeitlich zurückgestellt werden mussten. Der vollständige Fahrbetrieb wird voraussichtlich mit Fahrplanwechsel 2023 / 2024 aufgenommen werden.

Die in Abschnitt IV.3.3 des Genehmigungsbescheids GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019 angegebenen zusätzlichen Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen in der Betriebsphase sind daher zeitlich zu verschieben und erst nach Aufnahme des Regelfahrbetriebs, voraussichtlich in den Sommermonaten 2024, durchzuführen.

Abweichungen des Projekts im Vergleich zum genehmigten Vorhaben, Fachbereich Lärm- und Erschütterungsschutz:

Im Vergleich zum genehmigten Vorhaben gemäß Genehmigungsbescheid GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019 BMK vom 11.03.2020 ergeben sich geringfügige Abweichungen und daraus resultierende Auswirkungen auf die Schutzgüter gemäß UVPG 2000. Nach Prüfung der von der ÖBB-Infrastruktur AG vorgelegten Unterlagen, vor allem der Einlagen

1.4 Darstellung der Umweltauswirkungen der Projektanpassungen

erfolgt folgende Stellungnahme:

Aus Sicht der Fachbereiche Lärmschutz und Erschütterungsschutz ist entsprechend der geprüften Unterlage 1.4_Darstellung der Umweltauswirkungen der Projektanpassungen keine negative Auswirkung der Projektanpassungen gegeben. Durch die teilweise noch nicht durchgeführten oberbautechnischen Maßnahmen resultieren derzeit reduzierte Fahrgeschwindigkeiten und dadurch geringfügig reduzierte Immissionen.

Die in Abschnitt IV.3.3 des Genehmigungsbescheids GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019 angegebenen zusätzlichen Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen in der Betriebsphase sind zeitlich zu verschieben und erst nach Aufnahme des Regelfahrbetriebs, voraussichtlich in den Sommermonaten 2024, durchzuführen.

Humanmedizin (HU)

Auf Grundlage der von der Projektwerberin vorgelegten Unterlagen unter besonderer Berücksichtigung der Stellungnahme des SV Lärm/Erschütterung ist das Vorhaben aus humanmedizinischer Sicht dem Genehmigungsbescheid entsprechend ausgeführt worden.

Die abweichend geplante zeitliche Verschiebung der Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen in der Betriebsphase voraussichtlich in den Sommer 2024 ist aus humanmedizinischer Sicht ausreichend begründet und plausibel.

EMF, Licht (Beleuchtung) (ET)

Sachverhalt:

Aus Sicht des Fachgebietes Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Beleuchtung und Beschattung wurden keine relevanten Änderungen / Modifizierungen festgehalten bzw. festgestellt. Diese Änderungen / Modifizierungen sind aus fachlicher Sicht alle als Modifikationen zu klassifizieren und hindern damit die Überprüfung und Bestätigung der Bescheidkonformität aus Sicht des Fachgebietes nicht. Diese unter Punkt 2.6. genannten elektrotechnischen Änderungen (2.6.1 Schutzstrecke für prov. Einfahrt in den Bf. Marchegg und 2.6.2 Änderung der 50Hz Anspeisepunkte der EK-Anlagen) sind nur sehr geringfügige technisch notwendige Abweichungen und bewirken keine Änderungen im Hinblick auf die Schutzgüter (verglichen mit den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung).

Aus Sicht des Fachgebietes war in der Bauphase nachstehende Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen gefordert: „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“. Im Rahmen der Bauausführung war keine klassischen Ausleuchtungen der Lager- und Bauflächen erforderlich war und daher wurde keine fixe Baustellenbeleuchtung installiert. Aus Gründen des Arbeitnehmerschutzes erfolgte lediglich eine Beleuchtung der Zugangstreppen zum Baucontainer, welche über Bewegungsmelder angesteuert wurde. Durch die Umsetzung dieser angeführten Maßnahmen (zeitlich und örtlich begrenzte Beleuchtung) konnten Blendwirkungen bei den nächstgelegenen Anrainern ausgeschlossen werden. Eine eigene Beleuchtungsmessung war daher nicht erforderlich.

Für den Teil des Fachgebietes Elektromagnetische Felder / Elektrotechnik kann festgehalten werden, dass entsprechend dem Stand der Technik Maßnahmen im Sinne der umsichtigen Vermeidung hoher elektrischer und magnetischer Felder im Rahmen der Bauherstellung im gegenständlichen Projekt umgesetzt wurden. Die geforderten Kontrollmessungen „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.“ Mit der Durchführung der Messungen wurden die iC-consulenten ZT GmbH beauftragt und die Messung war im Frühjahr 2021 vorgesehen mit einem geplanten Berichtszeitpunkt im Juni 2021. Dieser Bericht lag zum Einreichzeitpunkt noch nicht vor.

Aus Sicht des Fachgebietes kann durch die umgesetzten Maßnahmen im Sinne der umsichtigen Vermeidung hoher elektrischer und magnetischer Felder im Rahmen der Bauherstellung der Oberleitungsanlage (Erdungs- und Rückstromkonzept) die wesentliche Unterschreitung der maßgeblichen Referenzwerte der elektromagnetischen Felder für die Allgemeinbevölkerung (wie prognostiziert) als erfüllt betrachtet werden. Der Nachweis (Abnahmemessungen und Bericht von iC consulenten Ziviltechniker GesmbH ist allerdings noch ausständig.

Die elektrotechnische Änderung der Schutzstrecke (Überbrückung) für eine prov. Einfahrt in den Bf. Marchegg ergab sich aus dem Erfordernis, dass der Bahnhof Marchegg noch nicht (wie technisch vorgesehen und genehmigt) über das Projekt Stadlau – Marchegg elektrotechnisch mit Traktionsenergie versorgt werden konnte.

Das Kontextprojekt Unterbau und Oberbau ist nicht umgesetzt, somit kann derzeit nicht überall VzG 120 gefahren werden und daher sind noch durchgehende Messfahrten bezüglich der Oberleitung ausständig.

Gutachterliche Stellungnahme:

Aus Sicht des Fachgebietes Elektromagnetische Felder; Licht (Beleuchtung) wurde das Vorhaben entsprechend dem Genehmigungsbescheid ausgeführt.

Aus Sicht des Fachgebietes kann durch die umgesetzten Maßnahmen im Sinne der umsichtigen Vermeidung hoher elektrischer und magnetischer Felder im Rahmen der Bauherstellung der Oberleitungsanlage (Erdungs- und Rückstromkonzept) die wesentliche Unterschreitung der maßgeblichen Referenzwerte der elektromagnetischen Felder für die Allgemeinbevölkerung (wie prognostiziert) als erfüllt betrachtet werden. Der Nachweis (Abnahmemessungen und Bericht von der iC consulenten Ziviltechniker GesmbH ist allerdings noch ausständig).

Im Rahmen der Projektumsetzung war keine klassischen Ausleuchtungen der Lager- und Bauflächen (keine fixe Baustellenbeleuchtung) erforderlich. Aus Gründen des Arbeitnehmerschutzes erfolgte lediglich eine Beleuchtung der

Zugangstreppen zum Baucontainer, welche über Bewegungsmelder angesteuert wurde. Durch die Umsetzung dieser angeführten Maßnahmen (nur zeitlich und örtlich begrenzte Beleuchtung bei den Baucontainern) konnten Blendwirkungen bei den nächstgelegenen Anrainern ausgeschlossen werden. Eine eigene Beleuchtungsmessung war daher nicht erforderlich. Aus Sicht des Fachgebietes kann diese Argumentation bestätigt werden.

Das Kontextprojekt Unterbau und Oberbau ist noch nicht umgesetzt, somit kann derzeit nicht überall das genehmigte VzG 120 gefahren werden. Der Unterbau und Oberbau wurde in folgenden Bereichen nicht abgetragen und erneuert (. Km 32,250 – km 36,800, Km 38,225 – km 39,500 und Km 40,932 – km 44,400) und daher ist die Geschwindigkeit bis zur Durchführung dieser offenen Maßnahmen von 120km/h auf 80 bzw. 100 km/h weiterhin reduziert. Durch diese offenen Maßnahmen sind auch noch durchgehende Messfahrten mit der genehmigten VzG-Geschwindigkeit von 120km/h bezüglich der Oberleitung ausständig. Die Auswertung dieser Messfahrt ist im Rahmen der „Nachkontrolle“ noch zu übermitteln.

Aus Sicht des Fachgebietes wurde die bescheidgemäße Projektausführung, die Auflagenerfüllung und die Projektmodifikationen entsprechend dem Stand der Technik umgesetzt. Aus Sicht des Fachgebietes kann daher festgestellt werden, dass die Annahmen und Prognosen (der Umweltverträglichkeitsprüfung) mit den tatsächlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt übereinstimmen.

Verkehr (Schiene/Straße/Bahnbetrieb) (ST)

Sachverhalt:

Entsprechend § 34b EISbG 1957 wurde seitens ÖBB-Infrastruktur AG dem Antrag auf Betriebsbewilligung eine Prüfbescheinigung beigegeben, aus der ersichtlich ist, dass die Eisenbahnanlagen, veränderten Eisenbahnanlagen, nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen oder veränderten nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung entsprechen.

Von den in der Prüfbescheinigung der Bahn Consult TEN BewertungsgesmbH. angeführten Fachgebieten wurden für das Fachgebiet Verkehr (Schiene / Straße / Bahnbetrieb) die Bereiche Eisenbahnbautechnik, Eisenbahnbetrieb, Leit- und Sicherungstechnik, Konstruktiver Ingenieurbau und Hochbau maßgeblich zur Beurteilung herangezogen.

In dieser Prüfbescheinigung wird unter anderem nachstehendes angeführt:

In den Kapiteln B1 und C1.1 Eisenbahnbautechnik:

- *Es wird festgestellt, dass in Bezug auf das Fachgebiet „Eisenbahnbautechnik“ alle für die Erteilung der Betriebsbewilligung erforderlichen und relevanten Prüfbescheinigungen und Abnahmeprüfungen vorhanden sind.*
- *In der Konformitätserklärung, vom 04. Dezember 2020, erklärt der Planer Stoik & Partner GmbH für das Projekt „ÖBB-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg, km 32,250 bis km 48,156, Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung“, dass der Bauentwurf zum Zeitpunkt der Erstellung dem gültigen Stand der Technik, den ÖNORMEN und sonstigen technischen Vorschriften entspricht und das Bauwerk vollständig erfasst, die Festlegungen des Baugenehmigungsbescheides vollständig in die Ausschreibungsplanung übernommen wurden und die Ausführungsplanung dem Genehmigungsstatus mit den zutreffenden Modifikationen des Einreichprojektes entspricht.*
- *Die Örtliche Bauaufsicht Metz & Partner bestätigt in ihren Schreiben vom 04. Dezember 2020, dass das Bauvorhaben entsprechend den freigegebenen Ausführungs- bzw. Werkplänen errichtet wurde, und alle zur Umsetzung des Bauvorhabens relevanten normative Vorgaben (ÖNORMEN und sonstige technische Vorschriften) eingehalten wurden. Weiters wird bestätigt, dass alle für die Bauausführung relevanten Auflagen aus den Baugenehmigungsbescheiden erfüllt wurden.*
- *Es liegt eine Leitungserklärung gem. §34 EISbG, welche bestätigt, dass das Bauvorhaben von einer §40-Person (Ing. Trummer / ÖBB-Infrastruktur AG vom 10. Dezember 2020) geleitet wurde, vor.*
- *Es konnte festgestellt werden, dass die eingebauten Oberbaumaterialien den Angaben den dem §31a-Gutachten zugrundeliegenden technischen Unterlagen entsprechen.*
- *Die Qualität der Gleise in Lage und Höhe wurde anhand von Messschriften und Kontrollpunktmessberichten überprüft.*
- *Die Weichenparameter wurden anhand der Weicheninspektionsblätter geprüft.*

- Gem. der Prüfroutine werden anhand von Querprofilen der Bestandsplanung kritische Bereiche identifiziert, an denen Einbauten nahe an das Lichttraumprofil heranragen. Gem. Festlegung der ÖBB Infrastruktur AG sind für diese Stellen Nachmessungen vorzunehmen. Bei der Kontrolle der Querprofile wurden keine kritischen Querschnitte identifiziert.
- Der Zugang zu Bauwerken ist über öffentliche Straßen und Wege, über Bahnbegleitwege und über Bahnsteige möglich und in der Unterlage für spätere Arbeiten angeführt.
- Bahnsteige: Die Gefahrenbereiche sind in Abhängigkeit der örtlichen Geschwindigkeiten gekennzeichnet. In der Haltestelle Oberweiden ergibt sich aus den örtlichen Geschwindigkeiten ($v_{max} = 120 \text{ km/h}$) des Bahnsteiggleises ein Abstandsmaß von 2,40 m. Die Kennzeichnung des Bahnsteigendes erfolgt durch das Verbotsschild „Zutritt für Unbefugte verboten“ gem. Kennzeichnungsverordnung. Der Bahnsteig ist mit einem taktilen Bodenleitsystem ausgestattet. Abzweigungen und Antrittsflächen sind als Aufmerksamkeitsfelder ausgeführt. Zur taktilen Kennzeichnung des Bahnsteigendes wurde das Leitsystem in doppelter Breite ausgeführt. Der Abstand des Gleises zur Bahnsteigkante wird durch Abstandhalter sichergestellt.
- Im Zuge von Begehungen der gegenständlichen Eisenbahnanlage am 02. Dezember 2020 konnte sich der Sachverständige für das Fachgebiet „Eisenbahnbautechnik“ persönlich von der bescheidgemäßen baulichen Umsetzung der geplanten Maßnahmen überzeugen.
- Aus Sicht des Fachgebietes „Eisenbahnbautechnik“ ist die Identität des Bauvorhabens unter Berücksichtigung des Bescheides vom 11. März 2020 (GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019) und der im Anhang A der Prüfbescheinigung beschriebenen Änderungen bzw. Modifikationen gewahrt.

In den Kapiteln B2 und C1.2 Eisenbahnbetrieb:

- Es wird festgestellt, dass in Bezug auf das Fachgebiet „Eisenbahnbetrieb“ alle für die Erteilung der Betriebsbewilligung erforderlichen und relevanten Prüfbescheinigungen und Abnahmeprüfungen vorhanden sind.
- Für die Inbetriebnahme 2020 sind Versionen der Betriebsstellenbeschreibungen Bahnhof Gänserndorf, Oberweiden und Marchegg aufgelegt, die allenfalls ab Dezember 2020 ihre Gültigkeit erlangen.
- Die Oberleitungsschaltungen (ausgenommen Ladegleise) werden im Regelfall von der Energieleitstelle (ELS) durchgeführt. Bei Störung der Fernsteuerung erfolgt die Bedienung der Oberleitungsschalter mittels Handkurbel an Ort und Stelle beim Motorantrieb. Die Handkurbel und der Schlüssel für die Ortsbedienung der Oberleitungsschalter befinden sich beim ASC-Standort Floridsdorf. Der Zweitschlüssel ist im Schlüsselkasten, der beim ASC-Standort Floridsdorf verwahrt.
- Die Oberleitungsschaltbilder werden durch den Geschäftsbereich Bahnsysteme der ÖBB- Infrastruktur AG erstellt und sind jeweils tagesaktuell von einem unternehmensinternen Server abzurufen. Im Punkt 5.1 Örtliche Besonderheiten ist die Schutzstrecke zwischen Bf. Oberweiden und Bf. Marchegg in km 46,354 – km 46,434 angeführt.
- Die Bahnhof-Streckentrennungen befinden sich in km 39,740 (aus Richtung Gänserndorf) und km 41,180 (aus Richtung Marchegg).
- Die organisatorische (verwaltungsmäßige) Zuständigkeit für die Betriebsanlage Bahnhof Oberweiden obliegt dem Unternehmen ÖBB-Infrastruktur AG (Geschäftsbereich Betrieb- Region Ost) und Verantwortlichkeiten sind gemäß definierten Aufgaben dem Betriebsmanager BFZ Wien Zuglenkbereich Nord zugewiesen.
- Gemäß dem Notfallmanagement im Unternehmen der ÖBB, welches die Sicherstellung der systematischen Maßnahmensetzung nach Eintritt eines Vorfalles gewährleisten soll, wurden laut den festgelegten örtlichen Zuständigkeiten Notfallmappen erstellt. Die Notfallmappen stellen jene Arbeitsunterlagen dar, die zur Abhandlung eines Vorfalles dient. Abstimmungen (beziehungsweise -gespräche) mit Hilfs- und Rettungskräften wurden durchgeführt.
- Die Notfallmappen beinhalten unter anderem:
 - o Zufahrtspläne Bereich der Bahnhöfe
 - o Adressen und Telefonverzeichnisse
 - o Einsatzleiter – Checkliste
 - o Verzeichnis Vorsorgegerätschaften

○ Ereignis – Checkliste

- Die Notfallbereichsgrenzen für die Bahnhöfe der VzG-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg (inklusive Einsatzleiter) sind definiert und in der aktuellen Betriebsstellenbeschreibung dokumentiert.
- Mit der im Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten (VzG) bereits erfassten und neuen Parameter wird eine sichere und ordnungsgemäße Betriebsführung ermöglicht.
- In der Streckenliste der VZG-Strecke 11501 Gänserndorf - Marchegg ist (für den Bahnhof Oberweiden) jeweils die signalabhängige Länge des längsten Hauptgleises, ausgenommen des durchgehenden Hauptgleises und die jeweilige Länge des längsten Bahnsteiges, der signalmäßig befahren werden kann, angeführt.
- Für die ehemalige Haltestelle Weikendorf (km 33,669) sind Anmerkungen, dass die Haltestelle bzw. der Bahnsteig außer Betrieb ist, in der Streckenliste aufgenommen.
- Bei der Begehung mit Baustellenverantwortlichen der ÖBB-Infrastruktur AG und örtlicher Bauaufsicht konnte sich der Sachverständige für das Fachgebiet „Eisenbahnbetrieb“ persönlich vom Fertigstellungsgrad der im gegenständlichen Bauvorhaben errichteten Ausstattung und der Herstellungsqualität stichprobenartig überzeugen.
- Aus Sicht des Fachgebietes „Eisenbahnbetrieb“ ist die Identität des Bauvorhabens unter Berücksichtigung des Bescheides vom 11. März 2020 (GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019) und der im Anhang A der Prüfbescheinigung beschriebenen Änderungen bzw. Modifikationen gewahrt.

In den Kapiteln B3 und C1.3 Leit- und Sicherungstechnik:

- Es wird festgestellt, dass in Bezug auf das Fachgebiet „Leit- und Sicherungstechnik“ alle für die Erteilung der Betriebsbewilligung erforderlichen und relevanten Prüfbescheinigungen und Abnahmeprüfungen vorhanden sind.
- Die Strecke Gänserndorf-Marchegg wurde elektrifiziert. Im Zuge dieser Arbeiten wurde im Bahnhof Oberweiden die von Gänserndorf ferngesteuerte Sicherungsanlage umgebaut. Die Bedienung und Überwachung der bestehenden Sicherungsanlage Gänserndorf erfolgt von der Betriebsfernsteuerzentrale der BFZ Wien (Zelle 6) aus.
- Darüber hinaus wurde die bestehende Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage (EKSA) im Bahnhof Oberweiden in km 40.384 an die neuen Gegebenheiten angepasst.
- Die EKSAen in km 35,969, km 36,613, km 37.767, km 42,232, km 46,003 und km 47,508 wurden neu errichtet.
- Die EKEN in km 38.329 und km 46,458 wurden aufgelassen.
- Die Instandhaltung der Eisenbahnsicherungsanlage erfolgt gemäß der ÖBB-internen Regelwerke bzw. der systemspezifischen Instandhaltungsanweisungen des Herstellers.
- Im Zuge einer Begehung in Beisein von Vertretern der Projektwerberin am 09. Dezember 2020 wurde in Bezug auf das Fachgebiet „Leit- und Sicherungstechnik“ die bescheidgemäße Ausführung des Projektes augenscheinlich und stichprobenartig überprüft. Dazu wurden teilweise die unter Kapitel A2.1 „Leit- und Sicherungstechnik“ angeführten Unterlagen herangezogen.
- Aus Sicht des Fachgebietes „Leit- und Sicherungstechnik“ ist die Identität des Bauvorhabens unter Berücksichtigung des Bescheides vom 11. März 2020 (GZ. BMVIT- 320.004/0016-IV/IVVS4/2019) und der im Anhang A der Prüfbescheinigung beschriebenen Änderungen bzw. Modifikationen gewahrt.

In den Kapiteln B5 und C5 Konstruktiver Ingenieurbau:

- Es wird festgestellt, dass in Bezug auf das Fachgebiet „Konstruktiver Ingenieurbau“ alle für die Erteilung der Betriebsbewilligung erforderlichen und relevanten Prüfbescheinigungen und Abnahmeprüfungen vorhanden sind.
- Alle relevanten Abnahmebestätigungen und Prüfbescheinigungen von akkreditierten Prüfanstalten liegen bei der ÖBA auf. Von Seiten des Sachverständigen für das Fachgebiet „Konstruktiver Ingenieurbau“ wurden die Unterlagen stichprobenartig kontrolliert.

- Während der Betonierarbeiten wurden die norm- und plangemäßen Betoneigenschaften laufend kontrolliert und durch autorisierte Materialprüfanstalten positiv bestätigt. Es liegen umfangreiche Prüfberichte von „TU Wien smart minerals“ betreffend die Prüfung der Bestands-, Frisch- und Festbetoneigenschaften vor.
- Die ordnungsgemäße Ausführung der Bewehrungsverlegung und die Übereinstimmung mit den Ausführungsplänen wurden durch die ÖBA (Metz & Partner) bzw. ÖBB-Infrastruktur AG laufend kontrolliert. Das Vorhandensein der Abnahmeprotokolle wurde vom Sachverständigen für das Fachgebiet „Konstruktiver Ingenieurbau“ stichprobenartig kontrolliert.
- Für den Nachweis geotechnisch relevanter Baumaßnahmen liegen Baugrund- Abnahmeprotokolle von ÖBA (Metz & Partner) bzw. ÖBB-Infrastruktur AG sowie der Schlussbericht von BGG Consult ZT-GmbH (datiert 14. Dezember 2020) vor.
- Protokolle für den Einbau von Stahlbauteilen und Beschichtungsprotokolle liegen von Niehsner GmbH für die Eisenbahnbrücke „Bahnstraße“ in km 33,728 und für die Eisenbahnbrücke L3005 in km 34,893 vor und wurden vom Sachverständigen für das Fachgebiet „Konstruktiver Ingenieurbau“ stichprobenartig kontrolliert.
- Für den konstruktiven Ingenieurbau liegen Konformitätserklärungen der Planer vor. Für die Eisenbahnbrücke über die L3004 in Bahn-km 40,063, die Straßenbrücke in Bahn- km 40,850 und den Umbau der Straßenbrücke L2 in Bahn-km 44,910 von KMP ZT-GmbH (datiert 23. November 2020), für die Eisenbahnbrücke Feldwegunterführung in Bahn- km 32,740, die Eisenbahnbrücke „Bahnstraße“ in Bahn-km 33,728, die Eisenbahnbrücke L3005 in Bahn-km 34,893 und die Eisenbahnbrücke Feldwegunterführung in Bahn-km 39,524 von ibbs ZT-GmbH (datiert 23. November 2020) und für die Bauwerke des Bahnhofes Oberweiden von Dipl.-Ing. Eva Kölbl (datiert 20. November 2020). Die Planer bestätigen darin, dass die Planung für den Bauentwurf dem zum Zeitpunkt der Erstellung gültigen Stand der Technik, insbesondere den einschlägigen ÖNORMEN, Richtlinien und sonstigen technischen Vorschriften entspricht und die Bauwerke vollständig erfasst.
- Von Seiten des statisch-konstruktiven Prüfindgenieurs Prof. Dipl.-Ing. Dr. Markus Vill liegt eine positive Prüfbestätigung (datiert 27. November 2020) für die Pläne und statischen Berechnungen der sechs neu gebauten Brücken vor. Darin wird bestätigt, dass die Planung für den Bauentwurf dem zum Zeitpunkt der Erstellung gültigen Stand der Technik, insbesondere den einschlägigen ÖNORMEN, Richtlinien und sonstigen technischen Vorschriften entspricht und die Bauwerke vollständig erfasst.
- Protokolle für die Begutachtung geotechnisch relevanter Baumaßnahmen, Empfehlungen zur Optimierung, Planprüfungen sowie der Beurteilung von Baustoffen liegen vor (siehe Geotechnischer Abschlussbericht von BGG Consult ZT-GmbH, datiert 14. Dezember 2020).
- Auf allen Eisenbahnbrücken wurden Probelastungen durchgeführt. Bei den Eisenbahnbrücken mit kleineren Stützweiten – Eisenbahnbrücke Feldwegunterführung Bahn- km 32,740, Eisenbahnbrücke Feldwegunterführung Bahn-km 39,524 und Eisenbahnbrücke L3004 Bahn-km 40,063 – wurden augenscheinliche Kontrollen durchgeführt. Bei der Eisenbahnbrücke „Bahnstraße“ Bahn-km 33,728 und der Eisenbahnbrücke L3005 Bahn-km 34,893 wurden auch Kontrollmessungen während der Probelastung durchgeführt. Die vorliegenden Ergebnisse (Kontrollen durch Augenschein bzw. Vergleich Kontrollmessungen mit statischer Prognose) dokumentieren die Tragfähigkeit und Gebrauchstauglichkeit der fertiggestellten Eisenbahnbrücken.
- Im Zuge einer Begehung in Beisein von Vertretern der Projektwerberin, der ausführenden Firmen und der Planer am 09. Dezember 2020 wurde in Bezug auf das Fachgebiet „Konstruktiver Ingenieurbau“ die bescheidgemäße Ausführung des Projektes augenscheinlich und stichprobenartig überprüft.
- Eine Erklärung der gemäß §40 des EibG verzeichneten Person, Herrn Ing. Christian Trummer für die ÖBB-Infrastruktur AG liegt vor (datiert 17. Juni 2020) und bestätigt, dass das Bauvorhaben unter seiner Leitung ausgeführt wurde.

In den Kapiteln B6 und C6 Hochbau:

- Es wird festgestellt, dass in Bezug auf das Fachgebiet „Hochbau“ alle für die Erteilung der Betriebsbewilligung erforderlichen und relevanten Prüfbescheinigungen und Abnahmeprüfungen vorhanden sind.

- Das Bauvorhaben ist gemäß dem vorgelegten Bauentwurf, den Nachweisen nach den anerkannten Regeln der Technik und unter Verwendung einwandfreier Bauprodukte, soweit dies ersichtlich ist, ausgeführt worden.
- Die eingebauten Bauprodukte entsprechen den harmonisierten europäischen Normen bzw. weisen eine europäische technische Zulassung auf oder werden in der Baustoffliste ÖA (ÜA Kennzeichnung) geführt.
- Es liegen von den ausführenden Firmen diesbezüglich Bestätigungen vor, bzw. wurden Bauprodukte stichprobenartig diesbezüglich überprüft (siehe auch Prüfung der Unterlagen).
- Eine Konformitätserklärung des Planers für den Hochbau, Zechner & Zechner ZT GmbH, für das Bauvorhaben Umbau Haltestelle Oberweiden vom 27. November 2020 liegt vor. In der vorliegenden Konformitätserklärung wird bestätigt, dass die Planung für den Bauentwurf dem zum Zeitpunkt der Erstellung gültigem Stand der Technik, insbesondere den einschlägigen ÖNORMEN, TSI Richtlinien und sonstigen technischen Vorschriften entspricht und das Bauwerk vollständig erfasst, die Festlegungen für den Baugenehmigungsbescheid und des eingeholten Gutachtens nach § 31 a EibG vollständig erfasst und die Ausführungsplanung dem Genehmigungsstatus entspricht.
- Im Zuge einer Begehung in Beisein von Vertretern der Projektwerberin, der ausführenden Firmen und der Planer am 09. Dezember 2020 wurde in Bezug auf das Fachgebiet „Hochbau“ die bescheidgemäße Ausführung des Projektes augenscheinlich und stichprobenartig überprüft. Dazu wurden teilweise die unter Kapitel A2.1 „Hochbau“ angeführten Unterlagen herangezogen.
- Das Bauvorhaben ist gemäß dem vorgelegten Bauentwurf, den Nachweisen nach den anerkannten Regeln der Technik und unter Verwendung einwandfreier Bauprodukte, soweit dies ersichtlich ist, ausgeführt worden.
- Die eingebauten Bauprodukte entsprechen entweder einer harmonisierten europäischen Norm bzw. weisen eine europäische technische Zulassung (Bewertung) auf oder werden in der Baustoffliste ÖA (ÜA Kennzeichnung) geführt.
- Es liegen von den ausführenden Firmen diesbezüglich Bestätigungen vor, bzw. wurden Bauprodukte stichprobenartig diesbezüglich überprüft.
- Die Ausführung des Bahnsteiges erfolgte gemäß Planungsrichtlinien der ÖBB Barrierefreie Infrastruktur und entspricht dem Genehmigungsstand. Die Bahnsteigbreite entspricht den Vorschriften der ÖBB (ÖBB RW 01.06). Die Mindestabstände Gefahrenraum und Aufenthaltsraum sind eingehalten. Die Sicherheitslinie wurde mit gelber Farbe auf den Betonpflastersteinen markiert, das Blindenleitsystem ist in Form von Blindenleitsteinen mit vertieften Rillen im Pflaster eingelegt. Der ausreichende Kontrast des Bahnsteigbelages zum eingebauten Blindenleitsystem ist gegeben. An den Bahnsteigenden sind entsprechend ÖBB-Vorgaben ein „Zutritt für Unbefugte verboten“ Schilder angebracht. Die Sicherheitslinie ist zum Bahnsteigende geführt und das taktile Leitsystem ist abgeschlossen. Die Bahnsteigausstattung erfolgte entsprechend den Vorgaben aus dem Ausstattungskatalog der ÖBB.
- Der Randbahnsteig ist barrierefrei vom Vorplatz des Aufnahmegebäudes erreichbar. Der Bahnsteig ist mit einem taktilen Leitsystem (gem. ÖNORM V 2102 bzw. RW 03.01.07) ausgestattet. Die 2,50 m breite Zugangsrampe zum Randbahnsteig mit einem Gefälle von 6 % ist beidseitig mit einem Doppelhandlauf ausgestattet. Taktile Handlaufinformationen gemäß ÖNORM V 2105 wurden angebracht. Die öffentlich zugänglichen Bereiche sind mit einem taktilen Leitsystem (gem. ÖNORM V 2102) ausgestattet.
- Eine Erklärung der gemäß §40 des EibG verzeichneten Person, Herrn Ing. Herbert Bräuer für die ÖBB-Infrastruktur AG liegt vor (datiert 28. August 2020) und bestätigt, dass das Bauvorhaben unter seiner Leitung für das Fachgebiet „Hochbau“ ausgeführt wurde.

Gutachterliche Stellungnahme:

Die Aussagen in der Prüfbescheinigung der für den Fachbereich Verkehr (Schiene / Straße / Bahnbetrieb) relevanten Fachgutachter wurden anhand der vorgelegten Unterlagen überprüft und können als plausibel, schlüssig und nachvollziehbar betrachtet werden.

Des Weiteren wurde am 19. August 2021 zum Zwecke der Überprüfung ein Ortsaugenschein durchgeführt.

Aus Sicht des Fachbereiches Verkehr (Schiene / Straße / Bahnbetrieb) kann daher festgestellt werden, dass das Vorhaben „Gänserndorf – Marchegg, Elektrifizierung und Streckenadaptierung“ – ausgenommen der angeführten Modifikationen - dem Genehmigungsbescheid entsprechend ausgeführt wurde.

Zu den Modifikationen kann festgestellt werden, dass diese aus Sicht des Fachgebietes Verkehr (Schiene / Straße / Bahnbetrieb) als nicht genehmigungsrelevant bewertet werden und somit keine Änderungen zur eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung des Gesamtprojektes darstellen (Details hierzu siehe nachfolgende Stellungnahme).

Denkmalschutz, Raumplanung, Flächenverbrauch, Landschaftsbild, Kulturgüter und Sachgüter (RP)

Sachverhalt:

Im Rahmen der Ausführung erfolgte eine Vielzahl von baulich-technischen Änderungen, die in den Unterlagen (1.4 GM Betriebsbewilligung Darstellung Umweltauswirkungen) dokumentiert wurden. Darin wird ersichtlich, dass diese Maßnahmen vorrangig bautechnische, funktionelle und vor allem eisenbahntechnische Aspekte betrafen.

Bauliche Änderungen, die für die Begutachtung aus dem Blickwinkel des Denkmalschutzes, Raumplanung, Flächenverbrauch, Landschaftsbild, Kulturgüter und Sachgüter von Bedeutung sind, sind nur vereinzelt erfolgt. Diese betrafen die Anpassung der Signaltechnik, von Eisenbahnbrücken, Eisenbahnkreuzungen, dem Bahnhof Oberweiden, die Energieversorgung und abschnittsweise den Ober- und Unterbau.

Das Dokument „1.5.1 Tabellarischer Auflagenkatalog“ listet Allgemeine Vorschriften, Maßnahmen in der Bauphase und Maßnahmen in der Betriebsphase, allesamt angeführt im Genehmigungsbescheid des BMVIT (11.03.2020). Darüber hinaus listet das Dokument „1.5.3 Tabellarischer Maßnahmenkatalog UVE“ die im Zuge der UVE definierten Maßnahmen auf. Beide Dokumente listen ebenfalls den derzeitigen Umsetzungsstand dieser Maßnahmen auf.

Vom Sachverständigen wurden im Zuge des Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens (UVGA) keine, die Einreichunterlagen spezifizierenden, zusätzlich empfohlenen oder zwingenden Maßnahmen definiert.

Gutachterliche Stellungnahme:

Die Wirkung der baulich-technischen Änderungen im Kontext des gesamten Projektes ist aus Sicht des Fachgebietes entweder gering oder nicht vorhanden. Infolge dieser geringfügigen Änderungen kann festgestellt werden, dass das Vorhaben aus Sicht der oben vorgegebenen Fachgebiete grundsätzlich den Genehmigungsbescheiden entsprechend ausgeführt wurde. Auf die fachlich relevanten Änderungen und deren Wirkungen wird im folgenden Kapitel einzeln eingegangen

1 a) Geringfügige Abweichungen zu den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung

Nr.	SV	Änderungen/geringfügige Abweichungen
(1 a)	Alle	Falls Änderungen erfolgt sind: Stellen diese Änderungen verglichen mit den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung geringfügige Abweichungen dar (d.h. bewirken diese keine erheblichen Änderungen im Hinblick auf die Schutzgüter)?

Abfallwirtschaft und Bodenchemie (AW)

Sachverhalt:

Das Vorhaben wurde entsprechend dem Genehmigungsbescheid ausgeführt und es wurden aus Sicht des Fachbereiches Abfallwirtschaft, Boden- und Grundwasserqualität keine Abweichungen gegenüber dem bescheidmäßigen Ausführungen festgestellt.

Gutachterliche Stellungnahme:

Aus Sicht des Fachbereiches Abfallwirtschaft, Boden- und Grundwasserqualität sind keine Abweichungen erfolgt.

Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser und Geotechnik (HD)

Sachverhalt:

Bei den Eisenbahnbrücken km 33,728 und km 34,893 kamen anstatt duktiler Ramppfähle DSV-Säulen (Düsenstrahlverfahren) zum Einsatz.

Gutachterliche Stellungnahme:

Lokal bildet eine durchgehende DSV-Wand (Düsenstrahlverfahren, Säulendurchmesser 150cm, Achsabstand 100cm) zwar eine größere Barriere für einen Grundwasserstrom als aufgelöste Pfähle, der kleinräumige Effekt wird jedoch als vernachlässigbar begutachtet.

Sachverhalt:

Im Synthesebericht Tabellarischer Maßnahmenkatalog UVE (ihpc 2/2021) ist ersichtlich dass die baubegleitenden Beprobungen von Brunnen, zwecks qualitativer und quantitativer Beweissicherung stellenweise nicht möglich war.

Gutachterliche Stellungnahme:

Die Bauphase konnte in den betreffenden Brunnen nicht dokumentiert werden. Nachdem keine Auswirkungen in der Betriebsphase zu erwarten sind, werden ergänzende Maßnahmen nicht als notwendig erachtet.

Forsttechnik, Wald- und Wildökologie (FW)

Sachverhalt:

Durch die angeführten Projektanpassungen kommt es zu keinem zusätzlichen Flächenverbrauch von Wald oder von relevanten Wildlebensräumen, zu keinen zusätzlichen Zerschneidungen von Wildlebensräumen, zu keinen zusätzlichen wildrelevanten Barrieren und zu keinen relevanten Zunahmen von Immissionen gegenüber dem genehmigten Vorhaben. Es sind keine relevanten Wirkungen auf Wald oder Wild zu erwarten.

Gutachterliche Stellungnahme:

Die angeführten Änderungen/Projektanpassungen sind aus Sicht des Fachgebietes Forstwesen und Waldökologie; Jagdwesen und Wildökologie in den Wirkungen auf die Schutzgüter nicht relevant.

Die Änderungen stellen verglichen mit den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung geringfügige Abweichungen dar; d.h. diese bewirken keine erheblichen Änderungen im Hinblick auf die Schutzgüter.

Wasserbautechnik (WT)

Sachverhalt:

Die geringfügigen Änderungen in der Wasserbautechnik betreffen die Brückenentwässerungen. Dabei wird unterschieden in Änderungen betreffend die Entwässerung der Tragwerksplatte durch Hinterfüllung der Widerlager mit einem Filterbeton und Entwässerung über diesen in den Untergrund oder bei zwei Objekten die zusätzliche Errichtung von Humusmulden für die geordnete Ableitung und Behandlung der Brückenwässer in den Untergrund. Die geringfügigen Änderungen der Brückenentwässerungen durch die Hinterfüllung der Widerlager mit Filterbeton waren bauablaufbedingt erforderlich.

Die Humusmulden bei den konzentrierten Ausleitungsstellen der Brückenentwässerung haben dagegen die Aufgabe für ein kontrolliertes Behandeln und Versickern der Brückenwässer in den Untergrund zu sorgen.

Gutachterliche Stellungnahme:

Die Änderungen in der Wasserbautechnik haben keine Auswirkungen in der Ableitung und Behandlung der Oberflächenwässer zur Folge. Die Wartungsarbeiten bei tieferliegenden Querdrainage mit seitlicher, freier Ausleitung in das Gelände entfallen somit bei einigen Objekten, da die Entwässerung der Tragwerksplatten über den Filterbeton hinter den Widerlagern erfolgt.

Dagegen ist die konzentrierte Behandlung der Brückenwässer in einer Humusmulde bei zwei Objekten ein Verbesserung gegenüber der bewilligten Entwässerungsmaßnahme.

Biologische Vielfalt -Tiere, Pflanzen (Ökologie) (ÖK)

Sachverhalt:

Die mitgeteilten Abweichungen vom genehmigten Projekt betreffen das Fachgebiet nicht.

Gutachterliche Stellungnahme:

Da die mitgeteilten Änderungen bei der Ausführung des Vorhabens technische Merkmale des Vorhabens ohne Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und ihre Lebensräume betreffen, gehen die Auswirkungen des Vorhabens nicht über das mit UVP-Bescheid genehmigte Ausmaß hinaus.

Luft und Klima (KL)

Sachverhalt:

Die Änderungen und die Umweltwirkung wird im Dokument 1.4_GM_Betriebsbewilligung_Darstellung_Umweltauswirkungen dargestellt.

Gutachterliche Stellungnahme:

Der Fachbereich Luft und Klima ist nur sehr geringfügig (z.B. Kreuzungsauffassung usw.) von den Änderungen betroffen, meist ist kein Wirkungszusammenhang (z.B. Signalanlagen usw.) gegeben. Die Auffassung von Eisenbahnkreuzung (z.B. „Eisenbahnkreuzung km 38,329) für zu einer Reduktion von Verkehr an diesem Ort und damit zu einer geringfügigen Reduktion von Emission und Immissionen in diesem Bereich. Es ist daher von **nicht relevanten Änderungen** auszugehen.

Lärm- und Erschütterungsschutz (LA)

Gutachterliche Stellungnahme:

Aus Sicht der Fachbereiche Lärmschutz und Erschütterungsschutz ist entsprechend der geprüften Unterlage 1.4_Darstellung der Umweltauswirkungen der Projektanpassungen keine negative Auswirkung der Projektanpassungen gegeben. Durch die teilweise noch nicht durchgeführten oberbautechnischen Maßnahmen resultieren derzeit reduzierte Fahrgeschwindigkeiten und dadurch geringfügig reduzierte Immissionen. Die in Abschnitt IV.3.3 des Genehmigungsbescheids GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019 angegebenen zusätzlichen Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen in der Betriebsphase sind zeitlich zu verschieben und erst nach Aufnahme des Regelfahrbetriebs, voraussichtlich in den Sommermonaten 2024, durchzuführen.

Humanmedizin (HU)

Gutachterliche Stellungnahme:

Durch die teilweise noch nicht durchgeführten oberbautechnischen Maßnahmen resultieren derzeit reduzierte Fahrgeschwindigkeiten und dadurch geringfügig reduzierte Immissionen. Aus Sicht der Fachbereiche Lärmschutz und Erschütterungsschutz ist entsprechend der geprüften Unterlage 1.4_Darstellung der Umweltauswirkungen der Projektanpassungen keine negative Auswirkung der Projektanpassungen gegeben. Die zeitliche Verschiebung voraussichtlich in den Sommer 2024 ist ausreichend begründet und plausibel. Aus humanmedizinischer Sicht bestehen diesbezüglich keine Bedenken hinsichtlich einer Gefährdung von Gesundheit und Leben von Menschen.

EMF, Licht (Beleuchtung) (ET)

Sachverhalt:

Aus Sicht des Fachgebietes erfolgten keine Änderungen

Gutachterliche Stellungnahme:

Die genannten Modifizierungen (Schutzstrecke für prov. Einfahrt in den Bf. Marchegg und Änderung der 50Hz Anspeisepunkte der EK-Anlagen) sind nur sehr geringfügige technische Abweichungen und bewirken keine Änderungen im Hinblick auf die Schutzgüter (verglichen mit den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung).

Verkehr (Schiene/Straße/Bahnbetrieb) (ST)

Sachverhalt:

Folgende Änderungen / Modifikationen betreffen den Fachbereich Verkehr (Schiene / Straße / Bahnbetrieb):

2.2.1	Einfahrtsignal x
2.2.2	Einfahrsvorsignal 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
2.3.1	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	Straßenbrücke km 40,850
2.3.8	Durchlass km 42,606
2.3.9	Straßenbrücke L2 km 44,910
2.4.1	Bahnhof Oberweiden
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
3.1	Unterbau und Oberbau nicht errichtet

Zur Änderung 2.2.1 Einfahrsignal x:

Befund:

Aufgrund der Lage der neuen Bahnhofsstreckentrennung der Oberleitung wurde das Einfahrsignal X im Bf. Gänserndorf von km 32,389 nach km 32,493 verschoben.

Gutachten:

Aus Sicht des Fachgebietes Verkehr (Schiene / Straße / Bahnbetrieb) ist die Verschiebung des Einfahrsignals X eine geringfügige Anpassung an den Stand der Technik und hat keine relevanten Auswirkungen auf den Fachbereich.

Zur Änderung 2.2.2 Einfahrsvorsignal x:

Befund:

Aufgrund der Lage der neuen Bahnhofsstreckentrennung der Oberleitung wurde das Einfahrsvorsignal X im Bf. Gänserndorf von km 32,389 nach km 32,493 verschoben. Aus diesem Grund musste auch das Einfahrsvorsignal x von km 33,289 nach km 33,500 verschoben werden.

Gutachten:

Aus Sicht des Fachgebietes Verkehr (Schiene / Straße / Bahnbetrieb) ist die Verschiebung des Einfahrsvorsignals x eine geringfügige Anpassung an den Stand der Technik und hat keine relevanten Auswirkungen auf den Fachbereich.

Zur Änderung 2.2.3 Verschubhalttafel 701:

Befund:

Die Stationierung der im Bestand verbliebenen Verschubhalttafel 701 vor dem Bf. Oberweiden wurde von km 39,852 auf 39,854 richtiggestellt (Richtigstellung der Kilometrierung, Signalstandort bleibt unverändert).

Gutachten:

Aus Sicht des Fachgebietes Verkehr (Schiene / Straße / Bahnbetrieb) ist die Neukilometrierung der Verschubhalttafel 701 eine geringfügige Anpassung an den Stand der Technik und hat keine relevanten Auswirkungen auf den Fachbereich.

Zur Änderung 2.2.4 Signal „Zustimmung“ H711-2:

Befund:

Das Signal „Zustimmung“ H711-2 konnte entfallen, da das Signal „Zustimmung“ H711-1 am Bahnsteigende im Bf. Oberweiden so situiert wurde, dass es vom gesamten Bahnsteig eingesehen wird.

Gutachten:

Aus Sicht des Fachgebietes Verkehr (Schiene / Straße / Bahnbetrieb) ist der Entfall des Signales „Zustimmung“ H711-2 eine geringfügige Anpassung an den Stand der Technik und hat keine relevanten Auswirkungen auf den Fachbereich.

Zur Änderung 2.2.5 Schutzsignal Sch711R:

Befund:

Die Stationierung des Schutzsignals Sch711R im Bf. Oberweiden wurde von km 40,371 auf km 40,370 richtiggestellt. Der Signalstandort ist unverändert geblieben.

Gutachten:

Aus Sicht des Fachgebietes Verkehr (Schiene / Straße / Bahnbetrieb) ist die Neukilometrierung des Schutzsignales Sch711R eine geringfügige Anpassung an den Stand der Technik und hat keine relevanten Auswirkungen auf den Fachbereich.

Zur Änderung 2.2.6 Schutzsignal Sch713R:

Befund:

Die Stationierung des Schutzsignals Sch713R im Bf. Oberweiden wurde von km 40,371 auf km 40,370 richtiggestellt. Der Signalstandort ist unverändert geblieben.

Gutachten:

Aus Sicht des Fachgebietes Verkehr (Schiene / Straße / Bahnbetrieb) ist die Neukilometrierung des Schutzsignales Sch713R eine geringfügige Anpassung an den Stand der Technik und hat keine relevanten Auswirkungen auf den Fachbereich.

Zur Änderung 2.2.7 Schutzsignal Sch731H:

Befund:

Das Schutzsignal Sch731H in km 40,421 im Bf. Oberweiden ist entfallen und wurde durch das Versubsignal V731H in km 40,404 ersetzt.

Gutachten:

Aus Sicht des Fachgebietes Verkehr (Schiene / Straße / Bahnbetrieb) ist der Ersatz des Schutzsignals Sch731H durch das Versubsignal V731H eine geringfügige Anpassung an den Stand der Technik und hat keine relevanten Auswirkungen auf den Fachbereich.

Zur Änderung 2.2.8 Schutzsignal Sch733H:

Befund:

Das Schutzsignal Sch733H in km 40,421 im Bf. Oberweiden ist entfallen und wurde durch das Versubsignal V733H in km 40,404 ersetzt.

Gutachten:

Aus Sicht des Fachgebietes Verkehr (Schiene / Straße / Bahnbetrieb) ist der Ersatz des Schutzsignals Sch733H durch das Versubsignal V733H eine geringfügige Anpassung an den Stand der Technik und hat keine relevanten Auswirkungen auf den Fachbereich.

Zur Änderung 2.2.9 Ausfahrtsignal R731:

Befund:

Aufgrund des Fehlerprofils (km 40,702 = 40,708) im Bf. Oberweiden wurde die Stationierung des Ausfahrtsignals R731 von km 40,737 auf km 40,744 richtiggestellt. Der Signalstandort ist unverändert geblieben.

Gutachten:

Aus Sicht des Fachgebietes Verkehr (Schiene / Straße / Bahnbetrieb) ist die Neukilometrierung des Ausfahrtsignales R731 eine geringfügige Anpassung an den Stand der Technik und hat keine relevanten Auswirkungen auf den Fachbereich.

Zur Änderung 2.2.10 Ausfahrtsignal R733:

Befund:

Aufgrund des Fehlerprofils (km 40,702 = 40,708) im Bf. Oberweiden wurde die Stationierung des Ausfahrtsignals R733 von km 40,757 auf km 40,763 richtiggestellt. Der Signalstandort ist unverändert geblieben.

Gutachten:

Aus Sicht des Fachgebietes Verkehr (Schiene / Straße / Bahnbetrieb) ist die Neukilometrierung des Ausfahrtsignales R733 eine geringfügige Anpassung an den Stand der Technik und hat keine relevanten Auswirkungen auf den Fachbereich.

Zur Änderung 2.2.11 Grenzmarke 751:

Befund:

Aufgrund des Fehlerprofils (km 40,702 = 40,708) im Bf. Oberweiden wurde die Stationierung der Grenzmarke 751 von km 40,788 auf km 40,794 richtiggestellt. Der Standort der Grenzmarke ist unverändert geblieben.

Gutachten:

Aus Sicht des Fachgebietes Verkehr (Schiene / Straße / Bahnbetrieb) ist die Neukilometrierung der Grenzmarke 751 eine geringfügige Anpassung an den Stand der Technik und hat keine relevanten Auswirkungen auf den Fachbereich.

Zur Änderung 2.3.1 Eisenbahnbrücke km 32,740:

Befund:

Bei der Eisenbahnbrücke km 32,740 über einen Feldweg wurden folgende Anpassungen vorgenommen:

- 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, sodass 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

Gutachten:

Aus Sicht des Fachgebietes Verkehr (Schiene / Straße / Bahnbetrieb) sind die Änderungen im Bereich der Eisenbahnbrücke km 32,740 geringfügige Anpassungen an den Stand der Technik und haben keine relevanten Auswirkungen auf den Fachbereich.

Zur Änderung 2.3.2 Eisenbahnbrücke km 33,728:

Befund:

Bei der Eisenbahnbrücke km 33,728 über eine Gemeindestraße (Bahnstraße) wurden folgende Anpassungen vorgenommen:

- 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 vorhandener, nicht umgelegter Einbauten notwendig.
- Verlegung der Drainage hinter den Schottermauern hin zu den Flügelen und Hinterfüllung der Baugrube komplett mit Filterbeton.
Begründung: Auf Wunsch der ÖBB.
- Entfall der Konsolen an den Flügelen sowie der duktilen Pfähle zur Auflagerung der Randbalkenabführungen.
Begründung: Zur Beschleunigung des Bauablaufes wurde die gesamte Baugrube unter den Randbalkenabführungen mit Filterbeton hinterfüllt, sodass 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

Gutachten:

Aus Sicht des Fachgebietes Verkehr (Schiene / Straße / Bahnbetrieb) sind die Änderungen im Bereich der Eisenbahnbrücke km 33,728 geringfügige Anpassungen an den Stand der Technik und haben keine relevanten Auswirkungen auf den Fachbereich.

Zur Änderung 2.3.3 Eisenbahnbrücke km 34,893:

Befund:

Bei der Eisenbahnbrücke km 34,893 über die Landesstraße L3005 wurden folgende Anpassungen vorgenommen:

- 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 Flügelen und Hinterfüllung der Baugrube komplett mit Filterbeton.
Begründung: Auf Wunsch der ÖBB.
- Entfall der Konsolen an den Flügelen sowie der duktilen Pfähle zur Auflagerung der Randbalkenabführungen.
Begründung: Zur Beschleunigung des Bauablaufes wurde die gesamte Baugrube unter den Randbalkenabführungen mit Filterbeton hinterfüllt, sodass 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.

Gutachten:

Aus Sicht des Fachgebietes Verkehr (Schiene / Straße / Bahnbetrieb) sind die Änderungen im Bereich der Eisenbahnbrücke km 34,893 geringfügige Anpassungen an den Stand der Technik und haben keine relevanten Auswirkungen auf den Fachbereich.

Zur Änderung 2.3.4 Eisenbahnbrücke km 39,524:

Befund:

Bei der Eisenbahnbrücke km 39,524 über einen Feldweg wurden folgende Anpassungen vorgenommen:

- 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 Flügelenenden sowie der duktilen Pfähle zur Auflagerung der Randbalkenabführungen.
Begründung: Zur Beschleunigung des Bauablaufes wurde die gesamte Baugrube unter den Randbalkenabführungen mit Filterbeton hinterfüllt, sodass 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

Gutachten:

Aus Sicht des Fachgebietes Verkehr (Schiene / Straße / Bahnbetrieb) sind die Änderungen im Bereich der Eisenbahnbrücke km 39,524 geringfügige Anpassungen an den Stand der Technik und haben keine relevanten Auswirkungen auf den Fachbereich.

Zur Änderung 2.3.5 Eisenbahnbrücke km 39,743:

Befund:

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

Im Gegenzug wurde die Lichte Weite der Eisenbahnbrücke km 40,063 über die Landesstraße L3004 von 6,00 m auf 9,00 m vergrößert.

Durch den Abtrag der Eisenbahnbrücke über einen Feldweg bei km 39,743 entfällt eine Querungsmöglichkeit der Bahntrasse. Die nächstmöglichen Querungen sind die Feldwegunterführung bei km 39,524 (Umweg ca. 220 m) und die Landesstraßenunterführung bei km 40,063 (Umweg ca. 320 m).

Gutachten:

Aus Sicht des Fachgebietes Verkehr (Schiene / Straße / Bahnbetrieb) entstehen durch den Entfall der Eisenbahnbrücke über einen Feldweg zwar Umwege, diese sind jedoch auf Grund ihrer relativ kurzen Länge jedenfalls als zumutbar zu betrachten. Der Entfall der Bahnquerung bei km 39,743 hat daher keine relevanten Auswirkungen auf den Fachbereich.

Zur Änderung 2.3.6 Eisenbahnbrücke km 40,063:

Befund:

Bei der Eisenbahnbrücke km 40,063 über die Landesstraße L3004 wurden folgende Anpassungen vorgenommen:
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. vom 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 Aufweitung des Lichtraums bzw. der Vergrößerung der Stützweite.

Gutachten:

Aus Sicht des Fachgebietes Verkehr (Schiene / Straße / Bahnbetrieb) sind die Änderungen im Bereich der Eisenbahnbrücke km 40,063 geringfügige Anpassungen an den Stand der Technik und haben keine relevanten Auswirkungen auf den Fachbereich.
Durch die Querschnittserweiterung der Straße und Errichtung eines Gehweges wird die Verkehrssicherheit auf der Straße jedenfalls wesentlich verbessert.

Zur Änderung 2.3.7 Straßenbrücke km 40,850:

Befund:

Bei der Straßenbrücke km 40,850 Feldweg über die Bahn wurden folgende Anpassungen vorgenommen:
Auf Wunsch der Gemeinde wurde die Leitschiene auf der Straßenbrücke nicht ausgeführt. Dadurch ist das Objekt für landwirtschaftliches Gerät mit seitlichem Überhang (z.B. Mähwerke) leichter passierbar.
Aufgrund des Geschwindigkeitsniveaus (≤ 50 km/h) ist das Rückhaltesystem gemäß RVS nicht zwingend erforderlich.

Gutachten:

Aus Sicht des Fachgebietes Verkehr (Schiene / Straße / Bahnbetrieb) sind die Änderungen im Bereich der Straßenbrücke km 40,850 geringfügige Anpassungen an den Stand der Technik und haben keine relevanten Auswirkungen auf den Fachbereich.

Zur Änderung 2.3.8 Durchlass km 42,606:

Befund:

Dieser Durchlass wurde nicht abgetragen, sondern 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.

Gutachten:

Aus Sicht des Fachgebietes Verkehr (Schiene / Straße / Bahnbetrieb) ist der Verbleib des Durchlasses bei km 42,606 eine geringfügige Anpassung an den Stand der Technik und hat keine relevanten Auswirkungen auf den Fachbereich.

Zur Änderung 2.3.9 Straßenbrücke km 44,910:

Befund:

Bei der Straßenbrücke km 44,910 der Landesstraße L2 über die Bahn wurden folgende Anpassungen vorgenommen:
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 Bänderdarm ausgeführt und nicht oberflächlich ergänzt.

Grundsätzlich ist das Prinzip der Erdung und auch die Ausführung bis Tragwerksunterkante wie eingereicht ausgeführt.

Gutachten:

Aus Sicht des Fachgebietes Verkehr (Schiene / Straße / Bahnbetrieb) sind die Änderungen im Bereich der Straßenbrücke km 44,910 geringfügige Anpassungen an den Stand der Technik und haben keine relevanten Auswirkungen auf den Fachbereich.

Zur Änderung 2.4.1 Bahnhof Oberweiden:

Befund:

Im Bereich Bahnhof Oberweiden wurden folgende Anpassungen vorgenommen:

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

Gutachten:

Aus Sicht des Fachgebietes Verkehr (Schiene / Straße / Bahnbetrieb) sind die Änderungen im Bereich des Bahnhofes Oberweiden geringfügige Anpassungen an den Stand der Technik und haben keine relevanten Auswirkungen auf den Fachbereich.

Zur Änderung 2.5.1 Eisenbahnkreuzung km 35,969:

Befund:

Bei der Eisenbahnkreuzung in km 35,969 wurden folgende Anpassungen vorgenommen:

Der Gleisachsabstand des EK-Schaltheus wurde von 10,3 m auf 3,8 m 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.

Gutachten:

Aus Sicht des Fachgebietes Verkehr (Schiene / Straße / Bahnbetrieb) sind die Änderungen im Bereich der Eisenbahnkreuzung in km 35,969 geringfügige Anpassungen an den Stand der Technik und haben keine relevanten Auswirkungen auf den Fachbereich. Beim Ortsaugenschein am 19.08.2021 wurde jedoch festgestellt, dass die Vorschrift 3 (*Beidseitig der Eisenbahnkreuzung ist entsprechend § 14 Bodenmarkierungsverordnung über die halbe Fahrbahnbreite eine Haltelinie 2 m vor dem jeweiligen Signalgeber anzubringen*) aus dem Bescheid GZ BMVIT-320.002/0004-IV/IVVS4/2018 vom 25.07.2018 noch nicht umgesetzt wurde.

Zur Änderung 2.5.2 Eisenbahnkreuzung km 36,613:

Befund:

Bei der Eisenbahnkreuzung in km 36,613 wurden folgende Anpassungen vorgenommen:

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

Gutachten:

Aus Sicht des Fachgebietes Verkehr (Schiene / Straße / Bahnbetrieb) sind die Änderungen im Bereich der Eisenbahnkreuzung in km 36,613 geringfügige Anpassungen an den Stand der Technik und haben keine relevanten Auswirkungen auf den Fachbereich.

Zur Änderung 2.5.3 Eisenbahnkreuzung km 37,767:

Befund:

Bei der Eisenbahnkreuzung in km 37,767 wurden folgende Anpassungen vorgenommen:

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

Gutachten:

Aus Sicht des Fachgebietes Verkehr (Schiene / Straße / Bahnbetrieb) sind die Änderungen im Bereich der Eisenbahnkreuzung in km 37,767 geringfügige Anpassungen an den Stand der Technik und haben keine relevanten Auswirkungen auf den Fachbereich.

Beim Ortsaugenschein am 19.08.2021 wurde jedoch festgestellt, dass die Vorschreibung 3 (*Beidseitig der Eisenbahnkreuzung ist entsprechend § 14 Bodenmarkierungsverordnung über die halbe Fahrbahnbreite eine Haltelinie 2 m vor dem jeweiligen Signalgeber anzubringen*) aus dem Bescheid GZ BMVIT-320.002/0004-IV/IVVS4/2018 vom 25.07.2018 noch nicht umgesetzt wurde.

Zur Änderung 2.5.4 Eisenbahnkreuzung km 38,329:

Befund:

Die Eisenbahnkreuzung in km 38,329 wurde nicht technisch gesichert sondern aufgelassen.

Für die Auflassung liegt ein Bescheid gemäß § 48 EibG der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie mit Geschäftszahl: 2020-0.619980 vom 02.12.2020 vor.

Dieser Bescheid enthält folgende Auflagen:

- a. *Der bestehende, bahnparallele Weg von der Ek in km 37,767 bis zur aufzulassenden Ek in km 38,329 liegt auf ÖBB-Grund. Durch ein Übereinkommen mit der Gemeinde Weiden an der March oder der Einräumung eines Servitutes für die Gemeinde Weiden an der March ist sicher zu stellen, dass dieser Weg jederzeit für den landwirtschaftlichen Verkehr zur Verfügung steht.*
- b. *Der bestehende, bahnparallele Weg von der Ek in km 37,767 bis zur aufzulassenden Ek in km 38,329 ist mit einer ca. 10 cm starken Schotterdecke zu befestigen.*
- c. *Der bestehende, bahnparallele Weg von der aufzulassenden Ek in km 38,329 bis zur bestehenden Straßenunterführung bei km 39,524 ist mit einer ca. 10 cm starken Schotterdecke zu befestigen.*
- d. *Im Bereich der aufzulassenden Eisenbahnkreuzung ist das Streckenprofil der Bahnanlage herzustellen.*

Ad a):

Das entsprechende Übereinkommen der zwischen der ÖBB-Infrastruktur AG und der Stadtgemeinde Marchegg vom 24.06.2019 liegt vor.

Ad b – c):

Die Umsetzung der Auflagen wurden in einem Ortsaugenschein am 19.08.2021 festgestellt.

Ad d):

Beim Ortsaugenschein am 19.08.2021 wurde festgestellt, dass das Streckenprofil im Bereich der Eisenbahnkreuzung noch nicht hergestellt wurde.

Gutachten:

Aus Sicht des Fachgebietes Verkehr (Schiene / Straße / Bahnbetrieb) wurden die Auflagen aus dem § 48 – Bescheid bis dato teilweise umgesetzt. Die Auflassung der Eisenbahnkreuzung in km 38,329 hat daher keine relevanten Auswirkungen auf den Fachbereich.

Das Streckenprofil im Bereich der aufzulassenden Eisenbahnkreuzung ist noch herzustellen.

Zur Änderung 2.5.5 Eisenbahnkreuzung km 40,384:

Befund:

Bei der Eisenbahnkreuzung in km 40,384 wurden folgende Anpassungen vorgenommen:

Die Schaltstrecke in Richtung 1 wurde um 33 Meter verkürzt, da die t_{erf} 47 sec statt 48 sec gemäß Bauentwurf Punkt 2.4.15 beträgt.

Die Schaltstrecke in Richtung 2 wurde um 33 Meter verkürzt, da die t_{erf} 47 sec statt 48 sec gemäß Bauentwurf Punkt 2.4.15 beträgt.

Zusätzlich wurde das Fehlerprofil von 6 Metern berücksichtigt (km 41.984 auf km 41,957)

Gutachten:

Aus Sicht des Fachgebietes Verkehr (Schiene / Straße / Bahnbetrieb) sind die Änderungen im Bereich der Eisenbahnkreuzung in km 40,384 geringfügige Anpassungen an den Stand der Technik und haben keine relevanten Auswirkungen auf den Fachbereich.

Zur Änderung 2.5.6 Eisenbahnkreuzung km 42,232:

Befund:

Bei der Eisenbahnkreuzung in km 42,232 wurden folgende Anpassungen vorgenommen:

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 Projektarbeit war es notwendig, das Signal Zn21 nach 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-Schaltheis von l.d.B mit einem Gleisachsabstand von 13,5 m zum durchgehenden Kabeltrog r.d.B. mit einem Gleisachsabstand von 4,8 m verschoben

Gutachten:

Aus Sicht des Fachgebietes Verkehr (Schiene / Straße / Bahnbetrieb) sind die Änderungen im Bereich der Eisenbahnkreuzung in km 42,232 geringfügige Anpassungen an den Stand der Technik und haben keine relevanten Auswirkungen auf den Fachbereich.

Zur Änderung 2.5.7 Eisenbahnkreuzung km 46,003:

Befund:

Bei der Eisenbahnkreuzung in km 46,003 wurden folgende Anpassungen vorgenommen:

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

Gutachten:

Aus Sicht des Fachgebietes Verkehr (Schiene / Straße / Bahnbetrieb) sind die Änderungen im Bereich der Eisenbahnkreuzung in km 46,003 geringfügige Anpassungen an den Stand der Technik und haben keine relevanten Auswirkungen auf den Fachbereich.

Zur Änderung 2.5.8 Eisenbahnkreuzung km 46,458:

Befund:

Die Eisenbahnkreuzung in km 46,458 wurde nicht technisch gesichert sondern aufgelassen.

Für die Auflassung liegt ein Bescheid gemäß § 48 EISBG der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie mit Geschäftszahl: 2020-0.619980 vom 02.12.2020 vor.

Dieser Bescheid enthält folgende Auflage:

- Im Bereich der aufzulassenden Eisenbahnkreuzung ist das Streckenprofil der Bahnanlage herzustellen.

Beim Ortsaugenschein am 19.08.2021 wurde festgestellt, dass das Streckenprofil im Bereich der Eisenbahnkreuzung noch nicht hergestellt wurde.

Gutachten:

Aus Sicht des Fachgebietes Verkehr (Schiene / Straße / Bahnbetrieb) hat die Auflassung der Eisenbahnkreuzung in km 46,458 keine relevanten Auswirkungen auf den Fachbereich. Das Streckenprofil im Bereich der aufzulassenden Eisenbahnkreuzung ist noch herzustellen.

Zur Änderung 2.5.9 Eisenbahnkreuzung km 47,508:

Befund:

Bei der Eisenbahnkreuzung in km 47,508 wurden folgende Anpassungen vorgenommen:

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

Gutachten:

Aus Sicht des Fachgebietes Verkehr (Schiene / Straße / Bahnbetrieb) sind die Änderungen im Bereich der Eisenbahnkreuzung in km 47,508 geringfügige Anpassungen an den Stand der Technik und haben keine relevanten Auswirkungen auf den Fachbereich.

Zur Änderung 2.3.1 Unterbau und Oberbau:

Befund:

Folgende Änderungen wurden bezüglich Oberbau und Unterbau vorgenommen:

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

- Von km 32,250 bis km 36,800
- Von km 38,225 bis km 39,500
- Von km 40,932 bis 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 – zwischenzeitlich abgelehnten - 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.

Aus diesem Grunde ist die Geschwindigkeit 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

eingeschränkt.

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

Nach Fertigstellung der Ober- und Unterbauarbeiten werden die Langsamfahrstellen entfernt und die nach VzG zugelassenen Geschwindigkeit von 120km/h kann auch in den derzeit beschränkten Abschnitten gefahren werden.

Gutachten:

Aus Sicht des Fachgebietes Verkehr (Schiene / Straße / Bahnbetrieb) haben die Änderungen im Bereich von Oberbau und Unterbau nur temporäre Auswirkungen auf den Fachbereich. Nach Durchführung der ausständigen Ober- und Unterbauarbeiten ist die volle Verkehrswirksamkeit des Bauvorhabens gegeben.

Denkmalschutz, Raumplanung, Flächenverbrauch, Landschaftsbild, Kulturgüter und Sachgüter (RP)

Sachverhalt:

Im Gegensatz zu den im Genehmigungsbescheid beinhalteten Projektbestandteilen wurden einige Anpassungen vorgenommen. Es wird in weiterer Folge geprüft, ob diese aus Sicht der Fachbereiche Denkmalschutz, Raumplanung, Flächenverbrauch, Landschaftsbild, Kulturgüter und Sachgüter dem Genehmigungsbescheid entsprechen.

2.2 (2.2.1 bis 2.2.11) – Signaltechnik

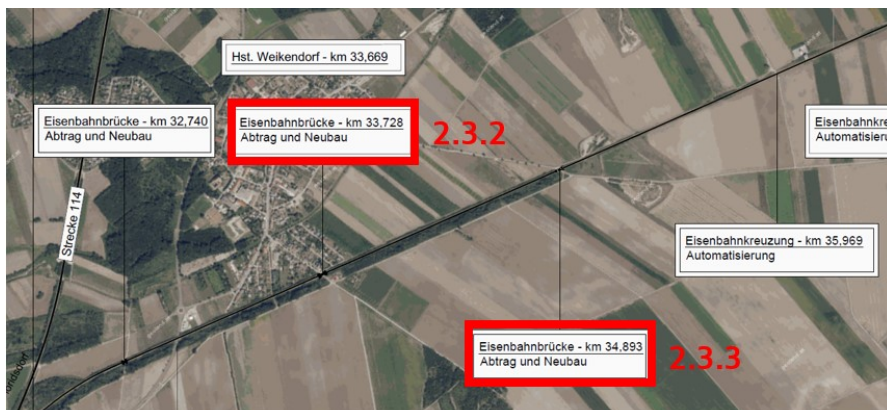
Maßnahmen unter 2.2. mit dem Inhalt der Regelung der Signaltechnik entfalten keine Relevanz für die Fachbereiche Denkmalschutz, Raumplanung, Flächenverbrauch, Landschaftsbild, Kulturgüter und Sachgüter.

2.3 (2.3.1 bis 2.3.9) Konstruktiver Ingenieurbau

Aufgrund von Geringfügigkeit entfalten folgende Anpassungspunkte keine Relevanz für die Fachgebiete: 2.3.1 (Eisenbahnbrücke km 32,740), 2.3.4 (Eisenbahnbrücke km 39,524), 2.3.7 (Eisenbahnbrücke km 40,850) und 2.3.9 (Straßenbrücke L2 km 44,910)

An den Eisenbahnbrücken bei km 33,728 (2.3.2) und km 34,893 (2.3.3) sind Steinsätze statt der freien Böschung vorgesehen. Als Grund hierfür wird die Vermeidung der Beeinträchtigung des Straßenquerschnitts genannt.

Bezogen auf das Erscheinungsbild wird der veränderten Ausstattung mit Steinsätzen keine Relevanz beigeschrieben, da sie sich in direkter Nähe zu einem technischen Bauwerk befinden und daher mit diesem als Einheit wahrgenommen werden.



Quelle: 2-2-1_EGM-BB-0000SP-02-2001-00, Einreichunterlagen Betriebsbewilligung Strecke 115

Die Eisenbahnbrücke bei km 33,728 befindet sich am südlichen Siedlungsrand von Weikendorf. Die Bahnüberführung befindet sich an einer stadträumlichen untergeordneten Stelle. Die hochrangigen Straßen B8 und B8a sind von den Anpassungen nicht betroffen. Auch für das Landschafts- und Ortsbild kann der Eisenbahnkreuzung aufgrund seiner peripheren Lage eine geringe Relevanz zugeschrieben werden. Die Anpassungen sind somit aus fachlicher Sicht als verträglich einzustufen.



Quelle: NÖ Atlas, Juli 2021

Die Eisenbahnbrücke bei km 34,893, befindet sich außerhalb des Siedlungsgebietes als Kreuzung mit der L3005, die Weikendorf mit Oberweiden verbindet. Es kann den Ausführungen der Projektwerberin zugestimmt werden, dass die Änderung aufgrund der ohnehin schon technischen Prägung des lokalen Landschaftsbildes keine negativen Auswirkungen nach sich ziehen wird.

Die Eisenbahnbrücke bei km 39,743 wird abgetragen und – im Gegensatz zu den eigentlichen Plänen – nicht wieder neugebaut. Diese Änderung wurde von der Projektwerberin mit der Gemeinde abgestimmt. Diese Maßnahme steht in Verbindung mit der Ausweitung der lichten Breite der Eisenbahnbrücke bei km 40,063. Die Argumentation der Anpassung beruht auf dem Umstand, dass in räumlicher Nähe bereits ausreichend Bahnquerungen bestehen und der Entfall der zusätzlichen Querung keine Beeinträchtigung nach sich ziehen wird. Aus fachlicher Sicht kann dies bestätigt werden. Es kommt darüber hinaus zu keinen maßgeblichen Beeinträchtigungen der Trennwirkung und von Funktionszusammenhängen. Die Bestellung der landwirtschaftlichen Flächen ist auch weiterhin möglich. Durch den Abtrag und das Unterlassen des Wiederaufbaus kommt es im Vergleich zum IST-Zustand zu einer Veränderung des Landschaftsbildes. Aufgrund der peripheren Lage sowie der Sichtabdeckung durch Vegetation ist mit keinen relevanten Auswirkungen auf das lokale Landschafts- und Ortsbild zu rechnen.

Abbildung – Lage der angepassten Eisenbahnkreuzungen



Quelle: NÖ Atlas, Juli 2021

Abbildung – Lage der Brücke im Bestand vor dem Abtrag (zurzeit schon abgetragen)



Quelle: NÖ Atlas, Juli 2021

Der Durchlass bei km 42,606 (2.3.8) soll nun doch im Bestand belassen werden. Grund hierfür ist eine Verschiebung der Unter- und Oberbausanierung im Bereich des Durchlasses. Aus fachlicher Sicht sind keine Beeinträchtigungen zu erwarten.

2.3 Hochbau

Unter Punkt 2.4.1 sind kleinere Anpassungen am Bahnhof Oberweiden vorgesehen. Diese sind alle geringfügiger Natur und entfalten keine Beeinträchtigungen für die Fachbereiche Denkmalschutz, Raumplanung, Flächenverbrauch, Landschaftsbild, Kulturgüter und Sachgüter

2.5 (2.5.1 bis 2.5.9) Eisenbahnkreuzungen

An den Eisenbahnkreuzungen 2.5.1 (km 35,969), 2.5.2 (km 36,3613), 2.5.3 (km 37,767), 2.5.6 (km 42,232), 2.5.7 (km 46,003), 2.5.9 (km 47,508) kommt es zur Veränderung des Abstandes vom Schalthaus zur Gleisachse. Es ist aus fachlicher Sicht mit keinen Beeinträchtigungen zu rechnen. Vielmehr ist ein Näherrücken von bahnnaher Infrastruktur aus landschafts- und ortsplanerischer Sicht positiv zu bewerten, da somit das Bahnprojekt in einem räumlich kompakteren Umfeld konzentriert wird und somit ein einheitliches Gesamtbild entsteht.

Die beiden Eisenbahnkreuzungen bei km 38,329 (2.5.4) und km 46,458 (2.5.8) werden aufgelassen, anstatt automatisiert zu werden. Diese Anpassung wurde mit der Gemeinde abgestimmt. Trennwirkungen und das Erscheinungsbild werden dadurch nicht beeinträchtigt, da sich im näheren Umfeld der Kreuzungen ausreichend weitere Querungsmöglichkeiten befinden und die von der Anpassung betroffenen Übergänge eine geringe Priorität aufweisen. Aus fachlicher Sicht sind die Maßnahmen somit als verträglich einzustufen – Freizeitinfrastruktur ist nicht betroffen.

Anpassungspunkt 2.5.5. (km 40,384) betrifft die Verkürzung von Schaltstrecken. Für die zu behandelnden Fachbereiche entfalten diese keine Relevanz.

Das Anpassungskapitel 2.6. behandelt die Energieversorgung. Es sind keine Beeinträchtigungen für die behandelten Fachbereiche zu erwarten.

3 Kontextprojekte

In einigen Bereichen von Gleis 1 erfolgt keine Erneuerung des Unter- und Oberbaus. Diese Maßnahme soll zu einem späteren Zeitpunkt nachgeholt werden. Grund hierfür sind Verzögerungen durch Covid19-Maßnahmen sowie Einsprüche. Dadurch

können vorerst auch nicht die geplanten 120 km/h gefahren werden. Diese sind erst nach Fertigstellung des Unter- und Oberbaus möglich.

Gutachterliche Stellungnahme:

Die Prüfung der einzelnen technischen Anpassungen/ Änderungen hat für die Fachbereiche Denkmalschutz, Raumplanung, Flächenverbrauch, Landschaftsbild, Kulturgüter und Sachgüter ergeben, dass sich dadurch **keine Widersprüche zum Genehmigungsbescheid** ergeben. Infolge der angeführten geringfügigen Änderungen kann somit festgestellt werden, dass diese aus der Sicht des Fachbereiches in den einzelnen Wirkungen auf die Schutzgüter nicht relevant bzw. jedenfalls geringfügig sind.

1 b) Widerspruch zu den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung

Nr.	SV	Abweichungen von der Genehmigung bzw. Änderungen
(1b)	Alle	Falls Abweichungen von der Genehmigung bzw. Änderungen erfolgt sind, die über die Geringfügigkeit hinaus gehen: Frage: Widersprechen diese allfälligen Änderungen den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung (d.h. § 24f Abs 1 UVP-G 2000) nicht?

Abfallwirtschaft und Bodenchemie (AW)

Sachverhalt:

Das Vorhaben wurde entsprechend dem Genehmigungsbescheid ausgeführt und es wurden aus Sicht des Fachbereiches Abfallwirtschaft, Boden- und Grundwasserqualität keine Abweichungen gegenüber dem bescheidmäßigen Ausführungen festgestellt.

Gutachterliche Stellungnahme:

Aus Sicht des Fachbereiches Abfallwirtschaft, Boden- und Grundwasserqualität sind keine Änderungen erforderlich. Es ergeben sich keine Widersprüche zu den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung.

Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser und Geotechnik (HD)

Sachverhalt / gutachterliche Stellungnahme: Keine Abweichungen, die über die Geringfügigkeit hinaus gehen

Forsttechnik, Wald- und Wildökologie (FW)

Sachverhalt:

Es sind keine Abweichungen von der Genehmigung/Änderungen erfolgt, die über die Geringfügigkeit hinaus gehen.

Wasserbautechnik (WT)

Gutachterliche Stellungnahme:

Für den Fachbereich Wasserbautechnik sind keine über die Geringfügigkeit hinaus gehenden Änderungen vorhanden bzw. sind keine widersprüchlichen Aussagen getroffen worden. Aus Sicht des Fachbereiches Wasserbautechnik kann festgestellt werden, dass das Vorhaben „Gänserndorf – Marchegg, Elektrifizierung und Streckenadaptierung“ – ausgenommen der angeführten Modifikationen - dem Genehmigungsbescheid entsprechend ausgeführt wurde.

Biologische Vielfalt -Tiere, Pflanzen (Ökologie) (ÖK)

Sachverhalt:

Es sind keine Abweichungen vom Genehmigungsbescheid oder Änderungen festgestellt worden, die über die Geringfügigkeit hinausgehen.

Gutachterliche Stellungnahme:

Für das Fachgebiet Ökologie (Tiere Pflanzen und deren Lebensräume einschließlich Biologische Vielfalt) besteht kein Widerspruch zu den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung.

Lärm- und Erschütterungsschutz (LA)

Gutachterliche Stellungnahme:

Aus Sicht der Fachbereiche Lärmschutz und Erschütterungsschutz sind die Projektanpassungen nicht relevant und widersprechen nicht den Anforderungen und Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung. Die in Abschnitt IV.3.3 des Genehmigungsbescheids GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019 angegebenen zusätzlichen Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen in der Betriebsphase sind zeitlich zu verschieben und erst nach Aufnahme des Regelfahrbetriebs, voraussichtlich in den Sommermonaten 2024, durchzuführen.

Humanmedizin (HU)

Gutachterliche Stellungnahme:

Auf Basis der Stellungnahme des SV Lärm/Erschütterung sind die Projektanpassungen nicht relevant und es bestehen aus humanmedizinischer Sicht diesbezüglich keine Bedenken hinsichtlich einer Gefährdung von Gesundheit und Leben von Menschen.

EMF, Licht (Beleuchtung) (ET)

Sachverhalt:

Aus Sicht des Fachgebietes erfolgte keine Abweichungen von der Genehmigung/Änderungen

Verkehr (Schiene/Straße/Bahnbetrieb) (ST)

Sachverhalt:

Aus Sicht des Fachbereiches Verkehr (Schiene / Straße / Bahnbetrieb) kann festgestellt werden, dass das Vorhaben „Gänserndorf – Marchegg, Elektrifizierung und Streckenadaptierung“ – ausgenommen der angeführten Modifikationen - dem Genehmigungsbescheid entsprechend ausgeführt wurde.

Zu den Modifikationen kann festgestellt werden, dass diese aus Sicht des Fachbereiches Verkehr (Schiene / Straße / Bahnbetrieb) als nicht genehmigungsrelevant bewertet werden und somit keine Änderungen zur eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung des Gesamtprojektes darstellen.

Gutachterliche Stellungnahme:

Aus Sicht des Fachbereiches Verkehr (Schiene / Straße / Bahnbetrieb) ergeben sich keine Abweichungen, die über die Geringfügigkeit hinausgehen.

Denkmalschutz, Raumplanung, Flächenverbrauch, Landschaftsbild, Kulturgüter und Sachgüter (RP)

Gutachterliche Stellungnahme:

Aus Sicht des Fachbereiches Denkmalschutz, Raumplanung, Flächenverbrauch, Landschaftsbild, Kulturgüter und Sachgüter sind keine Abweichungen vorgesehen, deren Wirkung über die Geringfügigkeit hinausgehen.

(2) ÜBEREINSTIMMUNG ANNAHMEN; PROGNOSEN

Nr.	SV	Annahmen; Prognosen
2	Alle	Stimmen die Annahmen und Prognosen, soweit zum Abnahmezeitpunkt schon prüfbar, der Umweltverträglichkeitsprüfung mit den tatsächlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt überein?

Abfallwirtschaft und Bodenchemie (AW)

Sachverhalt:

Die Annahmen und Prognosen der Umweltverträglichkeitsprüfung stimmen, soweit zum Abnahmezeitpunkt schon prüfbar, mit den tatsächlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt überein.

Gutachterliche Stellungnahme:

Die Annahmen und Prognosen der Umweltverträglichkeitsprüfung stimmen, soweit schon prüfbar, mit den tatsächlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt überein.

Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser und Geotechnik (HD)

Gutachterliche Stellungnahme / Sachverhalt:

Bei der Beurteilung der Wirkungen auf die Schutzgüter ergeben sich entsprechend der Darstellungen in Frage 1 keine relevanten Unterschiede zu den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung

Die Annahmen und Prognosen der Umweltverträglichkeitsprüfung entsprechen daher den Auswirkungen, soweit dies zum Abnahmezeitpunkt prüfbar war.

Forsttechnik, Wald- und Wildökologie (FW)

Sachverhalt:

Bei der Beurteilung der Wirkungen auf die Schutzgüter ergeben sich keine Unterschiede zu den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung (vgl. Beantwortung der Frage 1).

Gutachterliche Stellungnahme:

Die Annahmen und Prognosen der Umweltverträglichkeitsprüfung stimmen - soweit zum Abnahmezeitpunkt schon prüfbar - mit den tatsächlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt überein. Die Umsetzung der Wiederbewaldungen und der waldverbessernden Maßnahmen kann erst im Zuge der Nachkontrolle überprüft werden.

Wasserbautechnik (WT)

Gutachterliche Stellungnahme:

Aus Sicht des Fachbereiches Wasserbautechnik kann festgestellt werden, dass das Vorhaben „Gänserndorf – Marchegg, Elektrifizierung und Streckenadaptierung“ – ausgenommen der angeführten Modifikationen - dem Genehmigungsbescheid

entsprechend ausgeführt wurde. Die ausgeführten Modifikationen haben aus Sicht der Wasserbautechnik keine Auswirkung auf die zum Zeitpunkt des UVE-Einreichprojekts verwendeten Annahmen und Prognosen.

Aus Sicht des Fachgebietes sind die Annahmen und Prognosen der Umweltverträglichkeitsprüfung mit den tatsächlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Wasserbautechnik vergleichbar bzw. stimmen überein.

Biologische Vielfalt -Tiere, Pflanzen (Ökologie) (ÖK)

Sachverhalt:

Die vorgelegten Abweichungen und Änderungen sind für das Fachgebiet Ökologie nicht relevant.

Gutachterliche Stellungnahme:

Da die vorgelegten Abweichungen und Änderungen für das Fachgebiet Ökologie nicht relevant sind, ist die Frage nicht beantwortbar. Das Zutreffen der Wirksamkeit der Maßnahmen aus dem Bescheid zur Neophytenbekämpfung, der Leitungsmarkierung und der Initiierung von Ersatzflächen für die vom Vorhaben beanspruchten an der bestehenden Bahnstrecke entstandenen Trockenbiotop durch gleichwertige Biotoptypenflächen an geeigneten Stellen im Umfeld des Vorhabens kann erst mit Vorliegen des in der Änderungsunterlage für Frühjahr 2022 angekündigten Berichts beurteilt werden.

Luft und Klima (KL)

Gutachterliche Stellungnahme:

Aus Sicht des Fachbereichs Luft und Klima haben sich die Annahmen zu den Prognosen der UVE nicht verändert. Es ist davon auszugehen, dass die in der UVP gemachten Immissionsprognosen mit den tatsächlichen Auswirkungen des Vorhabens übereinstimmen. Es ist mit **keinen relevanten Auswirkungen** zu rechnen.

Lärm- und Erschütterungsschutz (LA)

Sachverhalt und gutachterliche Stellungnahme:

Für das Fachgebiet Schall- und Erschütterungsschutz kann festgehalten werden, dass die Auswirkungen des Projekts im Vergleich zum genehmigten Vorhaben keine Abweichungen aufweisen. Unter Berücksichtigung der derzeit noch reduzierten Fahrgeschwindigkeiten stimmen die Annahmen und Prognosen der Umweltverträglichkeitsprüfung mit den tatsächlichen Auswirkungen des Vorhabens überein.

Humanmedizin (HU)

Gutachterliche Stellungnahme:

Unter Berücksichtigung der derzeit noch reduzierten Fahrgeschwindigkeiten stimmen aus Sicht des SV Lärm/Erschütterung die Annahmen und Prognosen der Umweltverträglichkeitsprüfung mit den tatsächlichen Auswirkungen des Vorhabens überein. Aus humanmedizinischer Sicht bestehen diesbezüglich keine Bedenken hinsichtlich einer Gefährdung von Gesundheit und Leben von Menschen.

EMF, Licht (Beleuchtung) (ET)

Sachverhalt:

Aus Sicht des Fachgebietes sind aktuell (wegen der noch ausstehenden messtechnischen Nachweise) die Annahmen und Prognosen der Umweltverträglichkeitsprüfung mit den tatsächlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt nicht abschließend prüfbar.

Gutachterliche Stellungnahme:

Aus Sicht des Fachgebietes kann durch die umgesetzten Maßnahmen im Sinne der umsichtigen Vermeidung hoher elektrischer und magnetischer Felder im Rahmen der Bauherstellung der Oberleitungsanlage (Erdungs- und Rückstromkonzept) die wesentliche Unterschreitung der maßgeblichen Referenzwerte der elektromagnetischen Felder für die Allgemeinbevölkerung (wie prognostiziert) als erfüllt betrachtet werden. Der Nachweis (Abnahmemessungen und Bericht von der iC consulenten Ziviltechniker GesmbH ist allerdings noch ausständig).

Verkehr (Schiene/Straße/Bahnbetrieb) (ST)

Sachverhalt:

Aus Sicht des Fachgebietes Verkehr (Schiene / Straße / Bahnbetrieb) wurde das Bauvorhaben „Gänserndorf – Marchegg, Elektrifizierung und Streckenadaptierung“ projekt- und bescheidgemäß umgesetzt.

Die Annahmen und Prognosen wie

- Das vorgesehene Bauvorhaben ist eine dem Stand der Technik entsprechend gestaltete leistungsfähige interoperable Strecke.
- Das dargestellte Bauvorhaben entspricht dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Einbringung des Antrages unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs [§ 31f EISbG].
- Das vorgesehene Bauvorhaben sieht eine dem Stand der Technik entsprechend gestaltete verkehrssichere Straßenanlagen vor.
- Die vorhandenen Eisenbahnkreuzungen werden mit Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen ausgestattet und es wird somit die Verkehrssicherheit auf der Straße verbessert.
- Die Beeinflussung des Straßennetzes durch ständige Umlegungsmaßnahmen (Betriebsphase, Erhaltungsphase) wird hinsichtlich Erreichbarkeit und funktioneller Barrierewirkung gegenüber dem Bestand jedenfalls nicht verschlechtert.

werden mit dem umgesetzten Bauvorhaben erfüllt.

Gutachterliche Stellungnahme:

Aus Sicht des Fachgebietes Verkehr (Schiene / Straße / Bahnbetrieb) wurde das Bauvorhaben „Gänserndorf – Marchegg, Elektrifizierung und Streckenadaptierung“ projekt- und bescheidgemäß umgesetzt (siehe auch die vorliegende Prüfbescheinigung gem. § 34b EISbG) und gewährleistet somit die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Bahn und die Erfordernisse der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs auf der Straße.

Denkmalschutz, Raumplanung, Flächenverbrauch, Landschaftsbild, Kulturgüter und Sachgüter (RP)

Gutachterliche Stellungnahme:

Aufgrund der vorgenannten Feststellungen ergeben sich keine grundsätzlich Abweichungen gegenüber dem bestehenden UVP-Bescheid, die über - ohne weiteres genehmigungsfähige - geringfügige Abweichungen hinausgehen.

(3) NACHKONTROLLE; NACHWEISE; UNTERLAGEN

Nr.	SV	Fragestellung
3	Alle	Sind weitere erforderliche Unterlagen bzw. Nachweise im Rahmen der Nachkontrolle zu erbringen?

	A Abfallwirtschaft und Bodenchemie	Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser und Geotechnik	Forsttechnik, Wald- und Wildökologie	Wasserbautechnik	Biologische Vielfalt -Tiere, Pflanzen (Ökologie)	Luft und Klima	Lärm- und Erschütterungsschutz	EMF, Licht (Beleuchtung)	Verkehr (Schiene/Straße/Bahnbetrieb)	Humanmedizin	Denkmalschutz, Raumplanung, Flächenverbrauch, Landschaftsbild, Kulturgüter und Sachgüter
Nachkontrolle erforderlich											
Nachweise erforderlich											
Unterlagen erforderlich											

Nachkontrolle, Nachweise erforderlich, Unterlagen, ERFORDERLICH	
KEINE Nachkontrolle, Nachweise erforderlich, Unterlagen	

Abfallwirtschaft und Bodenchemie (AW)

Gutachterliche Stellungnahme:

Für den Fachbereich Abfallwirtschaft, Bodenchemie und Grundwasserqualität sind keine weiteren Unterlagen bzw. Nachweise im Rahmen der Nachkontrolle zu erbringen.

Forsttechnik, Wald- und Wildökologie (FW)

Gutachterliche Stellungnahme:

Es werden folgende Unterlagen bzw. Nachweise für die Nachkontrolle benötigt:

Nachweise:

- Nachweis der projekt- und auflagenkonformen Durchführung der Wiederbewaldungen und Ersatzaufforstungen sowie der Gestaltung der wildrelevanten ökologischen Ausgleichsflächen in Form von Bestätigungen der ökologischen Bauaufsicht.

Unterlagen:

- Lagepläne der Wiederbewaldungs- und Waldverbesserungsflächen
- Angabe der Flächengröße der durchgeführten Wiederbewaldungen und Waldverbesserungen
- Angaben zu Gehölzarten, Pflanzengröße und -qualität sowie Pflanzenanzahl auf den jeweiligen Wiederbewaldungs- und Waldverbesserungsflächen
- Beschreibung der durchgeführten Pflegemaßnahmen für die Aufforstungen und Waldverbesserungen bis zur Sicherung der Kulturen

Wasserbautechnik (WT)

Gutachterliche Stellungnahme:

Aus Sicht der Wasserbautechnik sind folgenden Nachkontrollen, Nachweise und Unterlagen erforderlich:

Betreffend der abweichenden Wasserdurchlässigkeit der eingebauten Bodenfilter in den Versickerungsmulden kann festgestellt werden, dass die Werte der Eignungsprüfung des ausgewählten Materials und der Feldversuche nach Einbau des Bodenfilters sich unterscheiden. Mit Bestandsdauer der Anlage kann sich die Durchlässigkeit eines Bodenmaterials in den ersten Jahren des Betriebes jedenfalls reduzieren. Wesentlich ist für den Betrieb der Versickerungsmulden, dass der Durchlässigkeitsbeiwert des Bodenfilters den k_f -Wert von $1,0 \times 10^{-5}$ m/s nicht unterschreitet wird. In diesem Fall ist ein Austausch des betroffenen Bodenfiltermaterials erforderlich.

Aus diesem Grund ist eine Ermittlung der Wasserdurchlässigkeit des Bodenfiltermaterials in allen Versickerungsmulden durch Infiltrationsversuche (vor Ort) durch ein befugtes geotechnisches Labor durchzuführen.

- mind. 5 Versuche bei Versickerungsmulde Bogenverbesserung 1, rechts der Bahn, km 36,839 – km 37,767;
- mind. 3 Versuche bei Versickerungsmulde Bogenverbesserung 1, links der Bahn, km 37,767 – km 38,209;
- mind. 2 Versuche bei der Sickermulde Bahnhof Oberweiden, rechts der Bahn; km 40,250 bis km 40,317;
- mind. 4 Versuche bei Versickerungsmulde Bogenverbesserung 2, links der Bahn, km 44,432 bis km 45,158.

Die Ergebnisse bzw. Laborgutachten Infiltrationsversuche (vor Ort) sind der Behörde vorzulegen. In Abstimmung mit der Behörde werden die weiteren Maßnahmen festgelegt.

Ein Austausch des Bodenfiltermaterials bzw. Maßnahmen zur Erhöhung der Sickerleistung sind der Wasserrechtsbehörde vor deren Umsetzung bekannt zu geben.

Es wird darauf hingewiesen, dass zum Zeitpunkt der Besichtigung der Versickerungsmulden zum Teil der Bewuchs fehlte (siehe auch Gesamtprüfbescheinigung gem. §34b EISbG, Punkt D8 Restarbeiten der Wasserbautechnik). Der ordnungsgemäße Bewuchs ist im Rahmen der Nachkontrolle zu überprüfen.

Biologische Vielfalt -Tiere, Pflanzen (Ökologie) (ÖK)

Gutachterliche Stellungnahme:

Den angekündigten und vorgeschriebenen Nachweisen und Berichten zur Ökologischen Bauaufsicht, Neophytenbekämpfung, Anlage von Trockenrasenflächen und Herstellung von kollisionsvermeidenden Maßnahmen an Freileitungen wird entgegengesehen. (Hinweis: entsprechend des in der Änderungsunterlage für Frühjahr 2022 angekündigten Berichts).

Lärm- und Erschütterungsschutz (LA)

Gutachterliche Stellungnahme:

Die in Abschnitt IV.3.3 des Genehmigungsbescheids GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019 angegebenen zusätzlichen Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen in der Betriebsphase sind zeitlich zu verschieben und erst nach Aufnahme des Regelfahrbetriebs, voraussichtlich in den Sommermonaten 2024, durchzuführen und der Behörde vorzulegen.

Humanmedizin (HU)

Gutachterliche Stellungnahme:

Laut Stellungnahme des SV Lärm/Erschütterung sind die in Abschnitt IV.3.3 des Genehmigungsbescheids GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019 angegebenen zusätzlichen Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen in der Betriebsphase zeitlich zu verschieben und erst nach Aufnahme des Regelfahrbetriebs, voraussichtlich in den Sommermonaten 2024, durchzuführen und der Behörde vorzulegen. Der humanmedizinischer SV schließt sich dieser Forderung an.

EMF, Licht (Beleuchtung) (ET)

Gutachterliche Stellungnahme:

Aus Sicht des Fachgebietes ist der Nachweis (Messung und Bericht) sowie die Vorlage an die Behörde für die wesentliche Unterschreitung der maßgeblichen Referenzwerte der elektromagnetischen Felder für die Allgemeinbevölkerung (wie prognostiziert) noch ausständig (Abnahmemessungen und Bericht von der iC consulenten Ziviltechniker GesmbH).

Das Kontextprojekt Unterbau und Oberbau ist noch nicht umgesetzt, somit kann derzeit nicht überall VzG 120 gefahren werden. Der Unterbau und Oberbau wurde in folgenden Bereichen nicht abgetragen und erneuert (. Km 32,250 – km 36,800, Km 38,225 – km 39,500 und Km 40,932 – km 44,400) und daher ist die Geschwindigkeit bis zur Durchführung dieser offenen Maßnahmen von 120km/h auf 80 bzw. 100 km/h weiterhin reduziert. Durch diese offenen Maßnahmen sind auch noch durchgehende Messfahrten mit der genehmigten VzG-Geschwindigkeit von 120km/h bezüglich der Oberleitung im gesamten Projektabschnitt Gänserndorf – Marchegg ausständig. Die Auswertung dieser Messfahrt ist im Rahmen der „Nachkontrolle“ noch zu übermitteln.

Verkehr (Schiene/Straße/Bahnbetrieb) (ST)

Sachverhalt:

Aus Sicht des Fachgebietes Verkehr (Schiene / Straße / Bahnbetrieb) sind keine Nachkontrollen erforderlich.

Hingewiesen wird jedoch, dass die in der Prüfbescheinigung gemäß § 34b EISbG vom 24.02.2021 Restarbeiten angeführt sind.

Diese Restarbeiten sind:

Leit- und Sicherungstechnik:

- EK km 36,613: Versetzen der Einschaltstelle km 37,173 um 7m Richtung Oberweiden
- EK km 40,384: Errichtung Einzäunung gem. Plan und Einebnen des Zugangs
- Signal EVS x: Signal auf Böschung; Standplatz und Absturzsicherung anbringen
- Alle EKSA: Kabeleinführung abdichten
- Signal Am11: steile Böschung im Bereich des Beikastens; Vorplatz, Absturzsicherung und Zugang über Böschung errichten
- Signal Zn21: Böschung hinter dem Signal erschwert Zugang; Vorplatz, Absturzsicherung und Zugang über Böschung errichten
- Bf. Oberweiden: obwohl elektrifiziert, erfolgt die Anspeisung des Ersatznetzes über Aggregat; neue USV vorhanden; Stromversorgung an neue Gegebenheiten anpassen
- Signale Bf. Oberweiden: sw/ge Kennzeichnung, obwohl im Bereich des Signals kein Verschieberbahnsteig vorhanden ist; Klärung, ob im Bereich des Signals ein Bedienraum ist. Kennzeichnung ggf. entfernen

Hochbau:

- Bahnsteig Bf. Oberweiden: fehlende Absturzsicherung an der Gleis abgewandten Bahnsteigkante zum Versickerungsbecken und Böschung entlang des Bahnsteiges

Entsprechend § 34b Prüfbescheinigung werden diese Restarbeiten unter der Leitung einer gemäß § 40 EibG verzeichneten Person abgearbeitet.

Weiters wurden bei den Eisenbahnkreuzungen in km 35,969 und in km 37,767 die mit Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie mit Geschäftszahl: BMVIT-320.002/0004-IV/IVVS4/2018 vom 25.07.2018 vorgeschriebenen Haltelinien nicht hergestellt und bei den aufgelassenen Eisenbahnkreuzungen in km 38,329 und in km 46,458 wurde das Streckenprofil noch nicht hergestellt.

Gutachterliche Stellungnahme:

Aus Sicht des Fachgebietes Verkehr (Schiene / Straße / Bahnbetrieb) sind keine Nachkontrollen erforderlich.

Es ist jedoch mittels Bestätigung der leitenden § 40-Person die Umsetzung der in der § 34b-Prüfbescheinigung angeführten Restarbeiten zu dokumentieren. Diese Bestätigung ist umgehend nach Erledigung der Restarbeiten der Behörde vorzulegen.

Weiters sind die fehlenden Haltelinien bei den Eisenbahnkreuzungen in km 35,969 und in km 37,767 herzustellen und es ist bei den aufgelassenen Eisenbahnkreuzungen in km 38,329 und in km 46,458 das Streckenprofil herzustellen.

Denkmalschutz, Raumplanung, Flächenverbrauch, Landschaftsbild, Kulturgüter und Sachgüter (RP)

Aus Sicht der für den Sachverständigen vorgegebene Themenbereiche sind keine weitere erforderliche Unterlagen bzw. Nachweise für eine Nachkontrolle zu erbringen.

(3a) Zeitpunkt

Nr.	SV	Fragestellung
3a	Alle	Welcher sinnvolle Zeitpunkt (zwischen 3 und 5 Jahren) sollte dabei gewählt werden? (Dies insbesondere dann, wenn Vorgaben des Genehmigungsbescheides noch nicht vollständig überprüfbar sind)

Abfallwirtschaft und Bodenchemie (AW)

Gutachterliche Stellungnahme:

Für den Fachbereich Abfallwirtschaft, Bodenchemie und Grundwasserqualität sind keine weiteren Unterlagen bzw. Nachweise im Rahmen der Nachkontrolle zu erbringen.

Forsttechnik, Wald- und Wildökologie (FW)

Gutachterliche Stellungnahme:

Die Nachkontrolle wird sich auf die Umsetzung der Aufforstungs- und Waldverbesserungsmaßnahmen beziehen. Bei den Wiederbewaldungen und den Pflanzungen im Rahmen der Waldverbesserungen ist als Mindestzeitraum zwischen Pflanzung (die im November 2021 erfolgen soll) und Sicherung der Kulturen eine Spanne von 3 Jahren notwendig. Es spricht aus Sicht des Fachbereiches aber auch nichts dagegen, die Nachkontrolle in 4 oder 5 Jahren durchzuführen.

Wasserbautechnik (WT)

Gutachterliche Stellungnahme:

Die Nachkontrolle der Versickerungsmulden hinsichtlich Wasserdurchlässigkeit der Bodenfilter soll zu einem Zeitpunkt stattfinden, nachdem die Versickerungsmulden mit einer Rasendecken versehen wurde und eine gesamte Vegetationsperiode vergangen ist.

Biologische Vielfalt -Tiere, Pflanzen (Ökologie) (ÖK)

Gutachterliche Stellungnahme:

Die Zeitpunkte der Erbringung der Nachweise und Berichte sind im Bescheid vorgegeben.

Lärm- und Erschütterungsschutz (LA)

Gutachterliche Stellungnahme:

Für die in Abschnitt IV.3.3 des Genehmigungsbescheids GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019 angegebenen zusätzlichen Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen in der Betriebsphase ist voraussichtlich der Zeitraum Sommer 2024 zutreffend.

Humanmedizin (HU)

Gutachterliche Stellungnahme:

Die geplante zeitliche Verschiebung der Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen in der Betriebsphase voraussichtlich in den Sommer 2024 ist aus humanmedizinischer Sicht plausibel und wird befürwortet.

EMF, Licht (Beleuchtung) (ET)

Gutachterliche Stellungnahme:

Aus Sicht des Fachgebietes ist der Nachweis und die Vorlage an die Behörde für die wesentliche Unterschreitung der maßgeblichen Referenzwerte der elektromagnetischen Felder für die Allgemeinbevölkerung (wie prognostiziert) ehestens vorzulegen, da die Messung im Frühjahr 2021 vorgesehen war mit einem geplanten Berichtszeitpunkt im Juni 2021.

Die durchgehende Messfahrt (mit Vorlage der Auswertung dieser Messfahrt an die Behörde) mit der genehmigten VzG-Geschwindigkeit von 120km/h bezüglich der Oberleitung im gesamten Projektabschnitt Gänserndorf – Marchegg kann erst nach Umsetzung der offenen Maßnahmen des Kontextprojektes Unterbau und Oberbau (insb. Erneuerung der Bereiche Km 32,250 – km 36,800, Km 38,225 – km 39,500 und Km 40,932 – km 44,400) erfolgen und die Oberleitungsmessfahrt ist längstens ein Jahr nach Umsetzung dieser offenen Maßnahmen durchzuführen.

Verkehr (Schiene/Straße/Bahnbetrieb) (ST)

Gutachterliche Stellungnahme:

Aus Sicht des Fachgebietes Verkehr (Schiene / Straße / Bahnbetrieb) sind keine Nachkontrollen erforderlich.

Es ist jedoch mittels Bestätigung der leitenden § 40-Person die Umsetzung der in der § 34b-Prüfbescheinigung angeführten Restarbeiten sowie die Herstellung der fehlenden Haltelinien bei den Eisenbahnkreuzungen in km 35,969 und in km 37,767 und die Herstellung des Streckenprofiles bei den aufgelassenen Eisenbahnkreuzungen in km 38,329 und in km 46,458 zu dokumentieren. Diese Bestätigung ist umgehend nach Erledigung der Restarbeiten der Behörde vorzulegen.

Denkmalschutz, Raumplanung, Flächenverbrauch, Landschaftsbild, Kulturgüter und Sachgüter (RP)

Für den Fachbereich sind keine weiteren Unterlagen bzw. Nachweise sowie auch keine Nachkontrolle erforderlich.

2.1 ZUSAMMENFASSUNG

Abfallwirtschaft und Bodenchemie (AW)

Zusammenfassend lässt sich für den Fachbereich Abfallwirtschaft, Boden- und Grundwasserqualität feststellen:

Die Auswirkungen durch die Projektmodifikationen/Anpassungen/Änderungen im Projekt auf das Fachgebiet Abfallwirtschaft, Boden- und Grundwasserqualität sind als geringfügig einzustufen und es ergeben sich keine relevanten Änderungen der Beurteilung der Umweltverträglichkeit. Die Auswirkungen auf die Schutzgüter in ihren Umweltwirkungen sind gegenüber der genehmigten UVE als „neutral“ im Sinne von „gleichwertig“ anzusehen. Aus Sicht des Fachgebietes Abfallwirtschaft, Boden- und Grundwasserqualität sind aufgrund der Projektmodifikationen/Anpassungen/Änderungen keine zusätzlichen empfohlenen oder zwingend notwendigen Maßnahmen erforderlich. Das Vorhaben wurde entsprechend dem Genehmigungsbescheid ausgeführt und es wurden aus Sicht des Fachbereiches Abfallwirtschaft, Boden- und Grundwasserqualität keine Abweichungen gegenüber dem bescheidmäßigen Ausführungen festgestellt. Die Annahmen und Prognosen der Umweltverträglichkeitsprüfung stimmen, soweit zum Abnahmezeitpunkt schon prüfbar, mit den tatsächlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt überein. Für den **Fachbereich Abfallwirtschaft, Bodenchemie und Grundwasserqualität sind keine weiteren Unterlagen bzw. Nachweise im Rahmen der Nachkontrolle zu erbringen.**

Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser und Geotechnik (HD)

Zusammenfassend lässt sich für den Fachbereich Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser feststellen:

Das Projekt wurde im Wesentlichen bescheidgemäß durchgeführt. Jene Änderungen, welche Relevanz für den Fachbereich Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser haben könnten wurden begutachtet. Dabei konnten keine wesentlichen Änderungen in den Auswirkungen festgestellt werden.

Aus der Sicht des Gutachters für den Fachbereich Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser gibt es in diesem Fachgebiet keine Aspekte, die gegen eine Inbetriebnahme der untersuchten Strecke (ÖBB-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg, km 32,250 bis km 48,156) sprächen.

Forsttechnik, Wald- und Wildökologie (FW)

Zusammenfassend lässt sich für den Fachbereich Forstwesen und Waldökologie; Jagdwesen und Wildökologie feststellen:

Das Vorhaben wurde aus Sicht des Fachgebietes Forstwesen und Waldökologie; Jagdwesen und Wildökologie – soweit dies zeitlich bis dato möglich war - dem Genehmigungsbescheid entsprechend projekt- und auflagenkonform ausgeführt. Die walddrelevanten Maßnahmen (Wiederbewaldungen und waldverbessernde Maßnahmen) können baubedingt erst im Herbst 2021 durchgeführt werden und ihre Umsetzung ist daher erst im Zuge der Nachkontrolle überprüfbar.

Durch die angeführten Änderungen kommt es zu keinem zusätzlichen Flächenverbrauch von Wald und Wildlebensräumen. Es kommt zu keinen zusätzlichen Zerschneidungen von Wildlebensräumen, zu keinen zusätzlichen walddrelevanten Barrieren und zu keinen relevanten Zunahmen von Immissionen gegenüber dem genehmigten Vorhaben. Es sind keine relevanten Wirkungen auf Wald oder Wild zu erwarten.

Aus Sicht des Fachgebietes Forstwesen und Waldökologie; Jagdwesen und Wildökologie ergeben sich keine Abweichungen, die über geringfügige Abweichungen hinausgehen.

Die Nachkontrolle wird sich vor allem auf die Umsetzung der Aufforstungsmaßnahmen im Rahmen der Wiederbewaldung und der waldverbessernden Maßnahmen beziehen. Bei den Wiederbewaldungen und den waldverbessernden Maßnahmen ist als Mindestzeitraum zwischen Pflanzung (die im November 2021 erfolgen soll) und Sicherung der Kulturen eine Spanne von 3 Jahren notwendig. Es spricht aus Sicht des Fachbereiches aber auch nichts dagegen, die Nachkontrolle in 4 oder 5 Jahren durchzuführen.

Wasserbautechnik (WT)

Zusammenfassend lässt sich für den Fachbereich Wasserbautechnik feststellen:

Aus Sicht des Fachgebietes Wasserbautechnik wurden die wasserbautechnischen Maßnahmen des Vorhabens „Gänserndorf – Marchegg, Elektrifizierung und Streckenadaptierung“ projekt- und bescheidgemäß umgesetzt (siehe auch die vorliegende Prüfbescheinigung gem. § 34b EISB-G) und gewährleisten somit die Entwässerung der Bahnanlage. Die im Rahmen der Realisierung des Vorhabens durchgeführten Änderungen betreffen bei einigen Objekten die bauablaufbedingte Adaptierung der Brückenentwässerungen, welche dem Stand der Technik entsprechen und keine Auswirkungen auf die Wasserbautechnik zur Folge hat.

Für den Fachbereich Wasserbautechnik sind keine über die Geringfügigkeit hinaus gehenden Änderungen vorhanden bzw. sind keine widersprüchlichen Aussagen getroffen worden.

Die im Genehmigungsbescheid zum Vorhaben (GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019 vom 11.09.2020) betreffend den Fachbereich Wasserbautechnik umzusetzenden Maßnahmen in der Bauphase wurde nach Prüfung der Unterlagen umgesetzt bzw. war deren Umsetzung nicht erforderlich.

Die ÖBB Infrastruktur AG hat durch die Erstellung einer Betriebsvorschrift für die Entwässerung der Bahnanlage bzw. die Anwendung der ÖBB-Regelwerke betreffend die Instandhaltung, den Winterdienst und die Vegetationskontrolle die Maßnahmen in der Betriebsphase erfüllt.

Im Rahmen einer Nachkontrolle sind in allen Bahngräben Infiltrationsversuche vor Ort durchzuführen und die Ergebnisse der Behörde vorzulegen.

Biologische Vielfalt -Tiere, Pflanzen (Ökologie) (ÖK)

Zusammenfassend lässt sich für den Fachbereich Ökologie feststellen:

Die angezeigten Änderungen betreffen das Fachgebiet nicht. Der Nachweis der Umsetzung der mit dem Bau zu setzenden Maßnahmen Oberleitungsmarkierung und Neophytenmanagement ist mit Konzept und Umsetzungsmittlung für die Bauphase erbracht, der Nachweis für die Umsetzung der Ersatzflächen ist für 2022 angekündigt.

Luft und Klima (KL)

Zusammenfassend lässt sich für den Fachbereich Luft und Klima feststellen:

Durch die Änderungen des Projektes keine relevanten Wirkungen auf die Umwelt gegeben sind. Ebenso lässt sich feststellen, dass das Projekt entsprechend dem Genehmigungsbescheid ausgeführt wurde.

Lärm- und Erschütterungsschutz (LA)

Zusammenfassend lässt sich für den Fachbereich Lärm- und Erschütterungsschutz feststellen:

Zur Prüfung des Fachgebiets Lärm und Erschütterungsschutz wurde die Erfüllung der Auflagen des Genehmigungsbescheids GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019 beurteilt.

Die Einhaltung und Erfüllung der im Genehmigungsbescheid GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019 angeführten Maßnahmen bzw. Auflagen wurden anhand der durch die ÖBB Infrastruktur AG übermittelten Unterlagen geprüft und beurteilt.

Die im Genehmigungsbescheid GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019 zusätzlich geforderte Beweissicherungsmaßnahme ist aufgrund teilweise noch nicht durchgeführter oberbautechnischer Maßnahmen und der resultierenden derzeit reduzierten Fahrgeschwindigkeiten zeitlich zu verschieben und erst nach Aufnahme des Regelfahrbetriebs, voraussichtlich in den Sommermonaten 2024, durchzuführen.

Im Zuge der Realisierung des Vorhabens „ÖBB-STRECKE 11501 GÄNSERNDORF –MARCHEGG ergaben sich infolge der technischen und betrieblichen Detailplanungen Projektanpassungen. Diese Projektanpassungen führen zu keinen negativen

Auswirkungen auf die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung aus Sicht der Fachgebiete Lärm- und Erschütterungsschutz.

Humanmedizin (HU)

Zusammenfassend lässt sich für den Fachbereich Humanmedizin feststellen:

Auf Grundlage der von der Projektwerberin vorgelegten Unterlagen unter besonderer Berücksichtigung der Stellungnahme des SV Lärm/Erschütterung ist das Vorhaben aus humanmedizinischer Sicht dem Genehmigungsbescheid entsprechend ausgeführt worden.

Die abweichend geplante zeitliche Verschiebung der Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen in der Betriebsphase voraussichtlich in den Sommer 2024 ist aus humanmedizinischer Sicht ausreichend begründet und plausibel. Die Ergebnisse der Messung sind der Behörde vorzulegen.

Aus humanmedizinischer Sicht bestehen unter diesen Vorgaben keine Bedenken gegenüber der Projektdurchführung hinsichtlich einer Gefährdung von Gesundheit und Leben von Menschen.

EMF, Licht (Beleuchtung) (ET)

Zusammenfassend lässt sich für den Fachbereich Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Beleuchtung und Beschattung feststellen:

Es wurde die bescheidgemäße Projektausführung, die Auflagenerfüllung und die Projektmodifikationen entsprechend dem Stand der Technik umgesetzt.

Durch die umgesetzten Maßnahmen im Sinne der umsichtigen Vermeidung hoher elektrischer und magnetischer Felder im Rahmen der Bauherstellung der Oberleitungsanlage (Erdungs- und Rückstromkonzept) wird die wesentliche Unterschreitung der maßgeblichen Referenzwerte der elektromagnetischen Felder für die Allgemeinbevölkerung (wie prognostiziert) als erfüllt betrachtet. Die messtechnischen Nachweise und die Vorlage an die Behörde für die wesentliche Unterschreitung der maßgeblichen Referenzwerte der elektromagnetischen Felder für die Allgemeinbevölkerung (wie prognostiziert) sind ehestens vorzulegen, da die Messung im Frühjahr 2021 vorgesehen war mit einem geplanten Berichtszeitpunkt im Juni 2021. Aus Sicht des Fachgebietes kann mit den aktuell vorgelegten Unterlagen festgestellt werden, dass die Annahmen und Prognosen (der Umweltverträglichkeitsprüfung) mit den tatsächlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt übereinstimmen.

Verkehr (Schiene/Straße/Bahnbetrieb) (ST)

Zusammenfassend lässt sich für den Fachbereich Verkehr (Schiene / Straße / Bahnbetrieb) feststellen:

Das Bauvorhaben „Gänserndorf – Marchegg, Elektrifizierung und Streckenadaptierung“ wurde einschließlich der im Zuge der Ausführungsplanung durchgeführten Modifikationen und Änderungen dem Genehmigungsbescheid entsprechend ausgeführt.

Aus Sicht des Fachgebietes Verkehr (Schiene / Straße / Bahnbetrieb) sind keine zusätzlichen Nachkontrollen bzw. Nachweise erforderlich.

Über die Erledigung der in der § 34b-Prüfbescheinigung angeführten Restarbeiten sowie der Herstellung der fehlenden Haltelinien bei den Eisenbahnkreuzungen in km 35,969 und in km 37,767 und der Herstellung des Streckenprofils bei den aufgelassenen Eisenbahnkreuzungen in km 38,329 und in km 46,458 ist der Behörde eine Bestätigung der leitenden § 40-Person vorzulegen.

Denkmalschutz, Raumplanung, Flächenverbrauch, Landschaftsbild, Kulturgüter und Sachgüter (RP)

Infolge der Projektanpassungen kann festgestellt werden,

- dass das Vorhaben aus Sicht der Fachgebiete Denkmalschutz, Raumplanung, Flächenverbrauch, Landschaftsbild, Kulturgüter und Sachgüter den Genehmigungsbescheiden entsprechend ausgeführt wurde.
- dass diese aus der Umweltsicht in den einzelnen Wirkungen auf die Schutzgüter geringfügig oder nicht relevant sind.

Zusammenfassend wird vom Sachverständigen festgestellt, dass das Vorhaben gemäß den in den genannten Fachgebieten vorgegebenen Vorgaben ausgeführt worden ist.

Zusammenfassung

Alle Fachbereiche bestätigen, dass KEINE umweltrelevanten Abweichungen von der Genehmigung erfolgt sind, die mehr als geringfügig in ihren umweltrelevanten Wirkungen sind. Die Änderungen entsprechen aus der Sicht der Fachbereiche den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung. Der Fachbereich Humanmedizin weist darauf hin, dass aus humanmedizinischer Sicht durch die Änderungen keine Bedenken hinsichtlich einer Gefährdung von Gesundheit und Leben von Menschen bestehen.

Bei der Beurteilung der Wirkungen auf die Schutzgüter ergeben sich entsprechend der Darstellungen in Frage 1 keine relevanten Unterschiede zu den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung.

Die Annahmen und Prognosen der Umweltverträglichkeitsprüfung entsprechen aus Sicht der Fachbereiche daher den Auswirkungen, soweit dies zum Abnahmezeitpunkt prüfbar war. Im Bereich Biologische Vielfalt müssen dazu noch Unterlagen vorgelegt werden. Im Bereich EMF muss noch ein Nachweis über Abnahmemessungen zu den elektrischen und magnetischen Feldern vorgelegt werden.

In folgenden Fachbereichen sind weitere erforderliche Unterlagen bzw. Nachweise im Rahmen der Nachkontrolle zu erbringen:

Forsttechnik, Wald- und Wildökologie, Wasserbautechnik, Biologische Vielfalt -Tiere, Pflanzen (Ökologie), EMF, Licht (Beleuchtung), Lärm- und Erschütterungsschutz gemeinsam mit Humanmedizin; sowie Verkehr (Schiene/Straße/Bahnbetrieb)