



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

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien
Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien
E-Mail: sch2@bmvit.gv.at
Internet: www.bmvit.gv.at

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

GZ. BMVIT-820.341/0011-IV/SCH2/2014 DVR:0000175

ÖBB-Infrastruktur AG
Praterstern 3
1020 Wien

Wien, am 22. August 2014

**ÖBB-Strecke 117 Stadlau – Staatsgrenze nächst Marchegg
Ausbau und Elektrifizierung
Umweltverträglichkeitsprüfung und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren
gemäß §§ 23b, 24 und 24f UVP-G 2000;**

Bescheid

Die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie entscheidet als Behörde gemäß § 24 Abs 1 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVP-G 2000) über den Antrag der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft, vom 8. April 2013 betreffend Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung und Erteilung der Genehmigung gem. §§ 23b Abs 1, 24 und 24f UVP-G 2000 unter Mitanziehung der im Spruch angeführten materiellrechtlichen Genehmigungsbestimmungen unter Zugrundelegung der Projektunterlagen (Umweltverträglichkeitserklärung, Planunterlagen für den Trassenverlauf, Bauentwurf), des vorgelegten Gutachtens gemäß § 31a EISB-G vom 4. März 2013 in der ergänzten Fassung vom 10. Dezember 2013, sowie des im Verfahren erstatteten Umweltverträglichkeitsgutachtens vom 13. Februar 2014 sowie den Ergebnissen des weiteren Ermittlungsverfahrens unter Vorschreibung der in Spruchpunkt **A. III.** angeführten Nebenbestimmungen wie folgt:

S p r u c h

A. Umweltverträglichkeitsprüfung und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren

I. Genehmigung

I. 1. Der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft, 1020 Wien, Praterstern 3, wird nach Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung und des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens für den Ausbau und die Elektrifizierung der ÖBB-Strecke 117, Stadlau – Staatsgrenze nächst Marchegg

die Genehmigung nach dem dritten Abschnitt des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 (UVP-G 2000) nach Maßgabe der vorgelegten Projektunterlagen und Gutachten, der Umweltverträglichkeitserklärung, des Umweltverträglichkeitsgutachtens, des unter Spruchpunkt II angeführten Sachverhalts, der im Spruchpunkt III angeführten Auflagen, Bedingungen und Befristungen („Vorschreibungen“) sowie der unter Spruchpunkt IV angeführten mit angewendeten materiellen Genehmigungsbestimmungen (Rechtsgrundlagen) erteilt.

I. 2. Das Erfordernis des Erwerbes der betroffenen Grundstücke und Rechte bleibt unberührt.

I. 3. Es wird festgestellt, dass der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Vorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als die Nachteile, die den Parteien durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehen sowie der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Vorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der aus der Verletzung vom Bund, von den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmende Interessen für die Öffentlichkeit durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Vorhabens entsteht.

I. 4. Das Erfordernis der gesonderten Abnahmeprüfung bzw. Inbetriebnahmegenehmigung bei oder nach Vorlage der Fertigstellungsanzeige wird nicht berührt.

II. Beschreibung des Vorhabens - Eisenbahnrecht

II. 1. Das Projektgebiet (km 0,740 bis km 37,920 der ÖBB-Strecke 117) reicht von der Haltestelle Erzherzog Karl-Straße in Wien bis zur Staatsgrenze nächst Marchegg. Mit dem Projekt werden im Wesentlichen folgende Maßnahmen umgesetzt bzw. Ziele verwirklicht:

- zweigleisiger Ausbau der bestehenden eingleisigen Strecke,
- Elektrifizierung von Strecken- und Bahnhofsgleisen,
- Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf V_{max} 160 km/h,
- Verbesserung der Sicherheit durch Auflassung von Eisenbahnkreuzungen oder deren technische Sicherung,
- Attraktivierung von Bahnhöfen und Haltestellen mit verbesserter Zugangssituation zu den Bahnsteigen,
- Einrichtung von Wegeleit- und Verbesserung von Informationssystemen für Reisende,
- zeitgemäße Umweltstandards bezüglich Lärm- und Erschütterungsschutz sowie
- Entwässerungen.

Infolge der Länge des betroffenen Streckenabschnitts erfolgt die Umsetzung des Vorhabens in zwei Modulen, wobei das Modul 1 wiederum unterteilt ist.

Folgende Maßnahmen sind unter den Modulen 1a und 1b vorgesehen:

- Bau eines neuen durchgehenden Streckengleises

- Bau des zweiten Streckengleises in drei Bereichen:
 - Projektanfang – Hst. Wien Aspern (Modul 1a)
 - Siebenbrunn-Leopoldsdorf – Schönfeld-Lassees (Modul 1b)
 - Marchegg – Staatsgrenze (Modul 1b)
- Bau der Oberleitung
- Umbau aller Bahnhöfe und Haltestellen
- Errichtung der Technikgebäude und Schalthäuser
- Errichtung des Unterwerks Untersiebenbrunn
- Errichtung der Niveaufreimachungen in den Bf.- Bereichen und den Bereichen der Zweigleisigkeit.

Folgende Maßnahmen sind unter dem Module 2 vorgesehen:

- Bau des zweiten Streckengleises in den noch eingleisigen Abschnitten:
 - Wien Aspern - Siebenbrunn-Leopoldsdorf
 - Schönfeld-Lassees – Marchegg
- Errichtung des zweiten Bahnsteigs in den Hst. Glinzendorf und Breitensee
- Auflassung von Eisenbahnkreuzungen bzw. Errichtung der Niveaufreimachungen in den Bereichen, in denen das zweite Gleis ergänzt wird.

Der Streckenausbau und die Elektrifizierung sollen auf slowakischer Seite durch die dortige Infrastrukturträgerin fortgesetzt werden.

II. 2. Die Genehmigung bezieht sich auf die Errichtung der in den Einreichunterlagen (Trassenehmigungsunterlagen, Bauentwurf und Umweltverträglichkeitserklärung) angeführten Maßnahmen.

Insbesondere ist von der Genehmigung umfasst:

Eisenbahnanlagen:

- Bestandsnaher zweigleisiger Ausbau der Strecke, Elektrifizierung und Geschwindigkeitserhöhung auf 160 km/h. Die Nivellette der Streckengleise entspricht in etwa dem Niveau des Bestandsgleises. Ausgenommen sind die Bereiche von km 1,2 bis km 3,0, von km 3,7 bis km 5,5 und die Überquerung des Rußbachs (km 17,5 bis km 18,0).
- Anhebung der Gradienten im Streckenabschnitt km 1,2 – 3,0 durch eine Anhebung um ca. 3 bis 4 m über den Bestand
- Absenkung der Gradienten im Streckenabschnitt km 3,7 – 5,5 um ca. 2 m unter den Bestand
- Anhebung der Nivellette um 0,40 m im Bereich der Überquerung Rußbach (km 17,5 bis km 18,0)

- Anhebung der Gradiente der Strecke zwischen Projektanfang km 0,740 und Hst. Wien Aspern
- Errichtung der Haltestelle „Wien Hirschstetten“ mit Inselbahnsteig mit einer Länge von 160 m und einer Höhe von 550 mm über SOK sowie 2 Zugängen mit Stiegen und eines Personendurchganges
- Errichtung Haltestelle „Wien Aspern“ mit Inselbahnsteiges mit einer Länge von 220 m und einer Höhe von 550 mm über SOK, zwei Stiegen und einen Lift
- Zulegung eines Streckengleises zwischen Hst. Wien Aspern und Bf. Siebenbrunn-Leopoldsdorf nördlich des Bestandsgleises
- Umbau des Bahnhofes „Raasdorf“, Abtrag der Gleise 1,3 und 5 und Errichtung in neuer Lage, Errichtung eines Inselbahnsteig mit einer Länge von 220 m und einer Höhe von 550 mm über SOK zwischen den Gleisen 1 und 2, Personendurchgang
- Ausbau der Hst. „Glinzendorf“, Errichtung von Randbahnsteigen, jeweils eine Länge von 160 m und eine Höhe von 550 mm über SOK
- Zulegung eines Streckengleises zwischen Bf. „Siebenbrunn-Leopoldsdorf“ bis Bf. „Schönfeld-Lasse“ südlich des Bestandsgleises
- Umbau des Bahnhofes „Siebenbrunn-Leopoldsdorf“, Abtrag der Gleise 1,2 und 3 und Errichtung in neuer Lage, Errichtung eines Inselbahnsteig mit einer Länge von 220 m und einer Höhe von 550 mm über SOK zwischen den Gleisen 2 und 4, Personendurchgang
- Umbau der Haltestelle „Untersiebenbrunn“, Errichtung von zwei Randbahnsteigen mit jeweils einer Länge von 160 m und einer Höhe von 550 mm über SOK.
- Zulegung eines Streckengleises zwischen Bahnhof „Schönfeld-Lasse“ bis Bahnhof. „Marchegg“ südlich des Bestandsgleises
- Umbau des Bahnhofes „Schönfeld-Lasse“, Abtrag der Gleise 1 und 3 und Errichtung in neuer Lage, Errichtung eines Inselbahnsteig mit einer Länge von 220 m und einer Höhe von 550 mm über SOK zwischen den Gleisen 1 und 2, Personendurchgang
- Umbau der Haltestelle „Breitensee“. Errichtung von zwei Randbahnsteigen mit jeweils einer Länge von 160 m und einer Höhe von 550 mm über SOK sowie eines Personentunnels.
- Verschiebung des Einfahrtsbogen vor Marchegg um ca. 70 m nach Norden.
- Verlegung der Straßenbrücken „Überführung B49“ km 34,622 und „Fuß- und Radwegbrücke Gemeindestraße Marchegg“ km 35,000
- Umbau des Bahnhofes Marchegg, Abtrag von Gleis 3 sowie der Freiladegleise links der Bahn. Errichtung der Bestandsgleise 5 und 7 mit den Gleisbezeichnungen 1 und 3 in neuer Lage, eines Randbahnsteiges von 160 m Länge, eines Inselbahnsteiges mit einer Länge von 220 m und einer Höhe von 550 mm über SOK zwischen den Gleisen 1 und 2 (neu) sowie eines Personendurchgangs. Beidseitige Neuanbindung der Gütergleise 2, 4, 6 und 8, Errichtung des Wendegleises 5b.; Errichtung von Technikgebäuden.
- Errichtung beider Gleise am Bestandsdamm im Streckenabschnitt Marchegg – Staatsgrenze samt Elektrifizierung und Kabelwege
- Auffassung von Eisenbahnkreuzungen und teilweise Ersatz durch Errichtung von Unterführungen

Wien:

Unterführung Auparkweg
Unterführung Hirschstettner Straße
Fußgängerdurchgang Contiweg Schule
Unterführung Contiweg

Niederösterreich:

Fuß- und Radwegunterführung (Marchfeldkanalradweg) km 17,117
Fuß- und Radwegunterführung Obersiebenbrunn km 19,185
Unterführung Gemeindestraße Untersiebenbrunn inkl. Geh- und Radweg km 22,709
Unterführung Gemeindestraße km 26,391
Unterführung L4
Unterführung Gemeindestraße Breitensee km 32,596
Verbreiterung der Feldwegunterführung km 37,458

- Errichtung von bahnparallelen Revisionswegen (Zufahrten zu Bahnanlagen)
- Errichtung der Bahnentwässerung und im gesamten Abschnitt
- Errichtung von Lärmschutzwände

Eisenbahnanlagen unter Mitwirkung der wasserrechtlichen Bestimmungen

- Errichtung von Eisenbahnbrücken:
 - Eisenbahnbrücke über den Rußbach
 - Eisenbahnbrücke über den Stempfelbach
 - Eisenbahnbrücke über die March

Begleitmaßnahmen:

- Wiederherstellung unterbrochener Verkehrsanlagen einschließlich der Errichtung von bahnparallelen landwirtschaftlichen Wegen
- Auflassung von Eisenbahnkreuzungen und teilweise Ersatz durch Errichtung von Überführungen:
 - **Niederösterreich:**
 - Straßenbrücke über die S1 km 8,713
 - Überführung L 3019
 - Überführung L11
 - Überführung L6
 - Überführung L9
 - Überführung einer Gemeindestraße km 21,535
 - Straßenbrücke über den Stempfelbach km 23,628
 - Überführung Gemeindestraße km 23,754

Überführung Gemeindestraße km 29,070

Überführung Gemeindestraße km 30,882

- Umlegung von bestehender bahnfremder Einbauten
- für die Errichtung erforderliche Rodungen
- Ökologische Ausgleichsmaßnahmen gemäß Erfordernis der Umweltverträglichkeitsprüfung

II. 3 Es wird festgestellt, dass das Eisenbahnunternehmen verpflichtet ist, auf seine Kosten bestehende Wege- und Straßenverbindungen, wie im Projekt dargestellt, auszuführen.

II. 4. Die der Genehmigung zugrunde liegenden eisenbahnrechtlichen Unterlagen ergeben sich insbesondere aus dem zugrunde liegenden, im Verfahren ergänzten Bauentwurf im Sinne des § 31b EISbG idGF, gemäß dem Inhaltsverzeichnis Einlagezahl B010101E vom Dezember 2013. Dies insoweit, als sich aus den von der Antragstellerin im weiteren Verfahren abgegebenen Erklärungen, oder aus diesem Bescheid selbst nichts Abweichendes ergibt.

II. 5. Durch das Vorhaben sind die Bundeshauptstadt Wien, die Stadtgemeinden Großenzersdorf und Marchegg, die Marktgemeinden Leopoldsdorf im Marchfeld, Obersiebenbrunn und Lassee sowie die Gemeinden Raasdorf, Großhofen, Glinzendorf und Untersiebenbrunn als Standortgemeinden berührt.

II. 6. Der Geländestreifen für das Vorhaben des Ausbaus und der Elektrifizierung der Hochleistungsstrecke Wien Stadlau – Staatsgrenze nahe Marchegg im Bereich der Bundesländer Wien und Niederösterreich wird wie folgt bestimmt:

Beim gegenständlichen Vorhaben handelt es sich um den im Endzustand zweigleisigen Ausbau im gesamten Streckenbereich Stadlau – Staatsgrenze bei Marchegg auf eine Länge von 37,180 km. Der Ausbau beginnt in km 0,740. Die Trasse folgt lage- und höhenmäßig weitgehend dem Bestand. Die Zulegung des zweiten Gleises erfolgt im Regelfall in einem Abstand von 4,70 m zur bestehenden Gleisachse auf der Seite, wo das zweite Gleis schon einmal gelegen ist. Neben der Zulegung des zweiten Gleises und der Elektrifizierung wird die Gradientenlinie bis zur Hst. Wien Aspern aufgrund der Niveaufreimachungen der Hirschstettner Straße und des Contiweges angehoben. Im Abschnitt zwischen Hst. „Wien Aspern“ bis Bf. „Siebenbrunn-Leopoldsdorf“ wird das neue Streckengleis nördlich des Bestandsgleises zugelegt. In den Abschnitten zwischen Bf. „Siebenbrunn-Leopoldsdorf“ bis Bf. „Schönfeld-Lassee“ und zwischen Bf. „Schönfeld-Lassee“ bis Bf. „Marchegg“ wird das neue Streckengleis südlich des Bestandsgleises zugelegt. Im Bereich des Einfahrtsbogens vor Marchegg wird die Gleisachse auf eine Länge von ca. 1,4 km verschoben, die Abrückung erfolgt um bis zu 70 m nach Norden. Der Bahnhof Marchegg wird umgebaut. Der Abschnitt „Bf. Marchegg“ – „Staatsgrenze Österreich / Slowakei“ umfasst die Errichtung beider Gleise am Bestandsdamm, samt Unterbau und Kabelwege sowie die Elektrifizierung.

II. 7. Die Rechtswirkungen der Genehmigung im Sinne des § 5 HIG, wonach auf den vom künftigen Trassenverlauf betroffenen Grundstücksteilen (Hochleistungsstrecken-Baugebiet) Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen werden, keine Anlagen sonst errichtet oder geändert werden, keine Gewinnung mineralischer Rohstoffe aufgenommen werden sowie keine Deponien errichtet oder erweitert werden dürfen, bezieht sich auf den in den beim Bundesministerium für Verkehr, beim Magistrat der Stadt Wien, dem Amt der Niederösterreichischen Landesregierung sowie bei den Standortgemeinden in den Plänen „Trassenverlaufsplan“ „Blatt 1“ bis „Blatt 10“ Einlagezahlen C010201, C010202, C010203, C010204, C010205, C010206, C010207, C010208, C010209E, C010210E ausgewiesenen Geländestreifen in den Standortgemeinden.

II. 8. Das Vorhaben ist innerhalb von 15 Jahren ab Bescheiddatum somit bis zum 22. August 2029 auszuführen und der Betrieb zu eröffnen.

III. wasserrechtlicher Konsens

III. 1. Direkteinleitung anfallender Oberflächenwässer

III. 1.1. Die Direkteinleitung anfallender Niederschlagswässern (Bahnwässer) aus dem Absetzbecken N38 – Einleitung Entwässerungsabschnitt 44, km 37,668, Beantragter Einleitungskonsens, 32,7 l/s (Einleitmenge in die March bei r15 (10)), Konsensantrag lt. Übersichtslageplan KA 106 Oberflächenwässer wird entsprechend den Projektunterlagen genehmigt.

III. 2. Versickerung anfallender Oberflächenwässer

III. 2.1. Die Versickerung anfallender Oberflächenwässer während der Bauphase, einschließlich der Maßnahmen der Wasserhaltung sowie die Entwässerung der Gleisprovisorien wird wie in den Projektunterlagen und nachfolgenden Nebenbestimmungen ausgeführt genehmigt.

III. 2.2. Die Versickerung anfallender Oberflächenwässer während der Betriebsphase wird wie in den Projektunterlagen angeführt (Ordner B11 „Wasserbau Streckenplanung“, Ordner B12 „Wasserbau Straßenplanung“ und C03 „Unterlagen gem. Wasserrechtsgesetz“, wobei die Lage der Versickerungsmulden sowie die voraussichtlich zur Versickerung gelangenden Wassermengen dem Technischen Bericht C0301E zu entnehmen ist) sowie den nachstehenden Nebenbestimmungen ausgeführt genehmigt

III. 3. Maßnahmen im Grundwasser(schwankungs)bereich

III. 3.1. Die Durchführung von Baggerungen, Erdaushubarbeiten und Wasserhaltungsmaßnahmen während der Bauphase sowie die Errichtung von Bohrpfählen, Pfahlrosten, Fundamenten und Einschnitten wird wie in den Projektunterlagen dargestellt und entsprechend den in den Projektunterlagen angeführten Maßnahmen sowie nach den nachstehenden Nebenbestimmungen genehmigt.

III. 3.2. Die Durchführung von Maßnahmen im Grundwasser(schwankungs)bereich während der Betriebsphase wird wie in den Projektunterlagen dargestellt und entsprechend den in den Projektunterlagen angeführten Maßnahmen genehmigt.

III. 4. Konsensdauer

III. 4. 1 Für die in den Spruchpunkten **III. 2.1.**, **III. 3.1** und **III. 3.2** genehmigten Maßnahmen wird die Konsensdauer mit 15 Jahren, somit bis spätestens zum 22. August 2029 festgelegt.

III. 4.2. Für die in den Spruchpunkten **III. 1.1.**, **III. 2.1.** genehmigten Maßnahmen (Einleitungen und Versickerungen von Niederschlagswässern) wird die Konsensdauer mit 90 Jahren, somit bis spätestens zum 22. August 2104 festgelegt.

IV. forstrechtlicher Konsens

Die Genehmigung umfasst die Rodung der in den Projektunterlagen - „Unterlagen gem. Forstgesetz – ERGÄNZUNG DEZEMBER 2013“, Einlagezahl C020101, Anlage 1 Rodungsverzeichnis - angeführten Waldflächen in den dort angeführten Katastralgemeinden in einem Gesamtausmaß von **310 069 m²**, davon in einem Gesamtausmaß von **282.916 m² unbefristet** und in einem Gesamtausmaß von **27.153 m² befristet** unter Vorschreibung der unter den Spruchpunkten **VI.6.** angeführten ergänzenden Auflagen und Bedingungen aus forstfachlicher Sicht.

V. Mit Anwendung weiterer materiellrechtlicher Genehmigungsbestimmungen

V. 1. Die Genehmigung umfasst die Errichtung des 2-gleisigen Ausbaus der Strecke Stadlau-Marchegg in den nachfolgend angeführten Bergbaugebieten:

- OMV-Niederösterreich der OMV Austria Exploration & Production GmbH
- OMV-Wien der OMV Austria Exploration & Production GmbH mit den Gewinnungsfeldern „Hirschstetten A“, „Aderklaa G“ und „Breitenlee B“.
- Berechtigung AB-ES01,
- Berechtigung AB-UB08,
- Berechtigung AB-UB09
- Berechtigung AB-UB10
- Berechtigung AB-SF04,
- Berechtigung AB-SF01, Grube "Bergfeld I" der Mineral Abbau GmbH auf Grundstück Nr. 478 KG, Schönfeld
- AB-SF02, Schotterabbau Schönfeld Erzbistum Wien auf Grundstück Nr. 478, 479, 553 KG Schönfeld
- AB-SF05, Abbaufeld "Wopfinger I" der Wopfinger Transportbeton GmbH auf den Grundstücken Nr. 472/1, 473 KG Schönfeld
- AB-SF06, Abbaufelder "Riedmüller II" und "Riedmüller III" des Johannes Riedmüller auf den Grundstücken Nr. 468/1, 468/2, 468/4 und 469 KG Schönfeld

V. 2. Die Genehmigung umfasst die Erteilung der Ausnahmegenehmigung für Luftfahrthindernisse für die gegenständliche Verkehrsanlage und deren Errichtung unter Vorschreibung der nachstehenden Nebenbestimmungen.

V. 3. Die Genehmigung umfasst die Errichtung des 2-gleisigen Ausbaus der Strecke Stadlau-Marchegg in den nachfolgend angeführten Bundesstraßenplanungsgebieten:

- S 8 Marchfeld Schnellstraße BGBl. II Nr. 37/201
- S 1 Schwechat – Süßenbrunn, BGBl. II Nr. 245/2012,
- S 1 Knoten bei Raasdorf – Am Heidjöchl (Spange Seestadt Aspern), BGBl. II Nr. 111/2013

VI. Nebenbestimmungen

Mit der Genehmigung werden der ÖBB-Infrastruktur AG die Einhaltung bzw. Erfüllung der nachstehend angeführten Nebenbestimmungen (Auflagen und Bedingungen) vorgeschrieben:

VI. 1. Allgemeine Vorschreibung

V.1.1 Drainage-, Wasser-, Abwasserleitungen, Strom-, Telefon-, Datenkabel und Leerverrohrungen sind vor Baubeginn zu erheben und im Falle einer Berührung ist ein gleichwertiger Zustand der Leitungen wieder herzustellen. Baubedingte Unterbrechungen sind im technisch möglichen Umfang zeitlich zu minimieren und die Bauausführung ist den Betroffenen frühzeitig bekanntzugeben.

VI. 2. Maßnahmen aus Sicht der Fachgebiete Abfallwirtschaft und Bodenchemie

VI. 2.1. Die zu entfernenden Abfälle sind nachweislich ordnungsgemäß zu entsorgen. Für die Aufzeichnungen sind die Einstufungen der zu entfernenden Abfälle gemäß Abfallverzeichnis-VO zu berücksichtigen.

VI. 2.2. Für die Qualitätsanforderungen an Verfüllmaterialien sind generell die einschlägigen Bestimmungen des Bundesabfallwirtschaftsplanes 2011 anzuwenden. Die Eignung ist in chemischer Hinsicht durch entsprechende Untersuchungen vor Einbau der Materialien nachzuweisen und zu dokumentieren. Eine entsprechende Qualitätssicherung des Materials ist erforderlich. Die Zulässigkeit der Verwertung ist nachzuweisen und zu dokumentieren. Die Nachweise sind aufzubewahren und auf Verlangen der Behörde vorzulegen.

VI. 2.3. Sämtliche Arbeiten sind vom Abfallmanagement begleitend zu überwachen. Von diesem ist nach Abschluss der einzelnen Module des Vorhabens ein Gutachten sowie eine Dokumentation (Ablauf der Arbeiten, vorhandene Schadstoffkonzentrationen, Ausmaß der Verunreinigung, Menge des entsorgten Schadstoffes, Entsorgungswege, usw.) zu erstellen und der Behörde im Zuge der Inbetriebnahmeverfahren zu übermitteln.

VI. 2.4. Um die Einhaltung aller abfallwirtschaftlichen Rahmenbedingungsicherzustellen, ist eine chemisch-technische Fachperson für die örtliche Aufsicht einzusetzen. Sämtliche Arbeiten sind vom Abfallmanagement begleitend zu überwachen und nach Abschluss jedes Moduls des Projektes ist ein Gutachten sowie eine Dokumentation (Ablauf der Arbeiten, vorhandene Schadstoffkonzentrationen, Ausmaß der Verunreinigung, Menge des entsorgten Schadstoffes, Entsorgungswege, usw.) zu erstellen und der Behörde unverzüglich zu

- übermitteln. Um die Einhaltung aller abfallwirtschaftlichen Rahmenbedingungen sicherzustellen, ist die chemisch-technische Fachperson auch für die örtliche Aufsicht einzusetzen.
- VI. 2.5.** Diese Aufsicht ist unter anderem auch für die Überwachung der Einhaltung der Vorgaben des BAWP 2011 idgF, des AWG 2002 idgF und der BaumassentrennVO verantwortlich.
- VI. 2.6.** Die begleitende chemische Analytik ist im Zusammenhang mit der Zuordnung, Einstufung und Beurteilung von Abfällen zur weiteren Behandlung (Verwertung, Entsorgung) insbesondere zur Qualitätssicherung von Verfüllmaterialien von einer gemäß ÖNORM EN ISO/IEC 17025 akkreditierten Prüf- bzw. Inspektionsstelle durchzuführen.
- VI. 2.7.** Zur Überwachung der Einhaltung abfallwirtschaftlicher Bestimmungen ist neben der Einführung eines Abfallmanagements ein umfassendes Massenlogistikkonzept über die Abfall- bzw. Stoffströme und über die Zwischenlagerung der Aushubmaterialien und anfallenden Abfälle vorzusehen. Im Massenlogistikkonzept sind die ordnungsgemäße Lagerung von Abfällen während der Bauphase und die begleitenden Kontrollmaßnahmen während der Umsetzung zu beschreiben. Das Massenlogistikkonzept ist spätestens 3 Monate vor Beginn der Bauarbeiten der Behörde zur Prüfung vorzulegen.
- VI. 2.8.** Da Bahnhöfe und Bahnanlagen aufgrund der anthropogenen Nutzung als potentiell belastete Flächen anzusehen sind, ist im Zuge der Gleisbauarbeiten und Bahnhofsumbauten eine entsprechende Beweissicherung für das Schutzgut Boden in Form verdichteter Bodenuntersuchungen mit einem maximalen Beurteilungsmaßstab gemäß Tabelle 1 und 2, Anhang 4, DVO 2008 durchzuführen, wobei die Untersuchungen sowohl die Eluat- als auch die Gesamtgehalte umfassen. Die Beurteilungsgrundlage für die Untersuchungsergebnisse gemäß dem Stand der Technik bilden die DVO 2008 und der BAWP 2011. Im Zuge der Bauherstellung ist der Umfang der bodenchemischen Analytik den gesetzlichen Erfordernissen anzupassen und insbesondere die im BAWP 2011 und in der DVO 2008 zugrunde gelegten Beurteilungsmaßstäbe heranzuziehen. Die Ergebnisse der Untersuchungen sind entsprechend zu dokumentieren, aufzubewahren und auf Verlangen der Behörde vorzulegen.
- VI. 2.9.** Vor Beginn der Baumaßnahmen ist eine bodenchemische Erkundung der Verdachtsflächen durchzuführen, wobei Sondierschlitze herzustellen und Bodenproben zur Analyse zu entnehmen sind. In Abhängigkeit der Analysenergebnisse sind die betroffenen Bereiche auszuheben und gemäß DVO 2008 zu entsorgen oder einer sonstigen Behandlung zuzuführen. Entsprechende Sicherungs- bzw. Sanierungspläne sind zu etablieren.
- VI. 2.10.** Im Grundwasserabstrombereich sind entsprechende Beweissicherungsmaßnahmen zu treffen, um potentielle nachteilige Auswirkungen auf das Grundwasser durch das gegenständliche Vorhaben insbesondere in der Bauphase ausreichend kontrollieren zu können. Insbesondere sind Bauarbeiten in unmittelbarer Nähe der Verdachtsfläche Nr. 45745 durch eine aussagekräftige Beweissicherungssonde (KB13/09) zu überwachen. Neben den Untersuchungen gemäß Trinkwasserverordnung (TWV) 2001 idgF Anhang II, Teil A „Mindestuntersuchung“ (ohne Chlorung, Ozon, UV Durchlässigkeit, Referenzstrahlenanalyse) ist der Parameter Kohlenwasserstoff-Index über den gesamten Zeitraum der Beweissicherung zu bestimmen. Die Frequenz der Probenahme ist an die Bautätigkeiten anzupassen, so dass

vor Baubeginn sowie während und unmittelbar nach Beendigung der Bautätigkeiten Probenahmen und Analysen durchgeführt werden. Nach Abschluss der Bauarbeiten erscheint das vierteljährliche Intervall bis ca. 2 Jahre nach Baufertigstellung ausreichend.

- VI. 2.11.** Belastete Bereiche insbesondere die tangierten Verdachtsflächen sind sowohl lateral als auch in die Tiefe so weit zu entfernen, bis das vom Abfallmanagement als auch vom örtlichen Bauaufsichtsorgan festgelegte Sicherungs- oder Sanierungsziel erreicht ist. Die Sicherungs- oder Sanierungsbereiche sind sowohl vom Abfallmanagement als auch vom örtlichen Bauaufsichtsorgan im Hinblick auf die Erreichung des Sicherungs- oder Sanierungszieles freizugeben. Die Bestimmungen des AWG 2002 gelten sinngemäß. Nachweise hierüber sind der Behörde zu übermitteln. Für die Beurteilung von Untersuchungsergebnissen sowie für die daraus resultierende Abschätzung der Gefährdung ist die ÖNORM S 2088-1 zugrunde zu legen.
- VI. 2.12.** Belastete Bodenaushubmaterialien aus Verdachtsflächen, die projektsbedingt entfernt werden müssen, sind ordnungsgemäß zu behandeln. Das ersatzweise im Bereich von Verdachtsflächen zulässigerweise verfüllte Bodenaushubmaterial muss im Hinblick auf die Qualitätskriterien den Anforderungen der Qualitätsklasse A2-G gemäß BAWP 2011 entsprechen.
- VI. 2.13.** Sickerwässer, die projektsbedingt im Zuge der Baumaßnahmen aus Verdachtsflächen anfallen, sind vor Einleitung in einen Vorfluter oder vor deren Versickerung entsprechend dem Stand der Technik zu behandeln.

VI. 3. Maßnahmen aus Sicht der Fachgebiete Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik während der Bauphase:

- VI. 3.1.** Im Sinne des Schutzes des Grundwassers bei außerbetrieblichen Ereignissen ist im gesamten Trassenbereich, wo keine BT-Bahn zur Ausführung kommt, in repräsentativer Weise der Nachweis zu erbringen, dass bei bodenstabilisierenden Maßnahmen ein Durchlässigkeitsbeiwert von mindestens 10⁻⁶ m/s erreicht wird.
- VI. 3.2.** Zur Reduktion der Eingriffsintensität sind für die zu entfernenden Brunnen BR-BL05 (Objekt SM07), BR-RA21, BR-RA22 (SM12) sowie BR-OB28 (SM19) Ersatzbrunnen zu schaffen.
- VI. 3.3.** Bei den Objekten SM12 und SM15 ist zu prüfen, ob durch zusätzliche, höher wirksame Maßnahmen der Grundwasserzudrang aus dem Sohlbereich reduziert werden kann. Die Prüfung bzw. die getroffenen Maßnahmen sind zu dokumentieren, aufzubewahren und auf Verlangen der Behörde vorzulegen.
- VI. 3.4.** Vor Baubeginn ist jedenfalls eine chemische Analyse des Wassers (einschl. Kohlenwasserstoffe) aus dem Bohrpegel KB13/09 durchzuführen. Sollte dieser Pegel nicht mehr auffindbar sein, ist ein Ersatz (abströmig der Tankstelle) zu schaffen.
- VI. 3.5.** Im Falle, dass beim Objekt SM36 (Steinschichtung Bf. Marchegg) eine Spritzbetonsicherung auch in den grundwasserführenden Bereichen erforderlich ist, somit ein auch nur geringfügiger Anstau zu einer Grundwasserspiegelaufhöhung bis GOK führen kann, sind in

der Spritzbetonwand Entwässerungsschläuche vorzusehen, die einen Grundwasseranstau hintanhaltend können.

- VI. 3.6.** Bei der Errichtung von Versickerungsbecken ist darauf zu achten, dass kein anthropogen belasteter Untergrund vorliegt. Sollte belasteter Untergrund angetroffen werden, sind im Zuge der Detailplanung Maßnahmen vorzusehen, die eine Eluierung von Schadstoffen in den Untergrund – und somit in den Grundwasserkörper – wirksam verhindern.
- VI. 3.7.** Bei zu geringer Ausbildung von abdichtend wirkenden Deckschichten (< 2 m) ist der Bereich der Baustelleneinrichtungsflächen dort zu befestigen, wo grundwassergefährdende Stoffe gelagert oder transportiert werden. Vorbehaltlich weiterer Behördenauflagen sind die befestigten Flächen so auszuführen, dass Niederschlagswasser und Baustellenwasser gesammelt und über eine Ölabscheideanlage geführt werden können.
- VI. 3.8.** Baufahrzeuge dürfen nur auf befestigten Flächen betankt werden. Wo dies nicht möglich ist, sind beim Tankvorgang Tropfassen zu verwenden.
- VI. 3.9.** Die Lagerung von Bauhilfsstoffen oder kontaminiertem Material darf nur auf befestigten Flächen erfolgen.
- VI. 3.10.** Baustelleneinrichtungsflächen sind nach Fertigstellung des jeweiligen Bauabschnittes bzw. der jeweiligen Objekte ehestmöglich wieder rückzubauen.
- VI. 3.11.** In Bereichen, wo die Trasse allenfalls drainagierte Flächen quert, sind entsprechende Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Funktionstüchtigkeit des Drainagesystems während Bau- und Betriebsphase vorzusehen. Dies ist entsprechend zu dokumentieren.
- VI. 3.12.** Es ist ein Bautagebuch zu führen. Darin sind alle im Hinblick auf die Wasserhaltungsmaßnahmen (getrennt nach Strecke / Objekt) relevanten Vorgänge wie Pumpmengen, Absenkmaß und Wasserstände in eventuell unmittelbar beeinflussten Pegel bzw. Brunnen zu dokumentieren. Die Intensität dieses Programmes hat sich nach dem Baufortschritt zu orientieren. Das Bautagebuch ist aufzubewahren und auf Verlangen der Behörde vorzulegen.
- VI. 3.13.** Spundwandsicherungen sind ehestmöglich und vollständig rückzubauen
- VI. 3.14** Spritzbetonsicherungen sind je nach Baufortschritt ehestmöglich wieder zu entfernen oder durch perforieren wasserwegig zu machen.
- VI. 3.15.** Es dürfen bei allen Spritzbetonarbeiten nur alkalifreie Spritzbetonbeschleuniger eingesetzt werden.
- VI. 3.16.** Es dürfen grundsätzlich nur grundwasserschonende Bauhilfsstoffe eingesetzt werden. Der Einsatz von Bauhilfsstoffen mit einer WGK3 ist unzulässig.
- Beim Einsatz von Bauhilfsstoffen ist zu beachten, dass die Auswahl und Verwendung nach dem Stand der Technik zu erfolgen hat. Es wird darauf hingewiesen, dass die Kriterien für die Festlegung des Standes der Technik im Anhang H des Wasserrechtsgesetzes 1959 i.d.F. geregelt werden.
 - Der Einsatz von Bauhilfsstoffen ist rechtzeitig vor Verwendung mit der örtlichen Bauaufsicht abzustimmen.
 - Die eingesetzten Bauhilfsstoffe sind von der ÖBA listenmäßig zu erfassen.

- Sollten weniger gefährlichere – in der Praxis erprobte - Bauhilfsstoffe auf den Markt kommen, ist im Sinne des Anhanges H des Wasserrechtsgesetzes 1959 i.d.F. BGBl. I Nr. 87/2005 auf solche zurückzugreifen. Dies bedeutet in der Praxis, dass
 - o Nach Möglichkeit nur Bauhilfsstoffe mit einer WGK 1 eingesetzt werden sollen,
 - o Bauhilfsstoffe der WGK 2 dann nicht mehr eingesetzt werden sollen, wenn erprobte gleichwertige Bauhilfsstoffe der WGK 1 verfügbar sind,
 - o lösungsmittelhaltige Bauhilfsstoffe nach Verfügbarkeit durch lösungsmittelfreie Bauhilfsstoffe zu ersetzen sind, bzw.
 - o biologisch abbaubare Bauhilfsstoffe biologisch schwer oder nicht abbaubaren Bauhilfsstoffen vorzuziehen sind.
 - o Sämtliche Auftragnehmer sind nachweislich von diesen Vorschriften in Kenntnis zu setzen.

VI. 3.17. Als Ersatz für die auf Gst-Nr. 468/1 befindliche „Sonde Nr. 4“, die im Zuge der Bauarbeiten entfernt werden muss, ist mindestens zwei Jahre vor Baubeginn bzw. deren Rückbau eine Ersatzsonde an geeigneter Stelle zu errichten. Über diesen Zeitraum sind beide Sonden quantitativ und qualitativ in den von der AWG-Behörde vorgegebenen Zeitintervallen zu untersuchen. Diese Zeitspanne gewährleistet eine ausreichende quantitative und qualitative Vergleichsmöglichkeit. Die Umbauarbeiten sind mit der AWG-Behörde abzustimmen. Es ist zumindest der gleiche Analysenumfang wie bereits derzeit von der AWG-Behörde vorgeschrieben zu untersuchen.

Bauphase, Betriebsphase, außerbetriebliches Ereignis

VI. 3.18. Es dürfen nur zugelassene Herbizide entsprechend Zulassungsliste der Agentur für Gesundheit und Ernährungssicherheit (AGES) auf Glyphosatbasis eingesetzt werden.

VI. 3.19. Um für den Fall eines außerbetrieblichen Ereignisses mit Freisetzung grundwassergefährdender Stoffe, somit möglichen qualitativen Auswirkungen auf das Grundwasser gerüstet zu sein, ist ein Maßnahmen- und Notfallplan auszuarbeiten und dieser mit den betroffenen Behörden / Einsatzorganisationen (z.B. Feuerwehr) etc. abzustimmen.

Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen

VI. 3.19. Es ist ein hydrogeologisches (quantitatives / qualitatives) Beweissicherungsprogramm gemäß den Vorgaben des Umweltverträglichkeitsgutachtens (Seite 647 bis Seite 649) durchzuführen. Dieses hydrogeologische Beweissicherungsverfahren soll ermöglichen, flächendeckende Aussagen über die qualitativen und quantitativen Grundwasserverhältnisse zu treffen, allfällige Veränderungen des Grundwasserhaushaltes durch die Baumaßnahmen rechtzeitig zu erkennen und allenfalls erforderliche bauliche Maßnahmen oder Kompensationsmaßnahmen zu setzen.

VI. 3.20. Sofern die Grundwassernutzung BR-AS23 für Messungen zugänglich und somit messbar ist, ist eine quantitative Beweissicherung und eine Messung der Grundwassertemperatur vorzusehen.

VI. 3.21. Sofern die Grundwassernutzung BR-OB50 nicht durch die Baumaßnahme entfernt werden muss, ist diese in das qualitative Beweissicherungsprogramm aufzunehmen.

VI. 4. Maßnahmen aus Sicht des Fachgebietes Humanmedizin

VI. 4.1. Alle Schallschutzmaßnahmen haben nach Möglichkeit schon zu Beginn der Bauphase zu erfolgen

VI. 4.2. Beim nächsten Anrainer in Glinzendorf sowie auf dem relativ höchstexponierten und für Fahrgäste zugänglichen Teil eines Bahnsteigs sind vor und nach Aufnahme des Vollbetriebs Kontrollmessungen der EMF-Belastung durchzuführen.

VI. 4.3. Neben den schon in der UVE enthaltenen Maßnahmen zur Staub- und Lärmreduktion in der Bauphase sind Bauarbeiten, die vor Wohnfenstern LA_{eq} von >65 dB oder LA_{max} von >85 dB oder fühlbare Erschütterungen im Wohnbereich erwarten lassen, rechtzeitig anzukündigen und ausschließlich in der Zeit von 7-19 Uhr und nicht am Wochenende oder an Feiertagen durchzuführen. Eine Bauaufsicht („Ombudsperson“) ist einzurichten, die Maßnahmen zum Schutz vor Lärm, Staub und Ökologie, die Projektbestandteil sind oder als zwingende Auflagen vorgeschrieben wurden, täglich überwacht und die für Anrainer erreichbar ist.

VI. 5. Maßnahmen aus Sicht des Fachgebietes Ökologie

VI. 5.1. Eine ökologische Bauaufsicht ist rechtzeitig vor Baubeginn zu bestellen und der Behörde bekannt zu geben. Dafür ist gemäß gültigen Regelwerken (Vorgaben der RVS 04.05.11 „Umweltbaubegleitung“) qualifiziertes naturschutzfachlich ausgebildetes Personal heranzuziehen. Die ökologische Bauaufsicht hat ihre Tätigkeit regelmäßig fachlich fundiert zu dokumentieren. Die Dokumentation ist aufzubewahren und auf Verlangen der Behörde vorzulegen.

VI. 5.2. Aufforstungen sind ausschließlich auf den im Projekt vorgesehenen Flächen vorzunehmen, nicht aber auf Ruderalflächen oder Trockenrasenflächen. Ein mit der ökologischen Bauaufsicht akkordiertes Detailprojekt ist dafür spätestens 3 Monate vor Umsetzung der jeweiligen Maßnahmen der Behörde vorzulegen.

VI. 5.3. Bei Gebüsch- und Gehölzpflanzungen mit dem Ziel Brutplatz für den Neuntöter und die Sperbergrasmücke ist unter fachlicher Anleitung auf die Eignung der Gehölze, also entsprechend hohen Anteil an dornigen Sträuchern, ausreichende Räumigkeit der Gebüschgruppen und gestufter Aufbau, zu achten.

VI. 5.4. In den March-Auen dürfen Bauarbeiten nur von Anfang August bis Ende März erfolgen.

VI. 5.5. Das Baufeld ist im Bereich der March-Auen durch eine massive Abplankung abzugrenzen.

VI. 5.6. Die vorgesehenen Maßnahmen zum Amphibien- und Reptilienschutz (Absammeln, Amphibienzaun) sind über die gesamte Bauzeit umzusetzen, bei Bauzeit in mehr als einer Saison also entsprechend zu wiederholen.

VI. 5.7. Die Art der vorgesehenen Markierung von Leitungen gegen Vogelkollision ist entsprechend dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Umsetzung des Vorhabens auszuführen, da sich

der Stand der Technik auf diesem Gebiet laufend ändert bzw. weiterentwickelt. Ein mit der ökologischen Bauaufsicht akkordiertes Detailprojekt ist dafür spätestens 3 Monate vor Umsetzung der Maßnahmen der Behörde vorzulegen.

- VI. 5.8.** Allfällig vorgesehene große (über 4m²) Glasscheiben an Hochbauten oder sonstigen Bauwerken sind mit vogelkollisionssicherem Glas auf dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Umsetzung auszuführen. Dafür ist gegebenenfalls spätestens drei Monate vor Umsetzung ein mit der ökologischen Bauaufsicht akkordiertes, fachlich begründetes Detailkonzept der Behörde vorzulegen.
- VI. 5.9.** Um die Umsetzung der Maßnahmen zur Vermeidung nachteiliger Auswirkungen auf Schutzgüter der Schutzgebiete und auf Schutzgüter nach der Wiener und der Niederösterreichischen Artenschutzverordnung zu belegen, ist ein Monitoring im Sinne eines Erfolgsnachweises der in den Maßnahmen vorgesehenen Wirkungen, besonders hinsichtlich Vorkommen von Zielarten in den Ausgleichsflächen, vorzunehmen. Als Ziel-Schutzgüter sind für Wien Vorkommen von *Eryngium campestre* und für Niederösterreich von *Centaurea micranthos*, für beide Bundesländer Vorkommen des Lebensraumtyps Trockenrasen und als Kennarten für die Vogelschutzgebiete Neuntöter und Sperbergrasmücke vorzusehen. Ein mit der ökologischen Bauaufsicht akkordiertes Detailkonzept für dieses Monitoringprogramm ist spätestens ein halbes Jahr vor Baubeginn der Behörde vorzulegen.

VI. 6. Maßnahmen aus Sicht der Fachgebiete Forsttechnik, Wald- und Wildökologie Sowie aus forsttechnischer Sicht zu den Rodungen

Allgemeine Maßnahmen

- VI 6.1.** Die Rodung ist an den ausschließlichen Zweck des zweigleisigen Ausbaus und der Elektrifizierung Stadlau – Staatsgrenze n. Marchegg samt zugehöriger Nebenanlagen gebunden.
- VI. 6.2.** Die Rodungsbewilligung erlischt, wenn der Rodungszweck bis zum Ablauf eines Zeitraumes von 15 Jahren ab Datum des Bescheides nicht erfüllt wurde, das heißt, wenn die technische Rodung der beantragten Waldflächen zum Zwecke der Verwirklichung des Vorhabens nicht bis zu diesem Zeitpunkt durchgeführt wurde.
- VI. 6.3.** Die Wiederbewaldung der befristeten Rodeflächen ist spätestens in der vegetationstechnisch nächstmöglichen Pflanzperiode nach Bauende durchzuführen.
- VI. 6.4.** Die schriftlichen Vereinbarungen mit den Grundeigentümern über die Durchführung der Ersatzleistung (Ersatzaufforstungen) sind der Behörde spätestens 4 Wochen vor Beginn der Rodungsarbeiten zur Prüfung vorzulegen. Mit den Rodungen darf erst begonnen werden, wenn die Behörde die Prüfung der Vereinbarungen hinsichtlich Projekt- und Bescheidkonformität abgeschlossen hat.

Bauphase:

- VI. 6.5.** Vor Beginn der Bauarbeiten sind alle benachbarten Waldbestände durch eine physische Absperrung (fixer Bauzaun oder massive Abplankung) von den Baubereichen abzugrenzen. Die Absperrung ist während der gesamten Bauzeit funktionstüchtig zu erhalten.

- VI. 6.6.** Das Befahren von sowie Ablagerungen von Materialien aller Art in nicht zur Rodung bewilligten Waldbeständen sind verboten.
- VI. 6.7.** Nicht staubfrei befestigte Baustraßen sind in einem Umkreis von 50 m von Waldbeständen feucht zu halten.
- VI. 6.8.** Das bestehende Forst- und Güterwegenetz ist während der gesamten Bauzeit soweit aufrechtzuerhalten, dass die für die ordnungsgemäße forstliche Bewirtschaftung erforderlichen Tätigkeiten in allen Waldflächen in der Umgebung der Trasse durchgeführt werden können.
- VI. 6.9.** Befristete Rodungen sind in der dem Bauende im jeweiligen Bauabschnitt folgenden vegetationstechnisch nächstmöglichen Pflanzperiode mit standortgerechten Baumarten der potentiellen natürlichen Vegetation (Eiche, Hainbuche, Vogelkirsche, Feldahorn, Spitzahorn, Feldulme, Graupappel, Schwarzpappel, Silberweide etc.) wieder zu bewalden.

Betriebsphase:

- VI. 6.10.** Das bestehende Forst- und Güterwegenetz ist spätestens bis zur Inbetriebnahme so wiederherzustellen, dass die für die ordnungsgemäße forstliche Bewirtschaftung erforderlichen Tätigkeiten in allen Waldflächen in der Umgebung der Trasse durchgeführt werden können.
- VI. 6.11.** Zur Wiederherstellung der durch die dauernden Rodungen von Waldflächen außerhalb des unmittelbaren Betriebsbereiches der bestehenden Eisenbahnanlage im Gesamtausmaß von 139.316 m² entfallenden Wirkungen des Waldes sind Ersatzaufforstungen im Mindestausmaß von 139.316 m² vorzunehmen. Die Kompensation der innerhalb des unmittelbaren Betriebsbereiches der bestehenden Eisenbahnanlage anfallenden dauernden Rodefläche von 143.600 m² hat durch weitere Ersatzaufforstungen im Ausmaß von mindestens 23.595 m² zu erfolgen.
- VI. 6.12.** Die Ersatzaufforstungen sind möglichst auf den im Einreichprojekt angeführten Flächenpool für Aufforstungsflächen vorzunehmen. Können die dafür erforderlichen Vereinbarungen mit den Grundeigentümern nicht erzielt werden, sind die Aufforstungen möglichst im Nahbereich der Rodeflächen, jedenfalls aber in den Standortgemeinden durchzuführen. Die Flächen haben hinsichtlich Gesamtumfang und Standortqualität jenen zu entsprechen, die im Einreichprojekt als Ersatzaufforstungen ausgewiesen wurden. Insbesondere haben die Ersatzaufforstungsflächen einen bewuchsfähigen Oberboden in einer Mindeststärke von 40 cm aufzuweisen; der durchwurzelbare Bodenhorizont hat insgesamt eine Stärke von mindestens 200 cm aufzuweisen.
- VI 6.13.** Eine planliche Darstellung der genauen Lage der Ersatzaufforstungsflächen und die Zustimmungserklärungen der Grundeigentümer sind der Behörde bis spätestens 4 Wochen vor Beginn der Rodungen vorzulegen. Die Bestimmungen des NÖ Kulturländerschutzgesetzes idgF sind bei der Ausweisung der Ersatzaufforstungsflächen zu berücksichtigen.
- VI. 6.14.** Für die Ersatzaufforstungen dürfen nur standortheimische Baum- und Straucharten verwendet werden, die der jeweiligen potentiellen Waldgesellschaft entsprechen. Der Laub-

holzanteil hat dabei mindestens 90% zu betragen. Als Hauptbaumarten sind Traubeneiche, Stieleiche, Hainbuche, Feldahorn, Spitzahorn, Bergahorn, Vogelkirsche, Graupappel, Schwarzpappel, Schwarzerle, Feldulme etc. zu verwenden. Im Bereich grundwassernaher Standorte (Flurabstand < 2m) dürfen auch Silberweiden verwendet werden. Die Verwendung von Nadelhölzern hat sich auf Rot- und Schwarzkiefer zu beschränken. Die Mindestpflanzenanzahl hat bei den Bäumen 2.500 Stück je ha zu betragen, wobei eine Mindestpflanzengröße von 100 cm zu wählen ist und ausschließlich Containerpflanzen zu verwenden sind. Für die Rand- und Traufengestaltung sind neben Bäumen auch heimische, standorttaugliche Sträucher wie Hasel, Gelber und Roter Hartriegel, Pfaffenhütchen, etc. zu verwenden.

- VI. 6.15.** Die in § 22 der NÖ Pflanzenschutzverordnung idgF genannten Wirtspflanzen des Feuerbrandes dürfen bei der Aufforstung nicht verwendet werden.
- VI. 6.16.** Die Ersatzaufforstungen sind mittels Zäunung oder Einzelschutz so lange gegen Wildverbiss zu sichern, bis sie gesichert sind.
- VI. 6.17.** Es ist eine fachlich einschlägig ausgebildete und befugte forstökologische Bauaufsicht (Ziviltechniker oder technisches Büro für Forstwirtschaft) zu bestellen, welche die Überwachung der projekt- und bescheidgemäßen Bauausführung sowie der Durchführung der Ersatzaufforstung und der Pflegemaßnahmen bis zu Sicherung der Kulturen vorzunehmen hat.

VI. 7. Maßnahmen aus Sicht der Fachgebiete Raumplanung, Landschaftsbild und Sachgüter

- VI. 7.1** Entlang der Trassenmauer im Teilbereich Stadlau – Kleingartensiedlung am Calmonweg gegenüber der Kleingartensiedlung haben zur Abschirmung des Hochlage der Gleistrasse und der Lärmschutzwände punktuelle Bepflanzung durch Bäume zu erfolgen.
- VI. 7.2.** Als Ergänzung der Bepflanzung Entlang der Böschung zu Trasse im Teilbereich Haltestelle Hirschstetten / Wohnsiedlung Calmonweg haben Ergänzungen der Bepflanzung gegenüber der Wohnsiedlung zur Abschirmung der Lärmschutzwände zu erfolgen.
- VI. 7.3** Entlang jener Trassenabschnitte, an denen die Trassenbegleitenden Gehölze und Bäume durch den Ausbau verloren gehen sind entsprechende Ersatzpflanzungen durchzuführen.

VI. 8. Maßnahmen aus Sicht des Fachgebietes Wasserbautechnik

- VI. 8.1.** 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 herzustellen bzw. wiederherzustellen. Die ordnungsgemäße Wiederherstellung ist durch eine Abnahme mit Zuziehung des Betroffenen zu dokumentieren.
- VI. 8.2.** Im Zuge von Wasserhaltungsmaßnahmen in der Bauphase anfallende Wässer sind vor der Einleitung in Oberflächengewässer, 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. Vor der Einleitung ins Grundwasser ist bei Wässern, die mit Baustoffen oder Bauhilfsstoffen (z.B. Zement) in Kontakt gekommen sind, eine Neutralisierung (auf PH<9) und eine Ableitung über Absetzbecken vorzusehen. Wässer, die aus Verdachtsflächen stammen und höher belastet sind, sind nach den Vorgaben im abfallwirtschaftlichen Gutachten zu reinigen, bevor sie der Versickerung zugeführt werden.

- VI. 8.3.** Die auf den dichten Manipulationsflächen der Baustelleneinrichtung (Waschplätze, Reparaturplätze, Betankungsbereich) anfallenden Niederschlagswässer mit qualitativer Belastung sind vor der Einleitung in Oberflächengewässer oder das 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.
- VI. 8.4.** Im Zuge der Detailplanung ist zu prüfen, ob im Bereich von Verdachtsflächen stärker qualitativ belastete Böden im Nahbereich von Versickerungsbecken (maßgebliche Grenze 10 m ab Wasseranschlag bei projektspezifischer Vollfüllung des Beckens) vorliegen. Durch konstruktive Maßnahmen wie Bodenaustausch oder Abdichtung dieser Bereiche – ist sicherzustellen, dass es zu keiner projektspezifischen Eluierung von Schadstoffen kommt. Die Grenzwerte, die einen Bodenaustausch erfordern und die Qualitätsanforderungen für den ersatzweise eingebrachten Boden sind dem abfallwirtschaftlichen Gutachten zu entnehmen.
- VI. 8.5.** Zur gesicherten Ableitung der Oberflächenwässer von Tragwerk sind bei folgenden Objekten Drainagen an beiden Tragwerksenden unter der Tragwerksoberkante vorzusehen und in die Streckenentwässerung einzubinden:
- Objekt SM03 km 1,869 Unterführung Hirschstettner Straße
 - Objekt SM12 km 10,004 Unterführung L5
 - Objekt SM13 km 10,368 Personendurchgang Bahnhof Raasdorf
 - Objekt SM15 km 14,650 Unterführung L3010
 - Objekt SM17 km 17,117 Fuß- und Radwegunterführung (Marchfeldkanalradweg)
 - Objekt SM20 km 19,185 Fuß- und Radwegunterführung Obersiebenbrunn
 - Objekt SM21 km 19,544 Personendurchgang Bf. Siebenbrunn – Leopoldsdorf
 - Objekt SM23 km 22,709 Unterführung Gemeinestraße Untersiebenbrunn
 - Objekt SM28 km 26,391 Unterführung Gemeinestraße
 - Objekt SM29 km 27,114 Personendurchgang Hst. Schönfeld Lassees
 - Objekt SM30 km 27,635 Unterführung L4
 - Objekt SM33 km 32,403 Personendurchgang Hst. Breitensee
 - Objekt SM34 km 32,596 Unterführung Gemeinestraße
 - Objekt SM40 Best.-km 37,451 2. Tragwerk über Feldweg
- VI. 8.6.** Beim Objekt SM29 km 27,114 Personendurchgang „Hst. Schönfeld Lassees“ sind vor den Sickerschächten Zwischenschächte zu setzen, der Abfluss im Falle von Reinigungsarbeiten

zu unterbrechen und die Waschwässer sind abzupumpen und ordnungsgemäß zu entsorgen.

- VI. 8.7.** Beim Objekt SM42 Best.-km 37,920 Eisenbahnbrücke über die March sind die Wässer der Tagwassereinläufe zu fassen und gezielt abzuleiten. Die Ableitungen des ersten Vorlandtragwerkes sind in die Streckenentwässerung einzubinden. Die Sammelleitungen des zweiten Vorlandtragwerkes und des Flusstragwerkes sind beim Trennpfeiler (Achse B6/C1) abzuleiten und die Niederschläge über eine Prallsteinmulde in ein Absetzbecken auszuleiten.
- VI. 8.8.** Die erforderlichen baulichen und organisatorischen Maßnahmen an der Marchbrückenbaustelle im Hinblick auf Donau- und Marchhochwässer (insbesondere Räumen der gefährdeten Baustellenbereiche bei drohendem Hochwasser) sind in einem Alarmplan zusammen zu stellen und mit der zuständigen slowakischen staatlichen Stelle (Flussverwalter der March – Organ der staatlichen Wasserverwaltung) abzustimmen.
- VI. 8.9.** Vor Beginn und nach Abschluss der Bauarbeiten an der Marchbrücke ist die Flusssohle der March im Bereich 30 m aufwärts der Brückenachse bis 100m abwärts der Brückenachse über die volle Flussbreite mit Multibeam-Verfahren aufzunehmen. Die Aufnahmen sind der UVP-Behörde und der slowakischen Flussverwaltung unaufgefordert zu übermitteln.
- VI. 8.10.** Beginn und Abschluss der Bauarbeiten an der March-Brückenbaustelle inklusive aller temporären Bauhilfsmaßnahmen im Flussbett der March sind der UVP Behörde und der SVP (slowakischen Flussverwaltung) bekanntzugeben.
- VI. 8.11.** Der Kolkschutz des neuen Strompfeilers ist mit Wasserbausteinen von mindestens 500 kg, 2-lagig herzustellen. Höhenlage: Oberkante Kolkschutz ca. auf Höhe Oberkante Fundamentplatte. Lage im Grundriss: Von der Fundamentplatte 4 m nach stromauf und 3 m seitlich der Platte, stromab ist ein Anschluss an die bestehende Kolksicherung herzustellen bzw. diese zu ergänzen – selbe seitliche Begrenzungslinie und Fortsetzung des Kolkschutzes bis 4 m stromab des unteren Endes des Bestandspfeilers.
- VI. 8.12.** Der Kolkschutz des Mittelpfeilers und die Fundierung der Vorlandpfeiler ist alle 5 Jahre und zusätzlich nach größeren Hochwässern über HQ10 zu kontrollieren und allfällige Schäden umgehend durch Wiederherstellung des projektsgemäßen Zustandes zu sanieren.
- VI. 8.13.** Die Errichtung der Marchbrücke ist mit der slowakischen Seite so abzustimmen, dass nicht zur gleichen Zeit Baustraßen bzw. Dämme auf beiden Flussseiten den Abflussquerschnitt der March einschränken.
- VI. 8.14.** Im Bereich km 3,5 bis 5,5 ist in Einschnittsbereichen am Dammfuß der provisorischen Trasse eine Versickerungsmulde mit 20 cm Bodenfilter vorzusehen.
- VI. 8.15.** Der Damm des Absetzbeckens vom Becken N37 (km 36,600) ist auf eine Höhe von 144,10 anzuheben. (Aufhöhung ca. 1,30 m).
- VI. 8.16.** Bis zur Inbetriebnahme ist eine Betriebsordnung für die Versickerungsbecken 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)
- VI. 8.17.** 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.
- VI. 8.18.** 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 (ARGES) auf Glyphosatbasis einzusetzen.
 - In das Betriebsbuch sind folgende Daten einzutragen - Tag und Zeitraum der Ausbringung, Wetterbedingung, ausgebrachte Herbizidmenge und Art des Herbizides, Angabe des örtlichen Ausbringungsbereiches.
 - Das Betriebsbuch ist auf Verlangen der Wasserrechtsbehörde oder der Gewässeraufsicht zur Einsicht vorzulegen.
 - Die Herbizidausbringung ist nur bei absehbar trockener und windarmer Witterung durchzuführen.
- VI. 9. Maßnahmen aus Sicht des Fachgebietes Gewässerökologie**
- VI. 9.1.** Die ökologische Bauaufsicht hat die Einhaltung aller ökologischen und umweltrelevanten im Projekt vorgesehenen Maßnahmen sowie der Bescheidauflagen vor und während des Baus sowie betreffend die Nachsorge des Bauvorhabens, die Umsetzung aller Maßnahmen zum Schutz des Naturraumes und die Durchführung der Rekultivierungs- und Ausgleichsmaßnahmen zu überwachen. Den Anweisungen der ökologischen Bauaufsicht ist Folge zu leisten.
- VI. 9.2.** Vor Beginn von Baumaßnahmen direkt an Gewässern sind die jeweiligen Fischereiberechtigten rechtzeitig und nachweislich zu verständigen.
- VI. 9.3.** Um den Schutz der Jungfische und des Fischlaiches zu gewährleisten, müssen direkte Arbeiten in Gewässern (wie Schüttungen des Dammes usw.) und Tätigkeiten, die starke Trübungen verursachen, außerhalb der Hauptlaichzeit der Hauptfischarten (Hauptlaichzeit = Anfang März bis Mitte Juli) durchgeführt werden.
- VI. 9.4.** Es dürfen keine Baustelleneinrichtungen, temporäre Materialdeponien und ähnliches in Gewässernähe oder auf ökologisch wertvollen Flächen installiert werden.
- VI. 9.5.** Im Zuge der Bauausführung sind sämtliche Bauvorkehrungen zu treffen, damit keine wassergefährdenden bzw. fischtoxischen Stoffe (z. B. Mineralöle, Zementschlämme) ins Grundwasser bzw. Oberflächenwasser gelangen.
- VI. 9.6.** Grundsätzlich sind bei allen Bautätigkeiten Vorkehrungen zu treffen, damit kein Fremdmaterial (Bauschutt, Schadstoffe etc.) in die Gewässer gelangt bzw. verbleibt.
- VI. 9.7.** Die Lagerung von Treib- und Schmierstoffen sowie anderer wassergefährdender Stoffe im Abflussbereich ist untersagt. So sind die Lagerung und Manipulationen mit Treibstoffen, Ölen, Schmierstoffen etc. im Nahbereich der Gewässer unzulässig. Ebenso sind das Abstellen, die Wartung und die Reinigung von Baumaschinen und Baugeräten in Abflussprofi-

- len unzulässig. Für die Lagerung von derartigen Stoffen sind entsprechende Lagereinrichtungen sowie Tankanlagen, Betankungsflächen etc. herzustellen.
- VI. 9.8.** Während des Baus sind mindestens 500 l eines geeigneten Ölbindemittels im Baustellenbereich bereitzuhalten. Gebrauchte Ölbindemittel sind nachweislich gemäß Abfallwirtschaftsgesetz von einem befugten Unternehmen entsorgen zu lassen.
 - VI. 9.9.** Die Ablagerung bzw. Zwischenablagerung von Aushubmaterial, Baustoffresten und dergleichen im Gewässer und im Hochwasserabflussbereich ist unzulässig.
 - VI. 9.10.** Temporäre Wasserhaltungsmaßnahmen im Gewässer sind mit der gewässerökologischen Bauaufsicht abzustimmen.
 - VI. 9.11.** Im Zuge der Bauarbeiten dürfen keine direkten Fahrten durch das Gewässer erfolgen.
 - VI. 9.12.** Grundsätzlich sind alle Bautätigkeiten im Flussbett schonend auszuführen, damit übermäßige Trübungen des Wassers verhindert werden.
 - VI. 9.13.** Um den stofflichen Eintrag in die Gewässer über den Windweg zu verhindern, müssen staubmindernde Maßnahmen, wie das Befeuchten von Baustraßen, durchgeführt werden.
 - VI. 9.14.** In Bezug auf die Lage der Stellen für das immissionschemische Beweissicherungsprogramm an der March wird vorgeschrieben, diese an einer freien durchflossenen Stelle oberhalb des Einflussbereichs der Baumaßnahmen sowie rechts- und linksufrig zwischen etwa 50 und 100 m unterhalb der Baumaßnahme zu situieren. In Hinblick auf die zeitliche Durchführung sind die Messungen der abfiltrierbaren Stoffe im Zuge der Beweissicherung in Abstimmung mit dem avisierten Baustart sowie der ökologischen Bauaufsicht im Bereich der March zeitgerecht davor zu beginnen und bis zum Beginn der Baumaßnahmen einmal monatlich durchzuführen. Während der Bautätigkeiten muss alle zwei Wochen und nach Abschluss der Baumaßnahmen über einen Zeitraum von 2 Monaten jeweils einmal monatlich gemessen werden. Dadurch wird ein Vergleich der Messwerte mit dem Messprogramm der WGEV sowie die eventuellen räumlichen und zeitlichen Auswirkungen ausreichend dokumentiert.

VI. 10. Maßnahmen aus Sicht des Fachgebietes Lärmschutz

- VI. 10.1.** Die in der UVE getroffenen Festlegungen hinsichtlich der Baustellenarbeitszeiten an Werktagen bei Tagzeit und hinsichtlich eines lärmarmen Baubetriebes in Wohngebieten mit Einsatz lärmarmen Baugeräte gemäß den Anforderungen der Verordnung: Geräuschemissionen von zur Verwendung im Freien vorgesehenen Geräten und Maschinen, BGBl. II. Nr. 249/2001 idgF, sind bei der Bauausführung zu berücksichtigen. Notwendige Abweichungen von den grundsätzlich bei Tagzeit vorgesehenen Baustellenarbeitszeiten sind unter Angabe einer Begründung und der voraussichtlichen Dauer der betroffenen Bevölkerung (über Gemeinden und die Bürgerinitiative) rechtzeitig bekannt zu geben.
- VI. 10.2.** Für die Bauzeit ist die Stelle einer mit ausreichenden Befugnissen für den Bauablauf aus gestatteteten Kontaktperson (Ombudsperson, Bauführer) einzurichten, über die mögliche Beschwerden der Nachbarschaft entgegengenommen, dokumentiert und gegebenenfalls Kontrollmessungen zur Beweissicherung und mögliche Konsequenzen organisiert werden. Die Kontaktperson ist den betroffenen Nachbarn, vornehmlich über Gemeinden und der

Bürgerinitiative als Ansprechpartner namentlich zu nennen und die Erreichbarkeit (Telefonnummer) bekannt zu geben.

- VI. 10.3.** Abhängig von der Höhe der derzeitigen Umgebungslärsituation (energieäquivalenter Dauerschallpegel), wird für die Höhe des Beurteilungspegels $L_{r,Bau}$ der spezifischen Baulärmimmissionen (A-bewerteter energieäquivalenter Dauerschallpegel $L_{A,eq}$ des „reinen“ Baulärms, zuzüglich eines Anpassungswertes für den Geräuschcharakter von +5 dB, abzüglich einer Korrektur zur Berücksichtigung der Dauer der Bauarbeiten (minus 6 dB bei dreitägiger Baudauer, oder minus 4 dB bei einwöchiger Baudauer oder minus 2 dB bei einmonatiger Baudauer) im Freien, vor den betroffenen Wohngebäuden der Nachbarschaft die Einhaltung folgender Grenzwerte gefordert. Schallpegelgrenzwerte für Baulärmimmissionen: Wohngebäude in derzeitiger Grenzwert für

Schallpegelgrenzwerte für Baulärmimmissionen:

Wohngebäude in derzeitiger
Bestandslärmsituation $L_{A,eq}$

Grenzwert für
Beurteilungspegel Baulärm

Tagzeit (0600-1900 Uhr):

≤ 55 dB

60 dB für $L_{r, Bau}$

> 55 dB

65 dB für $L_{r, Bau}$

Abendzeit (1900-2200 Uhr):

≤ 55 dB

55 dB für $L_{r, Bau}$

> 55 dB

60 dB für $L_{r, Bau}$

Nachtzeit (2200-0600 Uhr):

generell

50 dB für $L_{r, Bau}$

45 dB für Dauergeräusche

- VI. 10.4.** Über die in den Punkten 1. bis 3. angeführten Abweichungen des üblichen Baubetriebes, sowie über eventuelle Lärmbeschwerden der Nachbarn und der daraus abgeleiteten Konsequenzen sind kurze Protokolle anzufertigen und zur allfälligen späteren Einsichtnahme der Behörde zu sammeln.

- VI. 10.5.** Zur Kontrolle der Einhaltung der im Punkt 3. angeführten Baulärmimmissionsgrenzwerte sind während der Bauphase punktuelle Überprüfungen wie folgt vorzunehmen:

- a. Die Untersuchungen der Baulärmauswirkungen haben jedenfalls an repräsentativen Punkten für die nächsten, jeweils durch Baulärm exponiert betroffenen Wohnnachbarschaftslagen während der jeweils voraussichtlich lautesten Bauphasen zu erfolgen. Im Falle von auftretenden Beschwerden über Baulärm sind zusätzlich beim Wohnbereich der Beschwerdeführer im Freien entsprechende Lärm- Kontrollmessungen vorzunehmen.
- b. Die Messungen des „reinen“ Baulärms sind grundsätzlich jeweils kurzzeitig, in einer für den vorliegenden Baubetriebslärm ausreichenden Dauer, unter Beobachtung eines Messtechnikers zur Erkennung und Registrierung der maßgeblichen Baulärmquellen in

Pausen oder unter Ausschaltung von sonstigen Störgeräuschen (sonstiger Straßenverkehrslärm, Bahnlärm, Fluglärm usw.) vorzunehmen.

VI. 10.6. Im Fall von Überschreitungen des Grenzwertes für Baulärmimmissionen sind für maßgebliche Baulärmquellen, gegebenenfalls mit Kontrolle der Schallemissionen, gemeinsam mit der Bau-Kontaktperson geeignete Lärminderungsmaßnahmen festzulegen.

VI. 10.7. Über die Ergebnisse der Untersuchungen mit Angaben der Messergebnisse nach ÖNORM S 5004 und der daraus abgeleiteten spezifischen Baulärmimmissionen, der Betriebszustände (Bautätigkeit und Geräteinsatz) und die daraus abgeleiteten Maßnahmen sind kurze Protokolle zu erstellen und zur Einsichtnahme aufzubewahren.

Betriebsphase:

VI. 10.8. Die in der vorliegenden UVE bzw. im Einreichprojekt 2013 zur Ausführung vorgesehen bahnseitigen Lärmschutzmaßnahmen sind vollständig und mit folgenden Ergänzungen auszuführen:

Wien:

- Erhöhung der LSW W_Calm, links der Bahn, um 0,5 m auf eine Gesamthöhe von 1,5 m ü.SOK
- Erhöhung der LSW W_GuLa1, links der Bahn, um 0,5 m auf eine Gesamthöhe von 1,5 m ü.SOK
- Erhöhung der LSW W_GuLa6, links der Bahn, um 0,5 m auf eine Gesamthöhe von 1,5 m ü.SOK
- Errichtung einer LSW W_GuLa7, links der Bahn, von km 3,475 – km 3,525 in einer Länge von 50 m und einer Höhe von 1,0 m ü.SOK (entspricht Verlängerung der LSW W GuLa6 um 50 m nach Osten)
- Errichtung einer LSW W_AmR00, rechts der Bahn, von km 1,436 – km 1,466 in einer Länge von 30 m und einer Höhe von 1,5 m ü.SOK (entspricht Verlängerung der LSW W AmR um 30 m nach Westen)
- Erhöhung der LSW W_Röb01, rechts der Bahn, um 0,5 m auf eine Gesamthöhe von 2,0 m ü.SOK
- Errichtung einer LSW W_Röb02, rechts der Bahn, von km 5,666 – km 5,691 in einer Länge von 25 m und einer Höhe von 1,0 m ü.SOK (entspricht gemeinsam mit LSW W_Röb03 einer Verlängerung der LSW W Röb01 um 75 m nach Westen)
- Errichtung einer LSW W_Röb03, rechts der Bahn, von km 5,691 – km 5,741 in einer Länge von 50 m und einer Höhe von 1,5 m ü.SOK (entspricht gemeinsam mit LSW W_Röb02 einer Verlängerung der LSW W Röb01 um 75 m nach Westen)
- Errichtung einer LSW W_Röb04, rechts der Bahn, von km 6,191 – km 6,216 in einer Länge von 25 m und einer Höhe von 1,5 m ü.SOK (entspricht gemeinsam mit LSW W_Röb05 einer Verlängerung der LSW W Röb01 um 50 m nach Osten)

- Errichtung einer LSW W_Röb05, rechts der Bahn, von km 6, 216 – km 6,241 in einer Länge von 25 m und einer Höhe von 1,0 m ü.SOK (entspricht gemeinsam mit LSW W_Röb04 einer Verlängerung der LSW W_Röb01 um 50 m nach Osten)

NÖ, Glinzendorf:

- Erhöhung der LSW W_LSW Gli1, links der Bahn, im Teilbereich von km 14,474 – km 14,499 um 0,5 m auf eine Gesamthöhe von 2,0 m ü.SOK (Auftreppung in Richtung LSW Gli2)

NÖ, Obersiebenbrunn:

- Errichtung einer LSW Obe2, links der Bahn, von ca. km 19,525 – ca. km 19,580 in einer Länge von ca. 55 m und einer Höhe von 2,0 m ü.SOK als Lückenschluss zwischen Bf.-Abfertigungsgebäude und östlichem Nebengebäude
- Errichtung einer LSW Obe3, links der Bahn, von ca. km 19,605 – ca. km 19,625 in einer Länge von ca. 20 m und einer Höhe von 1,5 m ü.SOK als Lückenschluss zwischen Nebengebäude östlich vom Bf. und dem nächsten weiter östlichem Nebengebäude

NÖ, Breitensee:

- Errichtung einer LSW Br0, rechts der Bahn, von km 32,230 – km 32,280 in einer Länge von 50 m und einer Höhe von 1,0 m ü.SOK als Verlängerung der LSW Br1 nach Westen.
- Errichtung einer LSW Br3, rechts der Bahn, von km 32,480 – km 32,530 in einer Länge von ca. 75 m und einer Höhe von 1,5 m ü.SOK als Verlängerung der LSW Br2 nach Osten.

VI. 10.9. Die im Einreichprojekt 2013 der UVE im Fachbeitrag Schalltechnik angeführten Objektschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster) sind unter Berücksichtigung der ergänzend zur Ausführung vorgeschriebenen bahnseitigen Lärmschutzmaßnahmen und unter Berücksichtigung der Ergebnisse der vorgeschriebenen Beweissicherungs- und Kontrollmessungen im Umfang und der Ausführung präzisiert und/oder erweitert, im Einvernehmen mit den betroffenen Objekteigentümern herzustellen.

- VI. 10.10.** Nach Fertigstellung des Projektes und Fertigstellung sämtlicher bahnseitiger Schallschutzmaßnahmen sind Kontrollmessungen zur Ermittlung der tatsächlichen Schienenverkehrslärmimmissionen im folgenden Umfang vorzunehmen:
- a. Messung der durch Zugfahrten von Schnellzügen, Eil- und Regionalzügen, Ferngüterzügen sowie Nahgüterzügen und Dienstzügen auf den Gleisstrecken an repräsentativen Punkten in der Nachbarschaft im Freien auftretenden Schallimmissionen als Höchstwerte der A-bewerteten Schalldruckpegel $L_{A,vmx}$ (Spitzenpegel = Mittelwert der lautesten 5 Sekunden einer Vorbeifahrt), sowie des A-bewerteten Schallereignispegels $L_{A,E}$ der Vorbeifahrt.
 - b. Die Messungen haben jeweils bei günstigen Schallausbreitungsbedingungen zwischen der maßgeblichen Schienenstrecke und dem Immissionspunkt in der Nachbarschaft (bei Windstille bis schwacher Mitwindlage, vornehmlich bei Nachtzeit) zu erfolgen. Parallel

- zur Immissionsmessung sind auch maßgebliche Daten der Schallemissionen (Zuglänge, Geschwindigkeit) zu erfassen und anzugeben.
- c. Nachrechnung der an den repräsentativen Punkten der Nachbarschaft unter Berücksichtigung des zum Zeitpunkt der Überprüfung vorliegenden Betriebsprogramms und des prognostizierten Betriebsprogramms 2030 der ÖBB zu erwartenden Schienenverkehrslärmimmissionen als äquivalenter Dauerschallpegel $L_{A,eq}$ bzw. als Beurteilungspegel L_r des Schienenverkehrslärms nach SchIV zur Gegenüberstellung mit den Lärm-Prognosewerten des Einreichprojekts und mit den Immissionsgrenzwerten nach SchIV und zur Verifizierung der Objektschutzmaßnahmen vorzunehmen.
- d. Die entsprechenden lärmtechnischen Überprüfungen sind grundsätzlich an für verschiedene Nachbarschaftslagen (Siedlungsbereiche) repräsentativen und lärmexponierten Punkten zur Kontrolle der ausreichenden projektgemäßen Wirksamkeit der Maßnahmen und darüber hinaus zur Verifizierung der Objektschutzmaßnahmen im ausreichenden Umfang vorzunehmen.
- VI. 10.11.** Unter Berücksichtigung der im obigen Maßnahmenpunkt 10. enthaltenen Untersuchungsergebnisse ist gegebenenfalls unter Zuhilfenahme zusätzlicher Messungen der der zeit vorhandene Objektschutzplan zu aktualisieren bzw. hinsichtlich der horizontalen (einseitig oder mehrseitig des Gebäudes) und der höhenmäßigen Ausdehnung (Angabe der Geschosshöhe) zu präzisieren und ein aktueller Objektschutzplan zu erstellen. Darüber hinaus sind bei Spitzenpegeln im Freien, vor den Fenstern von Schlafräumen von mehr als 70 dB zur Sicherung der Schlafruhe mit einem Spitzenpegel am Ohr eines Schlafers von maximal 45 dB zusätzliche Objektschutzmaßnahmen vorzunehmen und diese in den Objektschutzplänen getrennt (oder andersfärbig) darzustellen.
- VI. 10.12.** Nach Fertigstellung und Inbetriebnahme des Unterwerks Untersiebenbrunn sind die Schallemissionen der maßgeblichen kontinuierlich wirksamen Anlagen nach ÖNORM EN ISO 3740 bei Vollbetrieb messtechnisch zu überprüfen und als Ergebnisse die A-bewerteten Schalleistungspegel $L_{W,A}$ der Einzelanlagen und der daraus energetisch addierte Summen-Schalleistungspegel für das gesamte Unterwerk zum Vergleich mit den Prognosewerten des Projekts zu bestimmen.
- VI. 10.13.** Über die Ergebnisse der nach den obigen Punkten 10., 11. und 12. vorgenommenen messtechnischen Überprüfungen und gegebenenfalls mit den Änderung der Objektschutzpläne sind entsprechende Berichte zu erstellen, aufzubewahren und auf Verlangen der Behörde vorzulegen.
- VI. 10.14.** Nachrechnung Die Schallemission der Schienenstrecke als A-bewerteter äquivalenter längenbezogener Schalleistungspegel $LW'_{A,eq}$ nach ONR 305011 für das jeweils vorliegende Betriebsprogramm zum Vergleich der Schallemissionen für das Prognose- und Dimensionierungsbetriebsprogramm 2030 des Projekts sind nach Inbetriebnahme und anschließend in 5-jährigen Perioden nachzurechnen.

VI. 11. Maßnahmen aus Sicht des Fachgebietes Erschütterungsschutz

Bauphase:

- VI. 11.1.** Die in der UVE getroffenen Festlegungen hinsichtlich der Baustellenarbeitszeiten und hinsichtlich eines erschütterungsarmen Baubetriebes, Auswahl der Bauverfahren mit Einsatz erschütterungsarmer Baugeräte, die Vornahme von Beweissicherungen, begleitende Überprüfung der Erschütterungsimmissionen mit abgeleiteten Schutzmaßnahmen sind, die Ablöse von Objekten sowie die Abänderung Miet-Nutzungen, sind in vollem Umfang auszuführen.
- VI. 11.2.** Für die Bauzeit ist die Stelle einer mit ausreichenden Befugnissen für den Bauablauf aus gestatteteten Kontaktperson (Ombudsperson, Bauführer) einzurichten, über die mögliche Beschwerden der Nachbarschaft entgegengenommen, dokumentiert und gegebenenfalls Kontrollmessungen zur Beweissicherung und mögliche Konsequenzen organisiert werden. Die Kontaktperson ist den betroffenen Nachbarn, vornehmlich über Gemeinden und die Bürgerinitiative als Ansprechpartner namentlich zu nennen und die Erreichbarkeit (Telefonnummer) bekannt zu geben.
- VI. 11.3.** Unter Hinweis auf die Anforderungen nach den obigen Punkten 1) und 2) sind ausreichende Erschütterungsschutzmaßnahmen zu treffen, dass die maximale resultierende Schwinggeschwindigkeit $v_{R,max}$ nach ÖNORM S 9020 an den Fundamenten von Wohnobjekten den Wert von 4 mm/s nicht überschreitet bzw. Schäden an Bauwerken, Sachgütern und Kuturgütern vermieden werden.
- VI. 11.4.** Über die in den Punkten 1. bis 3. angeführten Abweichungen des üblichen Baubetriebes, sowie über eventuelle Lärm- oder Erschütterungsbeschwerden der Nachbarn und die daraus abgeleiteten Konsequenzen sind kurze Protokolle anzufertigen und zur jederzeitigen Einsichtnahme durch die Behörde zu sammeln.

Betriebsphase:

- VI. 11.5.** Die durch den Schienenverkehr auf der Projektstrecke in Aufenthaltsräumen von Wohnobjekten auftretenden Erschütterungsimmissionen sind durch geeignete Maßnahmen möglichst niedrig zu halten. Als Zielwert gilt die Einhaltung der Kriterien für „guten Erschütterungsschutz“ nach ÖNORM S 9012. Die Kriterien der Norm für „ausreichenden Erschütterungsschutz“ dürfen keinesfalls überschritten werden.
- VI. 11.6.** Nach Fertigstellung und Inbetriebnahme des Projekts sind in repräsentativen Wohnobjekten Kontrollmessungen der durch den Schienenverkehr hervorgerufenen Erschütterungsimmissionen vorzunehmen und die Ergebnisse nach den Kriterien der ÖNORM S 9012 zu bewerten.
- VI. 11.7.** Über die Ergebnisse der nach obigem Punkte 6. vorgenommenen messtechnischen Überprüfungen sind entsprechende Berichte zu erstellen, aufzubewahren und der Behörde auf Verlangen vorzulegen.

VI. 13. Maßnahmen aus Sicht des Fachgebietes Verkehr (Eisenbahn/Schiene)

- VI. 13.1.** Die Entwässerungsmaßnahme links der Bahn von ca. km 14,450 bis ca. km 14,540 im Bereich des Umkehrplatzes der Fritz Koller Industries Holding GmbH ist auf die platzsparendste Variante (hydraulisch gleichwertig, Drainage oder Grabenmauer wie davor bzw. danach auch schon vorgesehen) umzuplanen.
- VI. 13.2.** Die Breite der Fuß- bzw. Radwegverbindungen beidseitig der Bahn zwischen Unterführung Stadlauerstraße und Auparkweg ist mit der Stadt Wien abzustimmen.

VI. 14. Vorschriften aus luftfahrttechnischer Sicht:

- VI. 14.1.** In der mit Verordnung des Bundesministers für Verkehr vom 22.10.1976, Zl. 33.106/17-1/6-1976 festgelegten Sicherheitszone für den Flughafen Wien-Schwechat ist nur der Einsatz von Baugeräten die eine maximale Höhe über Grund von 60m nicht überschreiten zu lässig.
- VI. 14.2.** Während des Einsatzes ist jeweils am höchsten Punkt von Baugeräten welche eine Höhe von 20 m über Grund überragen ein Hindernisfeuer (rotes Dauerlicht, Lichtstärke im Erhebungswinkel von 10o über der Horizontalen durch die Lichtquelle in alle Azimutrichtungen von mindestens 50 cd) mit je einer 100%-igen Reserve (pro Hindernisfeuer) für den Fall eines Ausfalles, zu betreiben.

VII. Entscheidung über Einwendungen

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

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

abgewiesen.

- VII.2.** Zivilrechtliche Ansprüche werden

zurückgewiesen

und auf den Zivilrechtsweg verwiesen.

- VII.3.** Nicht verfahrensgegenständliche Einwendungen werden

zurückgewiesen.

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

**VII.4. Verspätete Einwendungen werden
zurückgewiesen.**

VIII. Rechtsgrundlagen

- § 23b Abs. 1 Z. 2 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993 idF BGBl. I Nr. 95/2013
§ 24 Abs 1 und Abs 4 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 - UVP-G 2000, BGBl. 697/1993 idF BGBl. I Nr. 95/2013
§ 24f Abs 1, Abs 1a, Abs 2, Abs 3 sowie Abs 5 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 - UVP-G 2000, BGBl. 697/1993 idF BGBl. I Nr. 95/2013

jeweils unter Mitwirkung von

- §§ 2, 3 und 5 Hochleistungsstreckengesetz -HIG, BGBl. Nr. 135/1989 idF BGBl. I Nr. 154/2004
- § 31f und § 20 Eisenbahngesetz 1957 - EisbG, BGBl. Nr. 60 idF BGBl. I Nr. 50/2012
- § 94 ArbeitnehmerInnenschutzgesetz - ASchG, BGBl. Nr. 450/1994 idF BGBl. I Nr. 147/2006 idF BGBl. I Nr. 71/2013
- §§ 9, 10, 32, 105, 111 und § 127 Abs 1 lit b iVm § 38 Wasserrechtsgesetz 1959 - WRG1959, BGBl. Nr. 215/1959 idF BGBl. I Nr. 98/2013
- §§ 17 bis 19 iVm § 185 Abs 1 Z 6 des Forstgesetzes 1975 (ForstG), BGBl. Nr. 440 idF BGBl. I Nr. 189/2013
- § 153 Abs 2 und § 156 Mineralrohstoffgesetz – MinroG, BGBl. I Nr. 38/1999 idF BGBl. I Nr. 129/2013
- § 85 Abs 1, § 92 Abs 2, § 94 Luftfahrtgesetz – LFG BGBl. Nr. 253/1957 idF BGBl. I Nr. 108/2013
- §14 Abs 3 Bundesstraßengesetz
- §§ 44a ff und 59 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 – AVG, BGBl. Nr. 51 idF BGBl. I Nr. 161/2013

B. Nichtigklärung eines eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsbescheides

Der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsbescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 12. Dezember 2012, GZ. BMVIT- 820.333/0005-IV/SCH2/2012 betreffend die eisenbahnrechtliche Genehmigung der Elektrifizierung der HL-Strecken Gänserndorf - Marchegg und Wien – Staatsgrenze bei Marchegg wird als nichtig erklärt.

Rechtsgrundlage:

§ 24 Abs. 10 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993 idF BGBl. I Nr. 95/2013

C. Kosten

Vorschreibung von Kommissionsgebühren des Bundes:

Für die am 13. März 2014 sowie am 2. und 3. April 2014 durchgeführten Amtshandlungen (öffentliche Erörterung, öffentliche mündliche Verhandlung) hat die ÖBB-Infrastruktur AG für insgesamt 93 Halbstunden (eine Halbstunde zu € 13,80) für drei Vertreter des bmvit

€ 1283,40

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

Rechtsgrundlagen:

§§ 59 Abs 1, 76 und 77 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz
Bundes-Kommissionsgebührenverordnung 2007, BGBl. II. Nr. 262/2007

B e g r ü n d u n g:

A. Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens

Verfahrensablauf

Antrag und Einleitung der Umweltverträglichkeitsprüfung und des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens:

Mit **Antrag vom 8. April 2013** hat die ÖBB-Infrastruktur AG um die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß den §§ 23b, 24 und 24f Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 angesucht, sowie um Mitbewertung der für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen angesucht, welche vom Bund zu vollziehenden sind.

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

Daraufhin wurde seitens der Behörde das Prüfungsverfahren im Sinne des § 24a Abs 2 UVP-G 2000 eingeleitet und die Ergänzungsbedürftigkeit des Genehmigungsantrages bzw. der Umweltverträglichkeitserklärung geprüft. Weiters wurden im Sinne des § 24a Abs 3 leg cit die Projektun-

terlagen aus fachlicher und rechtlicher Sicht im Hinblick auf ihre Vollständigkeit einer Prüfung unterzogen.

Zur fachlichen Prüfung des Antrages sowie zur Erstellung der zusammenfassenden Bewertung wurden seitens der Behörde Gutachter aus folgenden Fachbereichen bestellt bzw. herangezogen:

- Abfallwirtschaft und Bodenchemie
- Denkmalschutz
- Elektromagnetische Felder, Licht und Beschattung
- Forsttechnik, Wald- und Wildökologie
- Gewässerökologie
- Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik
- Humanmedizin
- Lärm- und Erschütterungsschutz
- Raumplanung, Landschaftsbild und Sachgüter
- Ökologie (Tiere, Pflanzen, Lebensräume)
- Verkehr – Schiene /Eisenbahn
- Verkehr (Straße)
- Wasserbautechnik

Von der Behörde wurde auch ein UVP-Koordinator zur Unterstützung der Behörde sowie der Koordination der Erstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens (Gesamtgutachten) beauftragt, wobei seitens der Koordination auch die Fachgebiete Raumplanung, Landschaftsbild, und Sachgüter im Umweltverträglichkeitsgutachten mitbehandelt wurden.

Im Sinne der Koordinationsverpflichtung des § 24f Abs 7 UVP-G 2000 erfolgten im Zuge des Verfahrens auch entsprechende Kontaktaufnahmen und Besprechungen der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs 1 UVP-G mit der Behörde gemäß § 24 Abs 3 (Wiener und Niederösterreichische Landesregierung) sowie den mitwirkenden Behörden (Maigistrat der Stadt Wien, Bezirkshauptmannschaft Gänserndorf, Verkehrs-Arbeitsinspektorat).

Angemerkt wird, dass die ÖBB-Infrastruktur AG der UVP-Behörde bereits mit Schreiben vom 1. Februar 2012, angekündigt hat, die Durchführung eines Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens und eines teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens gemäß § 23b iVm § 24 Abs 1 UVP-G 2000 für das gegenständliche Vorhaben beantragen zu wollen. Der Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG auf Durchführung des Vorverfahrens ist unter Vorlage eines Konzepts für die Umweltverträglichkeitserklärung (einschließlich Übersichtslageplan) erfolgt. Das beantragte Vorverfahren wurde mit Stellungnahme der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs 7 iVm § 4 Abs 2 UVP-G 2000 vom 30. April 2012, GZ. MVIT-820.341/0006-IV/SCH2/2012 abgeschlossen. Seitens der Sachverständigen bestanden, bei entsprechender Berücksichtigung der Stellungnahmen und Empfehlungen keine Einwände gegen das zu diesem Zeitpunkt vorliegende Konzept zur Umweltverträglichkeitserklärung.

Kundmachung des verfahrenseinleitenden Antrages und öffentliche Auflage:

Der das gegenständliche Verfahren einleitende Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG vom 8. April 2012 sowie die öffentliche Auflage der Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) vom 27. Mai 2013 bis einschließlich 10. Juli 2013 sind nach den Bestimmungen des Großverfahrens gemäß §§ 44a und 44b des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 (AVG) iVm §§ 24 Abs 8 iVm § 9 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000) mittels Edikt vom 15. Mai 2013, kundgemacht worden.

In diesem Edikt wurde auch darauf hingewiesen, dass gegen dieses Vorhaben während dieser Auflagefrist bei der Behörde schriftlich Einwendungen eingebracht werden können. Des Weiteren erfolgten die wesentlichen Rechtsbelehrungen, wonach Beteiligte, wenn sie nicht rechtzeitig Einwendungen gegen das Vorhaben erheben, insoweit ihre Parteistellung verlieren. Ebenso wurde die Möglichkeit der Entstehung von Bürgerinitiativen und deren Teilnahme am Verfahren als Partei angeführt. Zuletzt wurde hervorgehoben, dass alle weiteren Kundmachungen und Zustellungen in diesem Verfahren durch Edikt vorgenommen werden können. Im Zuge dieser Einwendungsfrist erfolgten die vom Verhandlungsleiter bereits einleitend genannten Stellungnahmen.

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

Nach einer Erstprüfung der vorgelegten Unterlagen wurden diese mit Schreiben vom 15. Mai 2013 den Bestimmungen des § 24a Abs. 3 bis 5 UVP-G 2000 entsprechend an die mitwirkenden Behörden, die Standortgemeinden, an die Wiener und Niederösterreichische Umweltschutzanstalt und an das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (UBA), das Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, sowie jeweils an den Landeshauptmänner und an die wasserwirtschaftlichen Planungsorgane von Wien und Niederösterreich übermittelt. Unter anderem erfolgte die Anhörung der Interessensvertretungen und der Gemeinden im Sinne des § 4 Abs. 1 HIG zur Erlangung einer Trassengenehmigung nach § 3 Abs. 2 HIG.

In Erfüllung von Artikel 2 Absatz 2 des Abkommens zwischen der Regierung der Slowakischen Republik und der Österreichischen Bundesregierung über die Umsetzung des Übereinkommens über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen vom 14. Oktober 2004, BGBl. III Nr. 1/2005 vom 14.01.2005, bzw. Artikel 3 Absatz 2 und 5 der Espoo Konvention, BGBl. GZ. BMVIT-820.341/0009-IV/SCH2/2014 wurde das Vorhaben mit Schreiben vom 13. Mai 2013 hinsichtlich allfälliger grenzüberschreitender Auswirkungen im Wege der Espoo-Kontaktstelle (BMLFUW) auch der Slowakischen Republik notifiziert.

Nach der Einleitung des Verfahrens sowie während der Einwendungsfrist vom 17. Mai 2013 bis

einschließlich 1. Juli 2013 wurden beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie folgende schriftliche Stellungnahmen eingebracht:

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

Die Unterlagen wurden den mitwirkenden Behörden bereits vor der öffentlichen Auflage übermittelt bzw. wurden diese bereits bei einer Bürobesprechung am 14. März 2013 über das Vorhaben und das Verfahren informiert.

Seitens der mitwirkenden Behörden bzw. der beteiligten Organisationseinheiten des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie sind bisher folgende Stellungnahmen eingegangen:

1. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Abteilung IV/L3 als Oberste Zivilluftfahrtbehörde, Radetzkystraße 2, 1030 Wien vom 3. Juni 2013
2. Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Abteilung I/3 als Oberste Forstbehörde, Stubenring 1, 1010 Wien vom 4. Juni 2013
3. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Abteilung IV/ST3 als Oberste Bundesstraßenbehörde, Radetzkystraße 2, 1030 Wien vom 3. Juni 2013
4. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Abteilung W3 als Oberste Schifffahrtsbehörde (Ergebnisse der Sitzungen der Grenzgewässerkommission) Radetzkystraße 2, 1030 Wien vom 22. Mai 2013
5. Wiener Umweltschutzabteilung, Magistratsabteilung 22, Magistrat der Stadt Wien, Dresdnerstraße 45, 1200 Wien vom 9. Juli 2013

B. Stellungnahmen der Umweltanwälte, Standortgemeinden und des Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft gemäß § 24a Abs. 4 UVP-G 2000:

Bereits im Zuge der Verfahrenseinleitung wurde gemäß § 24a Abs. 4 UVP-G 2000 den Standortgemeinden der Genehmigungsantrag, die sie betreffenden Projektunterlagen (Trassengenehmigungsunterlagen, Bauentwurf) und die Umweltverträglichkeitserklärung übermittelt. Weiters wurde gemäß § 24a Abs. 4 UVP-G 2000 der Wiener und der Niederösterreichischen Umweltschutzabteilung und dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft unverzüglich die Umweltverträglichkeitserklärung übermittelt und diesen die Möglichkeit zur Stellungnahme eingeräumt.

Bis zum Ende der Auflagenfrist sind folgende Stellungnahmen eingegangen:

1. NÖ Umweltschutzabteilung, Wiener Straße 54, 3109 St. Pölten vom 28. Mai 2013
2. Stadt Wien, Magistratsdirektion, Rathaus, 1082 Wien vom 14. Juni 2013
3. Marktgemeinde Leopoldsdorf im Marchfelde, Rathausplatz 3, 2285 Leopoldsdorf im Marchfelde vom 4. Juli 2013
4. Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Referat Umweltbewertung, Spittelauer Lände 5, 1090 Wien vom 9. Juli 2013

5. Marktgemeinde Oberebenbrunn, Hauptplatz 11, 2283 Oberebenbrunn vom 8. Juli 2013
6. Wiener Umwelthanwaltschaft, 1190 Wien, Muthgasse 62, Riegel F, 1. Stock, Top 1.39 vom 5. Juli 2013
7. Marktgemeinde Lasseer, Obere Hauptstraße 4, 2291 Lasseer, vom 10. Juli 2013
8. Gemeinde Untersiebenbrunn, Hauptstraße 16, 2284 Untersiebenbrunn vom 10. Juli 2013
9. Gemeinde Glinzendorf, 2282 Glinzendorf 17 vom 10. Juli 2013

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

Im Zuge dieses Verfahrens wurde u. a. um Erteilung der Trassengenehmigung gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 iVm § 3 Abs. 2 Hochleistungsstreckengesetz (HIG), BGBl. Nr. 135/1989 idGF für die Sicherstellung des Trassenverlaufes des im Betreff genannten Bauvorhabens angesucht. Den gesetzlichen Interessensvertretungen, den Ländern Wien und Niederösterreich sowie den Standortgemeinden wurde die Möglichkeit im Zuge der öffentlichen Auflage des Antrages eingeräumt.

Während der Auflagefrist ist folgende Stellungnahme eingelangt:

1. Kammer für Arbeiter und Angestellte für Niederösterreich, Windmühlgasse 28, 1060 Wien vom 14.06.2013
2. Wirtschaftskammer Niederösterreich, Landsbergerstraße 1, 3100 St. Pölten vom 8. Juli 2013

D. Stellungnahmen gemäß § 24 Abs. 8 iVm § 9 UVP-G 2000 und §§ 44a und b AVG:

Mit Edikt der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 15. Mai 2013, GZ. BMVIT-820.341/0007-IV/SCH2/2013 wurde der verfahrenseinleitende Antrag gemäß § 24 Abs. 8 UVP-G 2000 iVm § 9 leg. cit. kundgemacht und jedermann die Möglichkeit eingeräumt, bei der Behörde, der Bezirkshauptmannschaft Gänserndorf und den Standortgemeinden Wien und Marchegg von Montag, den 27. Mai 2013 bis einschließlich Mittwoch, den 10. Juli 2013 in die Projektunterlagen, insbesondere die Umweltverträglichkeitserklärung, Einsicht zu nehmen. Während dieses Zeitraumes konnte gemäß § 9 Abs. 1 UVP-G jedermann zum Verfahren und der Umweltverträglichkeitserklärung eine schriftliche Stellungnahme abgegeben. Unter einem wurde unter Anwendung der Großverfahrensbestimmungen der §§ 44a ff AVG den Parteien und Beteiligten gemäß § 44a Abs 2 Z 2 die Möglichkeit zur Erhebung schriftlicher Einwendungen gegeben. Gemäß § 44b Abs 1 AVG verlieren Parteien, sofern der Antrag durch Edikt kundgemacht wird, ihre Stellung als Partei, soweit sie nicht rechtzeitig bei der Behörde schriftliche Einwendungen erheben. Von dem Recht zur Stellungnahme haben innerhalb offener Frist die nachfolgend angeführten Personen Gebrauch gemacht:

1. Stellungnahme der Fritz Koller Industries Holding GmbH und der Kubicek Fördertechnik GmbH, beide Glinzendorf 41, 2282 Glinzendorf, vertreten durch die Architekt Alexander Ertl ZT-GmbH, Ottakringer Straße 242/1, 1160 Wien vom 24. Juni 2013
2. Wien 3420 Aspern Development AG, Seestadtstraße 27/13, 1220 Wien vom 01. Juli 2013

3. Margarethe und Constantin Parthé, Alois-Pragerstraße 44, 2283 Obersiebenbrunn, vom 3. Juli 2013
4. Wilfried Selbach Bahnhofstraße 11 und 12, 2283 Obersiebenbrunn vertreten durch Christian Selbach, Obere Augasse 4, 2305 Eckartsau vom 02.07.2013 mit Ergänzung vom 07. Juli 2013
5. Heidemarie Selbach, Bahnhofstraße 13, 2283 Obersiebenbrunn vom 07. Juli 2013
6. Birgit Stransky, Bahnhofstraße 13, 2283 Obersiebenbrunn vom 07. Juli 2013
7. Johannes Riedmüller, Transporte-Kieswerke-Erdbau, Kieswerkstraße 1, 2291 Schönfeld vertreten von Rechtsanwalt Dr. Nikolaus Friedl, Wollzeile 25, 1010 Wien vom 9. Juli 2013
8. Mag. Alexander Perl, Alois-Prager-Straße 39, 2283 Obersiebenbrunn vom 08. Juli 2013
9. Wolfgang Horak, Am Krautgarten 18/2 11, 1220 Wien und weitere Nachbarn vom 10. Juli 2013
10. ASFINAG, Rotenturmstraße 5-9, 1011 Wien vom 9. Juli 2013
11. Wirtschaftsagentur Wien, Ebendorferstraße 2, Wien, vertreten durch Sunder – Pläßmann Loibner & Partner Rechtsanwälte OG, Johannesgasse 22/6, 1010 Wien, vom 9. Juli 2013
12. Austrian Power Grid AG, Wagramer Straße 19, 1220 Wien, IZD-Tower vom 21. Juni 2013
13. Verein zur Förderung der Regionalentwicklung im Marchfeld, Stift Melk Gasse 3/3 DG 2291 Lasse, vom 10. Juli 2013
14. Petra Gaunersdorfer, Bahnhofstraße 14/ 4, 2283 Obersiebenbrunn vom 10. Juli 2013
15. Wolfgang Rehm, Semperstraße 37/13, 1180 Wien bzw. Friedweg 11, 2294 Marchegg vom 10. Juli 2013

E. Weiters wurden Stellungnahmen und eine Unterschriftenlisten von der nachstehend angeführten Personengruppe vorgelegt und gemäß § 19 Abs. 1 Z 6 UVP-G 2000 (Bürgerinitiativen) Parteistellung behauptet:

- „Bürgerinitiative“, Sprecher Mag. Alexander Perl, Alois-Prager-Straße 39, 2283 Obersiebenbrunn vom 8. Juli 2013
-

F. Stellungnahmen von anerkannten Umweltorganisationen gemäß § 3 Abs 7a UVP-G

- Ökobüro, Koordinationsstelle österreichischer Umweltorganisationen, Volksgartenstraße 1, 1010 Wien vom 9. Juli 2013

G Stellungnahme hinsichtlich der grenzüberschreitenden Auswirkungen gem. § 24 Abs 10 UVP-G

- Stellungnahme der Slowakischen Republik, Ministerstvo Životného Prostredia, Slovenskej Republiky Sekcia environmentálneho hodnotenia a riadenia, odbor environmentálneho posudzovania, Námestie L'udovita Štura 1, 81235 Bratislava, Slovenská Republika vom 16. August 2013

Bereits während der öffentlichen Auflage des Antrags und der Unterlagen wurde der erste Entwurf des Prüfbuchs den Sachverständigen zur Ausarbeitung übermittelt.

Nach Abschluss der öffentlichen Auflage des Antrags und der Unterlagen waren seitens der Projektwerberin Auskunftsansuchen der Sachverständigen zu beantworten. Aufgrund der innerhalb der Auflagefrist vorgetragenen Stellungnahmen und dem angeführten Auskunftsbegehren der Sachverständigen sowie der zwischenzeitigen Novelle des Forstgesetzes waren die Unterlagen durch die Antragstellerin nochmals zu überarbeiten.

Mit Antrag vom 19. Dezember 2013 wurden die ergänzten Unterlagen von der Antragstellerin der Behörde vorgelegt.

Seitens des forsttechnischen Sachverständigen wurde hierauf das forstrechtliche Rodungsgutachten vom 19. Jänner 2014 erstellt.

Mit 13. Februar 2014 wurde das Umweltverträglichkeitsgutachten fertig gestellt und von der UVP-Koordination der Behörde übermittelt.

Mit Edikt vom 13. Februar 2014 wurde die Anberaumung der öffentlichen Erörterung für 13. März 2014 und der öffentlichen mündlichen Verhandlung für 2. und 3. April 2014 gemäß § 24 Abs. 7 iVm §16 UVP-G 2000 und § 44e AVG nach den Bestimmungen des § 44d AVG kundgemacht.

Unter einem erfolgte in diesem Edikt auch die Kundmachung der öffentlichen Auflage des Umweltverträglichkeitsgutachtens einschließlich der erfolgten Auskünfte der Projektwerberin gemäß § 24c Abs. 8 UVP-G 2000 und der sonst ausgetauschten und ergänzten vollständigen Unterlagen bei der UVP-Behörde, der Bezirkshauptmannschaft Gänserndorf und den Standortgemeinden Wien und Marchegg vom 13. Februar 2014 bis zum 3. April 2014.

Nach Auflage des Gutachtens und der ergänzten Unterlagen sind beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie bis zum Beginn der mündlichen Verhandlung weitere schriftliche Stellungnahmen eingelangt:

1. Stellungnahme des Bundesministeriums für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft, Sektion IV Energie und Bergbau, Abteilung 11, Denigasse 31, 1200 Wien vom 20. Februar 2014
2. Stellungnahme des Amtes der NÖ Landesregierung, Gruppe Wasser, Abteilung Wasserwirtschaft, Landhausplatz 1, 3109 St. Pölten als Wasserwirtschaftliches Planungsorgan vom März 2014
3. Stellungnahme des Bundesministeriums für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, Stubenring 1, 1010 Wien vom 25.03.2014
4. Stellungnahme von Wolfgang Horak, Interessensgemeinschaft am Krautgarten, 1220 Wien vom März 2014, 21. März 2014 sowie vom 27. März 2014 einschließlich der Antworten der ÖBB-Infrastruktur AG vom 12. März 2014 und vom 27. März 2014

5. Stellungnahme der Wr. Linien GmbH & Co KG, Technische Prüfstelle, Erdbergstraße 202, 1030 Wien, vom 31. März 2014
6. Ergänzende Stellungnahme der Wirtschaftsagentur Wien, rechtsfreundlich vertreten durch Sundner-Platzmann, Loibner & Partner Rechtsanwälte OG, Johannesgasse 22/6, 1010 Wien vom 31. März 2014

Öffentliche Erörterung

Im Sinne der im UVP-Gesetz vorgesehenen mehrmaligen Einbindung der Öffentlichkeit, insbesondere durch die öffentliche Auflage des Antrags, der sonstigen Unterlagen, insbesondere der Umweltverträglichkeitserklärung fand am 13. März 2014 im Auland Hotel Siebenbrunnerhof, Hauptstraße 28, 2284 Untersiebenbrunn eine öffentliche Erörterung gemäß § 44c AVG statt.

mündliche Verhandlung

Am 2. und 3. April 2014 wurde die öffentliche mündliche Verhandlung im Auland Hotel Siebenbrunnerhof, Hauptstraße 28, 2284 Untersiebenbrunn durchgeführt. Das Ergebnis der Verhandlung ist der einen integrierenden Bestandteil dieses Bescheides darstellenden Verhandlungsschrift, GZ. MVIT-820.341/0009-IV/SCH2/2014, zu entnehmen.

Mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie vom 7. April 2014, GZ. BMVIT-820.341/0009-IV/SCH2/2014, wurde die Auflage der Verhandlungsschrift gemäß § 44e Abs 3 AVG in den Standortgemeinden und bei der Behörde durch öffentlichen Anschlag in den Standortgemeinden und Veröffentlichung im Internet kundgemacht.

Ergänzende Stellungnahme

Mit E-Mail vom 8. April 2014 hat Herr Wolfgang Horak, auch im Namen der Initiative „am Krautgarten“ ergänzend eingewendet, dass die Guido Lammer Gasse und die Hyazinthengasse minimal befahren sind und problemlos „von der anderen Seite“ angefahren werden können; es ergebe sich dadurch kein Umweg und auch keine andere Benachteiligung. Dass die Antragstellerin mit Hinweis auf die Reisezeit nicht bereit ist, im innerstädtischen Bereich etwas langsamer zu fahren, sei schlichtweg ignorant. Nur die Bahn dürfe so etwas sagen; alle anderen Verkehrsteilnehmer werden laufend aufgefordert, im dicht bebauten Gebiet aus vielen Gründen das Tempo zu reduzieren.

Mit weiterem E-Mail von Wolfgang Horak vom 19. Mai 2015 wurde nochmals eine "Langsamfahrzone" im dicht bebauten, innerstädtischen Wiener Stadtgebiet zwischen Hausfeldstraße und Stadlauer Bahnhof gefordert. Solche Zonen, die im Straßenverkehr bereits Standard sind, müssen aus Sicht von Herrn Horak bzw. der Initiative „Am Krautgarten“ auch im Schienenverkehr zum Schutz der Bevölkerung und der Umwelt Einzug finden. Auf die Gesamtfahrzeit seien die Auswirkungen gering, der Lärm könne aber auf dieser Art und Weise signifikant reduziert werden.

Die Anfrage wurde an die Antragstellerin mit dem Ersuchen um Beantwortung weitergeleitet. Die ÖBB-Infrastruktur AG hat die Frage(n) von Herrn Horak mit E-Mail vom 11. April 2014 folgendermassen beantwortet:

„Die beiden genannten Gassen sind minimal befahren und können problemlos „von der anderen Seite“ angefahren werden; kein Umweg und auch keine andere Benachteiligung“

Die Hirschstettner Straße ist als Unterführung geplant. Die Lage der Hirschstettner Straße wurde aus technischer Sicht auf das tiefst mögliche Niveau trassiert, um die Anbindungen der Guido Lammer Gasse nördlich und die Hyazinthengasse südlich der Bahn mit allen einzuhaltenden Trassierungsparametern errichten zu können. Somit ergibt sich bei Längsneigungen für Hochleistungsstrecken von 6‰ die im Einreichoperat dargestellte Gleislage. Ein Kappen der Zufahrten der oben genannten Straßen liegt nicht in der Sphäre der ÖBB.

Ein Anheben der Streckengeschwindigkeit auf 160 km/h steht stellvertretend für die Aussage, dass die Strecke trassierungstechnisch (Radien von Bögen, Wannan oder Kuppen, Übergangsbögen, Überhöhungen etc.) auf ein bestimmtes Niveau gehoben wird. Dies geschieht beinahe auf der gesamten Strecke. Ein Teilbereich, der davon ausgenommen ist, befindet sich zwischen der Erzherzog Karl Str. und dem Anschlussbahngleis Konsum in Wien, wo die Strecke auf 60 bzw. 120 km/h trassiert wird. Auch bei einer möglichen Geschwindigkeit von 160 km/h wird diese nach dem Ausbau der Strecke nur von wenigen Fahrzeugen erreicht werden bzw. erreicht werden können. Nah- und Ferngüterzüge werden so wie derzeit auch weiterhin max. 100 km/h fahren. Personennahverkehrszüge werden auf Grund der innerstädtischen Dichtigkeit der Haltestellen im Stadtgebiet von Wien keine hohen Geschwindigkeiten fahren. Lediglich Fernreisezüge werden teilweise Geschwindigkeiten von 160 km/h erreichen können. Generell kann noch festgehalten werden, dass jegliche Züge, die von Stadlau in Richtung Marchegg bzw. in die Gegenrichtung verkehren, im Nahbereich der Hast. Erzherzog Karl Str. keine hohen Geschwindigkeiten erzielen können, da in diesem Bereich die max. gefahrene Geschwindigkeit 60 km/h beträgt und dies wird sich auch nach dem 2-gleisigen Ausbau nicht ändern.

Die Antwort der ÖBB-Infrastruktur AG wurde Herrn Horak mit E-Mail vom 20. Mai 2014 zur Kenntnis gebracht. Des weiteren wurde Herr Horak darauf hingewiesen, dass das Ermittlungsverfahren am Ende der Mündlichen Verhandlung am 3. April 2014 gemäß § 39 Abs. 3 AVG für geschlossen erklärt wurde.

Vorhaben

Das Projektgebiet (km 0,740 bis km 37,920 der ÖBB-Strecke 117) reicht von der Haltestelle Erzherzog Karl-Straße in Wien bis zur Staatsgrenze nächst Marchegg. Mit dem Projekt werden ua folgende Maßnahmen umgesetzt bzw. Ziele verwirklicht:

- zweigleisiger Ausbau der bestehenden eingleisigen Strecke;

- Elektrifizierung von Strecken- und Bahnhofsgleisen;
- Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf V_{max} 160 km/h;
- Verbesserung der Sicherheit durch Auflassung von Eisenbahnkreuzungen oder deren technische Sicherung;
- Attraktivierung von Bahnhöfen und Haltestellen mit verbesserter Zugangssituation zu den Bahnsteigen;
- Einrichtung von Wegeleit- und Verbesserung von Informationssystemen für Reisende und zeitgemäße Umweltstandards bezüglich Lärm- und Erschütterungsschutz sowie
- Entwässerungen.

Infolge der Länge des betroffenen Streckenabschnitts erfolgt die Umsetzung des Vorhabens in zwei Modulen, wobei das Modul 1 wiederum unterteilt ist. Der Streckenausbau und die Elektrifizierung sollen auf slowakischer Seite durch die dortige Infrastrukturträgerin fortgesetzt werden.

Ergebnis des Umweltverträglichkeitsgutachtens

Das vorliegende Umweltverträglichkeitsgutachten vom wurde auf Basis der Umweltverträglichkeitserklärung und der sonstigen Projektunterlagen und Gutachten einschließlich der in dieser angeführten Unterlagen erstellt.

Die Gutachter kommen zu folgendem Ergebnis:

Das darauf erstattete Umweltverträglichkeitsgutachten (UVG) vom 13. Februar 2014 kommt zu folgender Gesamtschlussfolgerung zur Umweltverträglichkeit für das gegenständliche Vorhaben:

„Unter der Voraussetzung, dass die in der UVE enthaltenen und die von den unterfertigten Sachverständigen dargelegten, zur Erreichung der Schutzziele zusätzlich als zwingend erforderlich erachteten Maßnahmen berücksichtigt werden, ist im Sinne einer umfassenden und integrativen Gesamtschau die Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Vorhabens gegeben.“

Die Gutachter haben sich gemäß § 24c Abs. 5 Z 2 UVP-G2000 mit den Vorbringen der Einwender im Fragenbereich 4 des Umweltverträglichkeitsgutachtensfachlich auseinandergesetzt. Die Unterlagen bzw. das Vorhaben wurden durch die beteiligten Sachverständigen im Hinblick auf die Auswirkungen des Vorhabens in einer umfassenden und integrativen Gesamtschau geprüft.

Sachverhalt

Die Projektunterlagen (Umweltverträglichkeitserklärung samt technischen Grundlagen, Bauentwurf, Planunterlagen für das Trassengenehmigungsverfahren, Gutachten gemäß § 31a EISbG) stellen die Beurteilungsgrundlage für die Erstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens dar und werden die sich aus diesem ergebenden Beschreibungen des Projektes und der Umwelt als maßgebender, entscheidungsrelevanter Sachverhalt der rechtlichen Beurteilung zugrunde gelegt. Somit kann als entscheidungsrelevanter Sachverhalt hinsichtlich der Umweltverträglichkeit des Vor-

habens insbesondere auf die Beschreibungen des Umweltverträglichkeitsgutachtens im Kapitel „Beschreibung des Vorhabens“, S 34-37 verwiesen werden.

Der Umfang der Genehmigung ergibt sich insbesondere aus den einzelnen Unterlagen des Projektes. Diesbezüglich wird auf das vorliegende Einlagenverzeichnis bzw das Inhaltsverzeichnis nach dem EisbG verwiesen.

Beweiswürdigung und rechtliche Beurteilung

Die Entscheidung gründet sich auf das durchgeführte Ermittlungsverfahren, insbesondere auf das Einreichprojekt (Umweltverträglichkeitserklärung samt technischen Beilagen, Planunterlagen für den Trassenverlauf, Bauentwurf) das Gutachten gemäß § 31a EisbG und auf das im UVP-Verfahren erstellte Umweltverträglichkeitsgutachten, unter Einbeziehung der Stellungnahmen und Erklärungen der Parteien, Beteiligten und sonst beizuziehenden Stellen.

Das von der Projektwerberin vorgelegte Gutachten gem. § 31a EisbG vom 4. März 2013 samt Ergänzung vom 10. Dezember 2013 sowie das im Zuge die Verfahrens erstellte Umweltverträglichkeitsgutachten vom 13. Februar 2014, das forsttechnische Gutachten vom 19. Jänner 2014 sowie die sachverständige geologische Stellungnahme zu § 153 MinroG vom 5. Juni 2013 sind vollständig, schlüssig und nachvollziehbar.

Rechtliche Grundlagen

1. Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz:

Gemäß § 23b Abs 1 Z1 UVP-G 2000 ist bei Vorhaben für Hochleistungsstrecken u. a. für den Neubau von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken oder ihrer Teilabschnitte die nicht bloß in Ausbaumaßnahmen auf bestehenden Eisenbahnen bestehen, eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem dritten Abschnitt des UVP-G 2000 durchzuführen.

Wenn ein Vorhaben gemäß § 23a oder § 23b einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen ist, hat die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000 idgF die Umweltverträglichkeitsprüfung und ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen. In diesem Genehmigungsverfahren sind alle vom Bund zu vollziehenden, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen anzuwenden, auch soweit sie in den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinden fallen.

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

1. Emissionen von Schadstoffen sind nach dem Stand der Technik zu begrenzen,
2. die Immissionsbelastung zu schützender Güter ist möglichst gering zu halten, wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die

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

Bei Eisenbahnvorhaben im Sinne des § 23b UVP-G 2000 idgF ist gemäß § 24f Abs 2 UVP-G 2000 letzter Satz die Gefährdung der Gesundheit und Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinne des Abs 1 Z 2 lit. c nach bestehenden besonderen Immissionsschutzvorschriften zu beurteilen. Für die Begrenzung von Schallimmissionen auf Grund des Schienenverkehrs ist seit dem Jahr 1993 für den Neubau und den wesentlichen Umbau von Strecken(-teilen) die Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung, BGBl. Nr. 415/1993, anzuwenden.

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

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

2. Hochleistungsstreckengesetz

Gemäß § 2 Hochleistungsstreckengesetz (HIG) idgF iVm § 13 Abs 1 EisbG erteilt die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie als gemäß § 12 Abs 3 EisbG für Hauptbahnen zuständige Behörde die zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn erforderlichen Genehmigungen. Gemäß § 3 Abs 1 HIG bedarf es für die Sicherstellung des Trassenverlaufes einer Hochleistungsstrecke, die nicht durch Ausbaumaßnahmen - wie etwa Herstellung entsprechender Bahnkörper, Fahrleitungen, Sicherungsanlagen und sonstiger für den Bau und den Betrieb von und den Betrieb auf Hochleistungsstrecken notwendiger Eisenbahnanlagen - auf bestehenden Eisenbahnen einge-

richtet werden kann, einer Trassengenehmigung, die die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie auf Antrag eines Eisenbahnunternehmens nach den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn sowie unter Bedachtnahme auf die sonstigen öffentlichen Interessen und die Ergebnisse der Anhörung (§ 4 HIG) mit Bescheid zu erteilen hat.

Sofern für den Bau oder die Änderung einer Hochleistungsstrecke oder für eine Begleitmaßnahme eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 durchzuführen ist, bedarf die Sicherstellung des Trassenverlaufes einer solchen Hochleistungsstrecke gemäß § 3 Abs 2 HIG ebenfalls einer Trassengenehmigung, die durch Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie zu erteilen ist.

Gemäß § 2 Abs 3 HIG ist im Trassengenehmigungsbescheid der Trassenverlauf insoweit sicher zu stellen, als hierfür ein Geländestreifen festzulegen und in Planunterlagen darzustellen ist. Die Breite dieses Geländestreifens ist entsprechend den örtlichen Verhältnissen festzulegen und darf das Ausmaß nicht überschreiten, welches für die Eisenbahnanlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen, die für den Bau und den Betrieb von und den Betrieb auf einer Hochleistungsstrecke erforderlich sind, notwendig ist, wobei für den Bahnkörper die Breite des Geländestreifens 150 m nicht überschreiten darf.

Gemäß § 5 Abs 1 HIG dürfen nach Erlassung des Trassengenehmigungsbescheides auf den vom künftigen Trassenverlauf betroffenen Grundstücksteilen (Hochleistungsstrecken-Baugebiet), Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen werden, keine Anlagen sonst errichtet oder geändert werden, keine Gewinnung mineralischer Rohstoffe aufgenommen werden sowie keine Deponien eingerichtet oder erweitert werden; ein Entschädigungsanspruch kann hieraus nicht abgeleitet werden. Bauführungen, Anlagenerrichtungen oder -erweiterungen, die Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe sowie die Einrichtung oder Erweiterung von Deponien, die in rechtlich zulässiger Weise vor Erlassung des Trassengenehmigungsbescheides begonnen wurden, werden hievon nicht berührt. Gemäß den Absätzen 3 und 4 leg cit können Ausnahmen von der Rechtswirkung eines erlassenen Trassengenehmigungsbescheides gewährt werden.

Gemäß § 24 Abs 10 UVP-G 2000 hat die grundsätzliche Genehmigung im Verfahren nach § 24 Abs 1 UVP-G 2000 jedenfalls über die für die Trassenentscheidung nach dem Hochleistungsstreckengesetz vorgesehenen Genehmigungsvoraussetzungen abzusprechen.

3. Eisenbahngesetz:

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

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

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

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

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

3a. ArbeitnehmerInnenschutzgesetz:

Bei der Bewilligung von Einrichtungen, Arbeitsmitteln usw. nach dem Eisenbahngesetz 1957 sind nach § 94 Abs 1 Z. 4 ASchG die mit dem Genehmigungsgegenstand zusammenhängenden Belange des Arbeitnehmerschutzes zu berücksichtigen, sofern nicht § 93 anzuwenden ist. Gemäß § 93 Abs 2 ASchG sind u. a. im eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren die Belange des Arbeitnehmerschutzes zu berücksichtigen. Dem jeweiligen Genehmigungsantrag sind die in § 92 Abs 3 ASchG genannten Unterlagen anzuschließen. Die genannten Anlagen dürfen nur genehmigt werden, wenn sie den Arbeitnehmerschutzvorschriften entsprechen und zu erwarten ist, dass

überhaupt oder bei Einhaltung der erforderlichenfalls vorzuschreibenden geeigneten Bedingungen und Auflagen die nach den Umständen des Einzelfalles voraussehbaren Gefährdungen für die Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer vermieden werden.

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

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

4. Wasserrechtsgesetz:

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

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

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

Gemäß § 32 Abs 1 WRG sind Einwirkungen auf Gewässer, die unmittelbar oder mittelbar deren Beschaffenheit (§ 30 Abs. 3) beeinträchtigen, nur nach wasserrechtlicher Bewilligung zulässig. Bloß geringfügige Einwirkungen, insbesondere der Gemeingebrauch (§ 8) sowie die ordnungsgemäße land- und forstwirtschaftliche Bodennutzung (Abs. 8), gelten bis zum Beweis des Gegenteils nicht als Beeinträchtigung. Gemäß Abs 2 lit c) leg. cit. bedürfen einer Bewilligung insbesondere Maßnahmen, die zur Folge haben, dass durch Eindringen (Versickern) von Stoffen in den Boden das Grundwasser verunreinigt wird.

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

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

.....

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

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

Gemäß § 38 Abs 1 WRG ist zur Errichtung und Abänderung von Brücken, Stegen und von Bauten an Ufern, dann von anderen Anlagen innerhalb der Grenzen des Hochwasserabflusses fließender Gewässer sowie von Unterführungen unter Wasserläufen, schließlich von Einbauten in stehende öffentliche Gewässer, die nicht unter die Bestimmungen des § 127 fallen, ist nebst der sonst etwa erforderlichen Genehmigung auch die wasserrechtliche Bewilligung einzuholen, wenn eine solche nicht schon nach den Bestimmungen des § 9 oder § 41 WRG erforderlich ist. Die Bewilligung kann auch zeitlich befristet erteilt werden.

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

a) eine Beeinträchtigung der Landesverteidigung oder eine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit oder gesundheitsschädliche Folgen zu befürchten wären;

b) eine erhebliche Beeinträchtigung des Ablaufes der Hochwässer und des Eises oder der Schiff- oder Floßfahrt zu besorgen ist;

c) das beabsichtigte Unternehmen mit bestehenden oder in Aussicht genommenen Regulierungen von Gewässern nicht im Einklang steht;

d) ein schädlicher Einfluß auf den Lauf, die Höhe, das Gefälle oder die Ufer der natürlichen Gewässer herbeigeführt würde;

- e) die Beschaffenheit des Wassers nachteilig beeinflusst würde;
- f) eine wesentliche Behinderung des Gemeingebrauches, eine Gefährdung der notwendigen Wasserversorgung, der Landeskultur oder eine wesentliche Beeinträchtigung oder Gefährdung eines Denkmals von geschichtlicher, künstlerischer oder kultureller Bedeutung oder eines Naturdenkmals, der ästhetischen Wirkung eines Ortsbildes oder der Naturschönheit oder des Tier- und Pflanzenbestandes entstehen kann;
- g) die beabsichtigte Wasseranlage, falls sie für ein industrielles Unternehmen bestimmt ist, einer landwirtschaftlichen Benutzung des Gewässers unüberwindliche Hindernisse bereiten würde und dieser Widerstreit der Interessen sich ohne Nachteil für das industrielle Unternehmen durch Bestimmung eines anderen Standortes an dem betreffenden Gewässer beheben ließe;
- h) durch die Art der beabsichtigten Anlage eine Verschwendung des Wassers eintreten würde;
- i) sich ergibt, daß ein Unternehmen zur Ausnutzung der motorischen Kraft eines öffentlichen Gewässers einer möglichst vollständigen wirtschaftlichen Ausnutzung der in Anspruch genommenen Wasserkraft nicht entspricht;
- k) zum Nachteile des Inlandes Wasser ins Ausland abgeleitet werden soll;
- l) das Vorhaben den Interessen der wasserwirtschaftlichen Planung an der Sicherung der Trink- und Nutzwasserversorgung widerspricht.
- m) eine wesentliche Beeinträchtigung des ökologischen Zustandes der Gewässer zu besorgen ist;
- n) sich eine wesentliche Beeinträchtigung der sich aus anderen gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften resultierenden Zielsetzungen ergibt.

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

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

(Konzentration der mit anzuwendenden wasserrechtlichen Bestimmungen im eisenbahnrechtlichen Verfahren).

5. Mineralrohstoffgesetz

Gemäß § 153 Abs. 2 MinroG dürfen in Bergbaugebieten nach Maßgabe des § 156 Bauten und andere Anlagen, soweit es sich nicht um Bergbauanlagen handelt, nur mit Bewilligung der Behörde errichtet werden. Dies gilt auch bei wesentlichen Erweiterungen und Veränderungen der Anlagen.

Die Bewilligung gilt als erteilt, wenn sie nicht binnen drei Monaten nach Vorlage des Ansuchens von der Behörde versagt wird oder wenn die Behörde bis zu diesem Zeitpunkt die Entscheidungsfrist nicht mit Bescheid um bis zu drei Monate verlängert hat. Eine Verlängerung der Entscheidungsfrist ist zulässig, wenn nach den konkreten Umständen des Falles (z.B. wegen schwieriger bergschadenskundlicher Fragen) eine Klärung des Sachverhaltes binnen drei Monaten nicht möglich ist. Im Fall der Verlängerung der Entscheidungsfrist gilt die Bewilligung als erteilt, wenn sie nicht bis zum Ablauf der verlängerten Entscheidungsfrist versagt wird. Dem Ansuchen um Erteilung der Bewilligung sind je zwei Ausfertigungen einer von einem hierzu Befugten erstellten Beschreibung und planlichen Darstellung des Vorhabens anzuschließen.

Nach § 156 Abs. 1 MinroG ist die als „Baubewilligung“ bezeichnete Bewilligung nach § 153 Abs. 2 MinroG von der Behörde zu versagen, wenn

1. durch die Errichtung des geplanten Baus oder einer anderen geplanten Anlage im Bergbaugebiet die Gewinnungs- oder Speichertätigkeit in diesem verhindert oder erheblich erschwert wird, es sei denn, der Bergbauberechtigte nimmt die erhebliche Erschwerung der Gewinnungs- oder Speichertätigkeit auf sich
oder
2. eine wesentliche Veränderung des geplanten Baus oder der geplanten anderen Anlage durch Bodenverformungen nicht ausgeschlossen werden kann und Bodenverformungen oder deren Auswirkungen nicht durch geeignete Maßnahmen oder Sicherheitsvorkehrungen (Abs. 2) vermieden werden können
oder
3. durch den geplanten Bau oder die geplante andere Anlage ein möglichst vollständiger Abbau des Vorkommens nicht mehr möglich ist. Nach Abs. 4 der zitierten Bestimmung (leg. cit.) ist die Bewilligung dann nicht zu versagen, wenn die bergbauliche Inanspruchnahme der Grundstücke nicht innerhalb von 15 Jahren zu erwarten ist. Die voraussichtliche bergbauliche Inanspruchnahme hat der Bergbauberechtigte glaubhaft zu machen.

Gemäß § 156 Abs 3 gelten für wesentliche Veränderungen und Erweiterungen von Anlagen die Abs. 1 und 2 sinngemäß#

6. Luftfahrtgesetz

Gemäß § 85 Abs 1 LFG Innerhalb von Sicherheitszonen (§ 86) sind Luftfahrthindernisse innerhalb von Sicherheitszonen (§ 86) gelegene:

- a) Bauten oberhalb der Erdoberfläche, Anpflanzungen, verspannte Seile und Drähte sowie aus der umgebenden Landschaft herausragende Bodenerhebungen,
- b) Verkehrswege sowie Gruben, Kanäle und ähnliche Bodenvertiefungen.

Die Sicherheitszone ist gemäß § 86 Abs 1 LFG der Bereich eines Flugplatzes und seiner Umgebung, innerhalb dessen ein Luftfahrthindernis gemäß § 85 Abs. 1 nur mit Bewilligung der gemäß § 93 zuständigen Behörde errichtet, abgeändert oder erweitert werden darf (Ausnahmebewilligung). Die nach sonstigen Rechtsvorschriften erforderlichen Bewilligungen bleiben unberührt.

Ein Luftfahrthindernis außerhalb von Sicherheitszonen (§ 85 Abs. 2 und 3 LFG) darf gemäß § 91 LFG, unbeschadet der Bestimmung des § 91a, nur mit Bewilligung der gemäß § 93 zuständigen Behörde errichtet, abgeändert oder erweitert werden (Ausnahmebewilligung). Die nach sonstigen Rechtsvorschriften erforderlichen Bewilligungen bleiben unberührt.

Gemäß § 92 Abs 1 LFG sind unbeschadet der Bestimmungen des § 91a LFG im Antrag auf Erteilung einer Ausnahmebewilligung (§ 86 und § 91) die Lage, die Art und Beschaffenheit sowie der Zweck des Luftfahrthindernisses anzugeben.

Eine Ausnahmebewilligung ist gemäß § 92 Abs 2 LFG mit Bescheid zu erteilen, wenn durch die Errichtung, Abänderung oder Erweiterung des Luftfahrthindernisses die Sicherheit der Luftfahrt nicht beeinträchtigt wird. Sie ist insoweit bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen, als dies im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt oder zum Schutze der Allgemeinheit erforderlich ist, wobei insbesondere die Art und Weise der allenfalls erforderlichen Kennzeichnung des Luftfahrthindernisses (§ 95 LFG) festzulegen ist.

Gemäß § 94 Abs 1 dürfen Anlagen mit optischer oder elektrischer Störwirkung, durch die eine Gefährdung der Sicherheit der Luftfahrt, insbesondere eine Verwechslung mit einer Luftfahrtbefeuerung oder eine Beeinträchtigung von Flugsicherungseinrichtungen sowie eine Beeinträchtigung von ortsfesten Einrichtungen der Luftraumüberwachung oder ortsfesten Anlagen für die Sicherheit der Militärluftfahrt verursacht werden könnten, nur mit einer Bewilligung der gemäß § 94 Abs. 2 leg cit zuständigen Behörde errichtet, abgeändert, erweitert und betrieben werden dürfen. Die nach sonstigen Rechtsvorschriften erforderlichen Bewilligungen bleiben unberührt. Die Bewilligung ist zu erteilen, wenn die Sicherheit der Luftfahrt dadurch nicht beeinträchtigt wird. Die Bewilligung ist insoweit bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen, als dies im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist.

7. Bundesstraßengesetz

Gemäß 14. Abs 1 BStrG kann der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zur Sicherung des Baues einer in den Verzeichnissen aufgenommenen Bundesstraße auch vor Bestimmung des Straßenverlaufes (§ 4 Abs. 1 BStrG) das in einem Lageplan bezeichnete Gelände, das für die spätere Führung der Bundesstraße in Betracht kommt, durch Verordnung zum Bundesstraßenplanungsgebiet erklären. Eine solche Verordnung darf nur erlassen werden, wenn nach dem Stand der Planungs- und Bauvorbereitungsarbeiten die Bestimmung des Straßenverlaufes (§ 4 Abs. 1) in absehbarer Zeit zu erwarten ist und zu befürchten ist, dass durch bauliche Veränderungen in diesem Gelände der geplante Straßenbau erheblich erschwert oder wesentlich verteuert wird.

Gemäß § 14 Abs 3 BStrG dürfen Im Bundesstraßenplanungsgebiet Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen und Anlagen jeder Art weder errichtet noch geändert werden; ein Entschädigungsanspruch kann hieraus nicht abgeleitet werden. Die Behörde hat jedoch Ausnahmen zuzulassen, wenn diese den geplanten Straßenbau nicht erheblich erschweren oder wesentlich verteuern oder zum Schutze des Lebens und der Gesundheit von Personen notwendig sind. Der Bund (Bundesstraßenverwaltung) ist in dem Bewilligungsverfahren Partei im Sinne des § 8 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 - AVG. Bauführungen, die in rechtlich zulässiger Weise vor Erklärung zum Bundesstraßenplanungsgebiet begonnen worden sind, werden hievon nicht berührt.

Gemäß § 14 Abs 5 sind die mit der Erklärung zum Bundesstraßenplanungsgebiet verbundenen Rechtsfolgen auf höchstens fünf Jahre beschränkt. Mit der Bestimmung des Straßenverlaufes (§ 4 Abs. 1) treten die mit der Erklärung zum Bundesstraßenplanungsgebiet verbundenen Rechtsfolgen außer Kraft.

Prüfung der UVP-Pflicht und Zuständigkeit

Die Eisenbahnstrecke Wien – Staatsgrenze bei Marchegg wurde mit Verordnung der Bundesregierung vom 10. Jänner 2012, BGBl II 11/2012 gemäß § 1 Abs 1 HIG zur Hochleistungsstrecke erklärt (5. Hochleistungsstreckenverordnung). Es handelt sich somit bei der gegenständlichen Eisenbahnstrecke um eine Hochleistungsstrecke. Vorhaben an Hochleistungsstrecken fallen bei Vorliegen der UVP-Pflicht gemäß § 23b UVP-G 2000 unter den 3. Abschnitt des UVP-G 2000.

Die gegenständliche Eisenbahnstrecke Wien-Salzburg ist weiters Teil des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems gemäß den Beschluss Nr. 661/2010/EU vom 7. Juli 2010 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Kodifizierung der TEN-V-Leitlinien. In diesem Beschluss wurde die Entscheidung Nr. 1692/96/EG in der Fassung der Entscheidung Nr. 884/2004/EG kodifiziert und ein neuer Anhang mit den Karten der 27 Mitgliedstaaten eingefügt und als Zeithorizont für den Aufbau des Netzes für alle Mitgliedstaaten das Jahr 2020 festgelegt. Anzumerken ist in diesem Zusammenhang auch, dass das gegenständliche Vorhaben Teil der prioritären Achse 17, Paris-Strasbourg-Stuttgart-Wien-Bratislava „Magistrale für Europa“ ist.

Die gegenständliche Eisenbahnstrecke stellt somit unzweifelhaft eine Fernverkehrsstrecke dar.

Das Vorhaben sieht im Wesentlichen die Elektrifizierung sowie den modularen zweigleisigen Ausbau der gegenständlichen Eisenbahnstrecke vor.

Das gegenständliche Vorhaben war daher antragsgemäß einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000 zu unterziehen. Zuständige Behörde gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000 ist gemäß § 47 Abs 2 UVP-G 2000 die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie.

Außerhalb des UVP-Verfahrens wäre die Trassengenehmigung nach § 3 Abs. 1 HIG von der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie mit Bescheid zu erteilen.

Gemäß § 12 Abs. 3 Z 1 EisbG ist die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie als Eisenbahnbehörde zuständig für alle Angelegenheiten der Hauptbahnen. Hauptbahnen sind nach § 4 Abs. 1 Z 1 EisbG Schienenbahnen, die gemäß § 1 HIG zu Hochleistungsstrecken erklärt sind.

Die obzitierten, im gegenständlichen UVP-Verfahren mitanzuwendenden materiellrechtlichen Genehmigungsbestimmungen, nämlich der Trassengenehmigung, der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung (samt den mitanzuwendenden des Arbeitnehmerschutzes), der Genehmigung nach Wasser- und Forstrecht sowie die Ausnahmegenehmigungen nach Berg-, Luftfahrt und Bundesstraßenrecht fallen sohin aufgrund der Bestimmung des § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 allein in die Zuständigkeit der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie.

Teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren

Wie oben ausgeführt ist für Vorhaben nach dem 3. Abschnitt ist kein vollständig konzentriertes Verfahren wie nach dem 2. Abschnitt des UVP-G 2000 durchzuführen, sondern in einem teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren wo alle vom Bund zu vollziehenden, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen anzuwenden sind, auch soweit sie in den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinden fallen.

Aufgrund dieser Einschränkung auf die Mitanzwendung der materiellrechtlichen Bestimmungen der bundesrechtlichen Verwaltungsvorschriften ergibt sich auch, dass die Verfahrensvorschriften der Materiegesetze durch die Behörde gemäß § 24 Abs 1 UVP-G nicht anzuwenden sind. Es liegt somit eine „echte“ Verfahrens- und Entscheidungs(teil)konzentration vor, d.h. die sonst außerhalb des UVP-Verfahrens erforderlichen Genehmigungen, die im Zuge des UVP-Verfahrens in die Zuständigkeit der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie fallen, werden durch die Genehmigung des § 24 Abs 1 UVP-G ersetzt.

Anwendung der Bestimmungen über Großverfahren

Im gegenständlichen Verfahren wurden die Bestimmungen über das Großverfahren angewendet. Nach § 44a Abs 1 AVG kann die Behörde die Anträge durch Edikt kundmachen, wenn an einer Verwaltungssache oder an verbundenen Verwaltungssachen voraussichtlich insgesamt mehr als 100 Personen beteiligt sind. Im konkreten Fall sind durch das Vorhaben unzweifelhaft jedenfalls mehr als 100 Personen betroffen. Dies ergibt sich aus den Antragsunterlagen, insbesondere aus der Umweltverträglichkeitserklärung und der darin vorgenommenen Abgrenzung des Untersuchungsraumes. Die entsprechenden im Zuge des Verfahrens erfolgten Kundmachungen durch Edikt sind der Schilderung des Verfahrensherganges zu entnehmen.

Zeitplan

Festzuhalten ist, dass die Bestimmungen über den Zeitplan durch die Bestimmung des § 24f Abs 7 UVP-G 2000 insofern ergänzt werden, als die UVP-Behörde auch eine Koordinationspflicht trifft, die über das Verfahren gemäß § 24 Abs 1 UVP-G hinausgeht.

Die Überschreitung der gesetzlichen Entscheidungsfrist, nach der die Entscheidung gemäß § 24b Abs 2 UVP-G 2000 ohne unnötigen Aufschub, spätestens jedoch innerhalb von zwölf Monaten zu erfolgen hat, war wegen der von der Antragstellerin vorzulegenden Verbesserungen (Anpassungen der Unterlagen an die geltende Gesetzeslage hinsichtlich des ForstG sowie die sonstigen vorgenommenen Ergänzungen) nicht vermeidbar.

Erfüllung der Genehmigungsvoraussetzungen:

A .Genehmigungsvoraussetzungen nach dem Hochleistungsstreckengesetz

Mit dem Antrag sind von der Bewilligungswerberin zum Zwecke der Anhörung im Sinne des § 4 HIG bei der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie ausreichende Planunterlagen über den Trassenverlauf (Plänen „Trassenverlaufsplan“ „Blatt 1“ bis „Blatt 10“ Einlagezahlen C010201, C010202, C010203, C010204, C010205, C010206, C010207, C010208 jeweils vom Februar 2013 , C010209E, C010210E, jeweils vom Dezember 2013 im Maßstab 1:1.000) übermittelt worden.

Die gesetzliche Vorgabe der Darstellung eines entsprechend den örtlichen Verhältnissen festgelegten erforderlichen Geländestreifens des Trassenverlaufs ist durch die Vorlage von Trassenverlaufsplänen erfüllt worden. Die Breite des Geländestreifens für den Bahnkörper ist geringer als 150 m und erfüllt auch diesbezüglich die gesetzlichen Vorgaben. Darüber hinaus ist der festgelegte Geländestreifen platzsparend ausgewiesen und umfasst nur die für den Bau und Betrieb der Eisenbahn erforderlichen Anlagen (Umweltverträglichkeitsgutachten Seite 245, V 4.3 Trassenverlauf)

Dem Umweltverträglichkeitsgutachten ist auch zu entnehmen, dass die Trasse den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn entspricht (Seiten 244/245V 4.1 Leistung- und Wirtschaftsfähigkeit; öffentliche Interessen).

Gemäß § 4 Abs 1 HIG sind vor Erlassung eines Trassengenehmigungsbescheides die Länder, deren örtlicher Wirkungsbereich von dem geplanten Trassenverlauf berührt wird, sowie die in ihrem Wirkungsbereich berührten gesetzlichen Interessenvertretungen zu hören. Zum Zwecke der Anhörung hat die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom Eisenbahnunternehmen zu erstellende, ausreichende Planunterlagen über den Trassenverlauf zu übermitteln. Bei der Übermittlung sind die Anzuhörenden zur Stellungnahme innerhalb der von der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie festzulegenden angemessenen Fristen zu ersuchen.

Ausnahmen von der Rechtswirkung des 5 Abs 1 HIG erlassenen Trassengenehmigungsbescheides sind gemäß § 5 Abs 2 zulässig, wenn sie den geplanten Trassenverlauf nicht erheblich erschweren oder wesentlich verteuern oder zum Schutz des Lebens und der Gesundheit von Personen notwendig sind. Abweichend davon sind Ausnahmen von dem Verbot, die Gewinnung mineralischer Rohstoffe aufzunehmen, auch dann zulässig, wenn das öffentliche Interesse an der Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe das öffentliche Interesse nach Vermeidung einer erheblichen Erschwerung oder wesentlichen Verteuerung des geplanten Trassenverlaufes überwiegt

Hinsichtlich der Grundinanspruchnahme ist darauf hinzuweisen, dass diese nicht Gegenstand des UVP-Genehmigungsverfahrens ist (§ 24f Abs 1a UVP-G iVm § 1 EisbEG) und diesbezüglich jedenfalls noch entsprechende zivilrechtliche Vereinbarungen zu treffen sein werden.

B. Genehmigungsvoraussetzungen nach dem Eisenbahngesetz

Gemäß § 31f EisbG ist die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung zu erteilen, wenn die darin angeführten Voraussetzungen erfüllt sind:

1. Stand der Technik - Gutachten gemäß § 31a EisbG:

Seitens der Antragstellerin wurde ein Gemeinschaftsgutachten gemäß § 31a EisbG vom 4. März 2013 mit Ergänzung vom 10. Dezember 2013 vorgelegt. Da das betreffende Vorhaben eine Hauptbahn betrifft, enthält das Gutachten auch eine allgemein verständliche Zusammenfassung.

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

- Eisenbahnbautechnik
- Konstruktiver Ingenieurbau
- Hochbau
- Eisenbahnbetrieb
- Signal-, Fernmelde- und Elektrobetriebstechnik & Oberleitung
- Geotechnik

- Wasserbautechnik
- Oberfläche (Straße, Außenanlagen)
- Interoperabilität (Non-EG-Prüfung)

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

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

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

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

Anzumerken ist hier, dass mit 24. Jänner 2012 die AVO Verkehr 2011 in Kraft getreten ist und die AVO Verkehr wie oben zitiert (aus dem Jahr 2006) außer Kraft getreten ist. Die hier anzuwendenden §§ 5 und 11 wurden jedoch unverändert in die neue Verordnung übernommen und liegt mit dem nun vorliegenden 31a Gutachten auch der Nachweis einer der AVO 2011 entsprechenden Prüfung vor.

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

Die Behörde hat das vorgelegte Gutachten nach § 31a EisbG zusammen mit allen anderen Ermittlungsergebnissen als Beweismittel betrachtet bzw. geprüft um festzustellen, ob alle Genehmigungsvoraussetzungen nach § 31f Z 1 bis 3 EisbG vorliegen. Seitens der Behörde erscheint das § 31a EisbG Gutachten schlüssig, vollständig und nachvollziehbar. Die UVP-Gutachter haben sich im Umweltverträglichkeitsgutachten auch mit den jeweils für ihre Fachgebiete wesentlichen Teilen des Gutachtens gemäß § 31a auseinandergesetzt. Da sämtliche Einwendungen zum Vorhaben zumindest indirekt auch die Richtigkeit des Gutachtens gemäß § 31a in Frage stellen wurden zur fachlichen Bewertung dieser Einwendungen grundsätzlich die von der Behörde als nichtamtliche Sachverständige herangezogenen UVP-Gutachter beauftragt. Die fachliche Auseinandersetzung mit den einzelnen Einwendungen ist dem Umweltverträglichkeitsgutachten und der Verhandlungsschrift zu entnehmen. Seitens der UVP-Gutachter wurden im Zuge des Verfahrens keine Wider-

sprüche zu den Aussagen im Gutachten gemäß § 31a festgestellt. Aus dem Gutachten gemäß § 31a EisbG ergibt sich somit, dass das Vorhaben unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebs der Eisenbahn, des Betriebs von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn unter Einhaltung der Bestimmungen des Arbeitnehmerschutzes dem Stand der Technik entspricht.

2. Berührte Interessen von Gebietskörperschaften

Auf Grund des Verfahrensergebnisses ist davon auszugehen, dass das unten dargestellte überwiegende öffentliche Interesse an der Errichtung des Vorhabens berührten Interesse der Gebietskörperschaften, insbesondere der Gemeinden, überwiegen.

Hinsichtlich der Einwendungen bzw. Stellungnahmen der Gemeinden wird in fachlicher Hinsicht auf das Umweltverträglichkeitsgutachten, insbesondere auf die fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen in Fragenbereich 2 (Seiten 523 bis 568) sowie auf die Verhandlungsschrift vom 3. April 2014 verwiesen.

Die einzelnen Stellungnahmen der Gebietskörperschaften, von denen den Gemeinden auch Parteistellung zukommt, werden unter dem Punkt „Auseinandersetzung mit Einwendungen und Stellungnahmen“ unten im Einzelnen abgehandelt.

3. Eingewendete subjektiv öffentliche Rechte

Stellungnahmen und Einwendungen von Parteien erfolgten im Zuge des gesamten UVP-Verfahrens. Auf die fachliche Replik zu den Einwendungen und Stellungnahmen im Zuge der öffentlichen Auflage des Antrags und der Projektunterlagen im Umweltverträglichkeitsgutachten, insbesondere in diesen Fragenbereich 4 betreffend fachliche Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen wird hingewiesen.

Auf diese sowie auf die Parteien- und Beteiligtenvorbringen im weiteren Verfahren wird unten unter dem Punkt „Auseinandersetzung mit Einwendungen und Stellungnahmen“ im Einzelnen näher eingegangen.

Wie dem Spruchpunkt IV. zu entnehmen ist, waren sämtliche Einwendungen, soweit es sich überhaupt um Einwendungen im Rechtssinne gehandelt hat, ab- bzw. zurückzuweisen. Zum Überwiegen des Öffentlichen Interesses siehe weiter unten.

4. Einhaltung der Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes - ArbeitnehmerInnenschutzgesetz

Genehmigungen gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000 dürfen, wenn dabei eisenbahnrechtliche Verwaltungsvorschriften berührt sind, nur erteilt werden, wenn Arbeitnehmerschutzvorschriften der Genehmigung nicht entgegenstehen und zu erwarten ist, dass Gefährdungen für die Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer vermieden werden.

Gemäß § 11 Abs 2 der Arbeitnehmerschutzverordnung Verkehr (AVO Verkehr 2011), BGBl. II Nr. 17/2012 iVm § 5 Abs 2 Z 1 bis Z 6 leg. cit, ist im Rahmen von Gutachten gemäß § 31a Abs 1 EibG jeweils auch die Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes zu überprüfen und nachzuweisen und haben die Gutachten hiezu insbesondere die in Abs 2 der zitierten Bestimmung angeführten Prüfungen zu enthalten.

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

Dem Gutachten gemäß § 31 a EibG ist somit zu entnehmen, dass die Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entsprechend der AVO Verkehr 2011 unter Berücksichtigung des Schwerpunktkonzeptes aus Sicht des Arbeitnehmerschutzes R 10 für Eisenbahnanlagen begutachtet und die Erfüllung aller Erfordernisse festgestellt wurde.

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

Öffentliches Interesse

Ziel dieses Vorhabens ist die bestehende ÖBB Strecke 117 von der Haltestelle Wien Erzherzog Karl-Straße bis zur Staatsgrenze nächst Marchegg zweigleisig auszubauen und zu elektrifizieren, sowie die Streckengeschwindigkeit auf $V_{max}=160$ km/h anzuheben. Das eingereichte Vorhaben ist notwendiger Bestandteil des Ausbaus der gegenständlichen HL-Strecke und ist Teil des prioritären transeuropäischen Netzes, wobei der Ausbau auf slowakischer Seite fortgesetzt werden wird.

Eine der obersten Zielsetzungen ist die heute kürzeste Schienenverbindung von Wien nach Bratislava zu beschleunigen und in ihrer Kapazität auszuweiten. Damit werden auch Zielsetzungen der EU im Transeuropäischen Netz (TEN) umgesetzt.

Durch das Zulegen eines zweiten Gleises wird die Leistungsfähigkeit der Strecke in einigen Teilabschnitten mehr als verdoppelt und wird eine Verdichtung des öffentlichen Personennahverkehrs im dicht besiedelten Raum der Stadt Wien sowie im Fernverkehr nach Bratislava ermöglicht. Die Fahrzeitverkürzung im Gesamtabschnitt beträgt ca. 7 Minuten.

Durch die Elektrifizierung und die Linienverbesserung im Bereich Marchegg wird die zulässige Streckengeschwindigkeit ab km 2,430 bis km 36,485 auf 160 km/h erhöht.

Auf Grund des Einsatzes moderner Signal- und Sicherungstechnik werden infrastrukturseitige Voraussetzungen für die Zentralisierung der Betriebsführung geschaffen. Die Sicherheit der Reisenden ist durch die höhenfreien Zugänge zu den Bahnsteigen gewährleistet. Die Wirtschaftlichkeit der Betriebsführung wird wesentlich verbessert. Die Verlängerung der Betriebszeit (z.B. auf 24 Stunden pro Tag) bedingt keine überproportionalen Mehrkosten.

Wesentliche Verbesserungen im Komfort werden durch Witterungsschutz, neue Informationssysteme auf den Bahnsteigen und den Zugängen erreicht. Abstellmöglichkeiten für PKW sowie Bike & Ride Plätze werden errichtet. Durch die Beseitigung der Eisenbahnkreuzungen ist die Sicherheit für die Verkehrsteilnehmer auf Schien und Straße erheblich erhöht. Staus und Wartezeiten entfallen.

Die Umstellung von Dieselbetrieb auf elektrische Traktion bewirkt eine signifikante Reduktion der Luftschadstoffe und eine deutliche Verringerung der Treibhausgasemissionen.

Ein Unterbleiben des Vorhabens würde im Sinne des Entfalls einer hochrangigen Verbindung zwischen Wien und Bratislava einer europäischen Zielsetzung widersprechen. Bei Unterbleiben des Vorhabens treten darüber hinaus die angeführten Vorteile nicht ein. Insbesondere würden bei Unterbleiben des Vorhabens nahezu alle Züge weiterhin mit Dieselloks angetrieben werden.

Dem Umweltverträglichkeitserklärung (Seite 41) kann hinsichtlich des Unterbleibens des Vorhabens entnommen werden, dass dies insgesamt als nachteilig eingestuft werden kann, was auch durch die Berücksichtigung im aktuellen „Gesamtverkehrsplan für Österreich“ (BMVIT, Dez. 2012) unterstrichen wird.

Bei der erfolgten Interessensabwägung nach § 31f Z 2 EisbG war aufgrund der in den Projektunterlagen angeführten und oben auszugweise wiedergegeben Argumente davon auszugehen, dass der durch die Genehmigung entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als die allfälligen Nachteile, die den Parteien durch die Genehmigung des Vorhabens erwachsen (Siehe dazu auch das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 14. November 2006, ZI. 2004/03/0053, zu § 35 Abs 3 EisbG aF).

Aufgrund der ausgeführten Punkte ist daher zur Frage des öffentlichen Interesses am gegenständlichen Projekt zu bemerken, dass aufgrund des gesamten Verfahrensergebnisses jedenfalls davon auszugehen ist, dass die Interessen der Allgemeinheit am gegenständlichen Projekt die subjektiven Interessen Einzelner überwiegen. Somit ist jedenfalls das öffentliche Interesse am vorliegenden Projekt gegeben.

Fristen für die Fertigstellung und die Inanspruchnahme von Rechten

Gemäß § 24f Abs. 5 UVP-G 2000 idgF können in der Genehmigung angemessene Fristen für die Fertigstellung des Vorhabens, einzelner Teile davon oder für die Inanspruchnahme von Rechten festgesetzt werden. Gemäß der materiellrechtlichen Genehmigungsbestimmung des § 31g EisbG ist eine angemessene Frist festzusetzen, in der das Bauvorhaben auszuführen und der Betrieb zu eröffnen ist. Gemäß § 112 Abs 1 WRG sind zugleich mit der Bewilligung angemessene Fristen für die Bauvollendung der bewilligten Anlage kalendermäßig zu bestimmen; erforderlichenfalls können auch Teilfristen für wesentliche Anlagenteile festgesetzt und Fristen für den Baubeginn bestimmt werden. Wasserbenutzungsrechte bzw. die ihnen gemäß § 32 Abs 5 WRG gleichzuhaltenden Genehmigungen sind somit nach Abwägung des Bedarfes der Bewerberin/des Bewerbers, des wasserwirtschaftlichen Interesses sowie der wasserwirtschaftlichen und technischen Entwicklung auf die jeweils längste vertretbare Zeit zu befristen. Die Frist darf bei Wasserentnahmen für Bewässerungszwecke zehn Jahre, sonst 90 Jahre nicht überschreiten. Gemäß § 18 Abs 1 Z 1 ForstG ist von der Behörde ein Zeitpunkt festzusetzen, zu dem die Rodungsbewilligung erlischt, wenn der Rodungszweck nicht erfüllt wurde. Die Behörde kann die Fristen gemäß § 24f Abs 5 UVP-G 2000 aus wichtigen Gründen verlängern, wenn die Projektwerberin dies vor Ablauf beantragt. In diesem Fall ist der Ablauf der Frist bis zur rechtskräftigen Entscheidung oder zur Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes oder Verfassungsgerichtshofes über die Abweisung des Verlängerungsantrages gehemmt. Im Rahmen eines Verfahrens gemäß § 24g UVP-G 2000 können die Fristen von Amts wegen geändert werden.

Den Unterlagen ist ein Realisierungszeitraum des Moduls 2 bis 2030 mit vorgesehenem Baubeginn des Moduls 1a im Jahr 2015 zu entnehmen. Es wurde daher die nach den anzuwendenden Materiengesetzen längstmögliche Bauvollendungsfrist, diese beträgt gemäß § 112 Abs 3 WRG 15 Jahre, festgelegt. Diese Frist scheint auch nach den Bestimmungen des Eisenbahngesetzes für eine Verfahren dieser Größe angemessen. Im Sinne der Einfachheit und Zweckmäßigkeit wurde auch die Frist für die Durchführung der Rodungen anstelle wie vom Sachverständigen mit 20 Jahren mit 15 Jahren festgelegt. Von einer gesonderten Festlegung der Fertigstellungsfrist für die einzelnen Module wurde Abstand genommen, da erfahrungsgemäß durch anhängige Beschwerdeverfahren, Änderungsverfahren oder unvorhergesehene Ereignisse bei der Bauabwicklung Überschreitungen der Bauzeit eintreten können.

Die wasserrechtlichen Genehmigungen können mit Rechtskraft des Genehmigungsbescheides konsumiert werden. Die Fristen für die Inanspruchnahme der zur Bauherstellung erforderlichen Maßnahmen wurde aus Gründen der Einfachheit und Zweckmäßigkeit ebenfalls mit 15 Jahren ab Bescheiddatum festgelegt. Die für die Betriebsphase festgelegten Fristen wurden mit dem Höchstmaß des § 21 Abs 1 WRG, nämlich mit 90 Jahren festgelegt.

Gegebenenfalls wird gemäß § 24f Abs 5 UVP-G 2000 vor Fristablauf ein Antrag zur Verlängerung der Fertigstellung und die Inanspruchnahmefristen unter Bekanntgabe wichtiger Gründe zu stellen

sein. Inanspruchnahmefristen sind nach Fertigstellung und Inbetriebnahme (Zuständigkeitsübergang) bei den nach den angewendeten Materiegesetzen zuständigen Behörden einzubringen.

Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems

Da die gegenständliche Hochgeschwindigkeitsstrecke Teil des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems ist bedeutet dies, dass auch die materiellrechtlichen Bestimmungen des 8. Teils des EisbG (§§ 86 ff) anzuwenden sind.

Hinsichtlich der Interoperabilität wurde durch die Benannte Stelle Bahn-Consult TEN Bewertungsgesellschaft (BCTen, notified body Nr. 1604) eine Evaluierung der Teilsysteme Infrastruktur und Energie auf Basis der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität des europäischen Hochgeschwindigkeitssystems durchgeführt und entsprechende IOP Zwischenberichte für die Teilsysteme Infrastruktur (INS) und Energie (ENE) vorgelegt.

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

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

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

CSM-Verordnung

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

Die CSM-Verordnung beinhaltet Vorgaben für ein harmonisiertes Verfahren für die Evaluierung und Bewertung von Risiken in Bezug auf „signifikante“ Änderungen im Eisenbahnsystem, einschließlich der Bewertung der Anwendung des Verfahrens und der Ergebnisse durch eine unabhängige Bewertungsstelle. Diese „signifikanten Änderungen“ betreffen sicherheitsrelevante Änderungen technischer, betrieblicher oder organisatorischer Art.

Die verpflichtende Anwendung der CSM-Verordnung ist ab 01.07.2012 für den gesamten Anwendungsbereich (für technische, betriebliche, organisatorische Änderungen) bei signifikanten Änderungen vorgesehen.

Gemäß Art 7 der CSM-Verordnung unterbreitet die Bewertungsstelle den Sicherheitsbericht dem Vorschlagenden. Der Sicherheitsbewertungsbericht wird von der nationalen Sicherheitsbehörde bei ihrer Entscheidung über die Genehmigung von Teilsystemen und Fahrzeugen berücksichtigt. Die CSM-Verordnung ist grundsätzlich auf Haupt- und vernetzten Nebenbahnen anzuwenden.

Ein Sicherheitsbewertungsbericht („Risk Assessment Report“) zum Einreichprojekt „Elektrifizierung Stadlau-Staatsgrenze nächst Marchegg“ der ÖBB -Infrastruktur AG wurde mit dem Antrag der Behörde vorgelegt. Dieser kommt zum Schluss, dass die sich aus der Errichtung des Projektes ergebenden Sicherheitsanforderungen durch angemessene Maßnahmen erfüllt werden.

C Genehmigungsvoraussetzungen nach dem Wasserrechtsgesetz

Nach Aussage des wasserbautechnischen Sachverständigen ist eine Beeinträchtigung oder eine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit oder gesundheitsschädliche Folgen nicht zu befürchten, da die Hochwassersituation bei allen Gerinnequerungen nicht verschärft wird und der Retentionsraum nicht merklich eingeschränkt wird. Gesundheitsschädliche Folgen zufolge der Bahnentwässerung sind auszuschließen, da eine Reinigung nach Stand der Technik der von vorneherein gering belasteten Niederschlagswässer durch eine Absetzmöglichkeit vor der Einleitung in Oberflächengewässer erfolgt und für den Störfall vorgesorgt wird.

Seitens des Sachverständigen wird auch bestätigt, dass durch das Vorhaben keine erhebliche Beeinträchtigung des Ablaufes der Hochwässer und des Eises oder der Schiff- oder Floßfahrt auftritt, Retentionsraum wird nur in vernachlässigbar geringem unmerklichen Ausmaß ausgeschaltet, die hydraulische Leistungsfähigkeit der gequerten Gerinne wird (auch während des Baues) aufrecht erhalten.

Das Vorhaben steht nach Aussage des wasserbautechnischen Sachverständigen mit bestehenden oder in Aussicht genommenen Regulierungen von Gewässern im Einklang. Die March ist im Projektgebiet auf HQ100 ausgebaut und es sind keine weiteren Regulierungen in Aussicht genommen. Der Ausbau auf HQ100 ist nach Stand der Technik (Wasserbautenförderungsgesetz) außerhalb von Großstädten die Obergrenze des vertretbaren Ausbaues. Mit dem bestehenden Gewässerausbau steht das Projekt im Einklang, da die Einleitungen im Vergleich zum natürlichen Abfluss der March vernachlässigbar gering sind und der Brückenneubau sich der Bestandsbrücke anpasst und die Abflusssituation nicht verschärft wird. Beim Rußbach sind keine Regulierungen in Aussicht genommen und es könnten auch größere Abflüsse – bei einer Ertüchtigung im Oberlauf zur Herstellung der ursprünglich geplanten Abfuhrfähigkeit von 20 m³/s – ohne Aufstau im Querschnittsbereich mit der Bahn abgeführt werden. Der Stempfelbach ist ein künstlich dotiertes Gerinne, die Frage von Regulierungen stellt sich nicht.

Im Bereich aller Gerinnequerungen wird Lauf, Höhe, Gefälle nicht verändert und an den Uferböschungen wird für den erforderlichen Erosionsschutz gesorgt. Die Einleitung in die March ist von vernachlässigbarer Größe im Vergleich zum natürlichen Abfluss. Bauhilfsmaßnahmen an der

March werden nach Baufertigstellung vollständig entfernt und das vormalige Ufer bzw. die Gewässer-
sohle gleichwertig wiederhergestellt.

Die Beschaffenheit des Wassers wird nicht nachteilig beeinflusst, da eine Reinigung der von vor-
neherein gering belasteten Niederschlagswässern der Bahntrasse und der Straßenverlegungen
nach Stand der Technik unter Berücksichtigung des Störfalles erfolgt. In der Bauphase werden die
anfallenden Niederschlagswässer von Manipulationsflächen der Baustelleneinrichtung und
im Zuge von Wasserhaltungsmaßnahmen anfallende Wässer gereinigt, sodass die Beschaffenheit
des Wassers nicht nachteilig beeinflusst wird.

Es wird kein Wasser benutzt, sodass eine Verschwendung von Wasser von vorneherein auszu-
schließen ist.

Durch die Reinigung der Bahnniederschlagswässer nach Stand der Technik, die Vorsorge für den
Störfall und die Reinigung der Baustellenwässer wird sichergestellt, dass die Ableitung der Nieder-
schlagswässer den Gemeingebrauch bzw. die Wasserversorgung in qualitativer Hinsicht nicht be-
einträchtigt. Da die Ableitung der Niederschlagswässer und die nachfolgende Einleitung in Ober-
flächengewässer und des Grundwassers gleichmäßig verteilt über die Trasse und damit ähnlich
dem Bestand erfolgt, ist auch mit keiner quantitativen Gefährdung zu rechnen. Das Vorhaben wi-
derspricht nicht den Interessen der wasserwirtschaftlichen Planung an der Sicherung der
Trink- und Nutzwasserversorgung.

Die in sehr geringem Umfang anfallenden Schmutzwässer werden in die bestehende Kanalisation
eingeleitet.

Die geplanten Einleitungen und die diesen Einleitungen unmittelbar dienenden Anlagen entspre-
chen nach Aussage des wasserbautechnischen Sachverständigen dem Stand der Technik

Die geplanten dauernden Versickerungen und die diesen Versickerungen unmittelbar dienenden
Anlagen entsprechendem nach Aussage der Sachverständigen für Wasserbau und Geologie dem
Stand der Technik. Auch die Versickerung der Wässer aus der Wasserhaltung mit Hilfe von
Schluckbrunnen und wie vom Sachverständigen für Geologie bevorzugt der (flächigen) Versicke-
rung von Wässern entsprechen grundsätzlich dem Stand der Technik. Nicht dem Stand der Tech-
nik entspricht die Versickerung der Wässer mit aufgrund der Grundwasserbelastung bereits erhöh-
ter Nitratkonzentration, die jedoch nicht durch den Bahnbetrieb verursacht ist. Seitens des Sach-
verständigen für Geologie wird diesbezüglich darauf hingewiesen, dass selbst wenn es gelänge,
das Nitrat aus den Wässern durch technische Maßnahmen zu reduzieren, jene behandelten Was-
sermengen, die wieder dem Grundwasserkörper zugeführt werden, diesen auf Grund der Dimensi-
on Grundwasserkörpers im Marchfeld nicht in messbarer Weise verbessern würden. Von einer
Verhältnismäßigkeit zwischen dem Aufwand für die nach der vorgesehenen Betriebsform erforder-

lichen technischen Maßnahmen und dem dadurch bewirkten Nutzen für das Grundwasser könne daher nicht die Rede sein.

Bei entsprechender Behandlung der einzuleitenden Bauwässer über eine Gewässerschutzanlage in eine Vorflut sind keine negativen Auswirkungen auf die Beschaffenheit desselben zu erwarten. Die mengenmäßige Einwirkung auf den Vorfluter ist geringfügig.

Die Herstellung wasserbaulicher Becken führt während der Bauphase zu keinen bzw. (vernachlässigbar) geringen Belastungen des Grundwassers. Während der Betriebsphase dieser Becken ist mit vernachlässigbar geringen Auswirkungen auf das Grundwasser zu rechnen.

Die Sachverständigen für Wasserbautechnik/Oberflächengewässer und Geologie/ /Hydrogeologie/ Geotechnik führten übereinstimmend aus, dass es durch die beabsichtigten wasserrechtlich bewilligungspflichtigen Maßnahmen zu keiner Beeinträchtigung öffentlicher Interessen kommt. Seitens des gewässerökologischen Sachverständigen wird festgehalten, dass durch das Vorhaben kein schädlicher Einfluss auf den Lauf, die Höhe und das Gefälle bei allen Gerinnequerungen besteht. Die Bauhilfsmaßnahmen an der March werden nach Baufertigstellung vollständig entfernt und das Ufer bzw. die Gewässersohle wiederhergestellt.

Bei Einhaltung der zwingend erforderlichen Maßnahmen kann aus Sicht des gewässerökologischen Sachverständigen angenommen werden, dass sich der ökologische Zustand der Gewässer in der Bauphase nicht verschlechtert. In der Betriebsphase ist eine Verschlechterung des ökologischen Zustandes auszuschließen.

Aufgrund der hier nur auszugsweise angeführten Aussagen der Sachverständigen war daher wie im Spruch ausgewiesen zu entscheiden.

D Genehmigungsvoraussetzungen nach dem Forstgesetz

Im Genehmigungsantrag wurde auch um die Mitbehandlung der dauernden und befristeten Rodung im Sinne der §§ 17 ff iVm § 185 Abs 6 ForstG angesucht. Für die Errichtung des gegenständlichen Vorhabens wurde die Bewilligung zur Rodung im Gesamtausmaß von 282.916 m² sowie 27.153 m² vorübergehend somit insgesamt 310.069 m² beantragt. Die Antraglegitimation der ÖBB-Infrastrukturbau AG im Rodungsverfahren ist gem. § 19 Abs 1 Z 3 ForstG gegeben.

Hinsichtlich der vorhabensgemäß vorgesehenen Rodungsflächen im Ausmaß von 310.069 m² wurde im Rodungsgutachten vom 19. Jänner 2014 ausgeführt, dass die betroffenen Waldbereiche im Bundesland Wien westlich der Hirschstettner Straße als Funktionszahl des Waldentwicklungsplans 131, östlich der Hirschstettner Straße als Funktionszahl des Waldentwicklungsplans 133 haben. Somit liegt östlich der Hirschstettner Straße eine geringe Wertigkeit der Schutzfunktion, eine hohe Wertigkeit der Wohlfahrtsfunktion sowie eine geringe Wertigkeit der Erholungsfunktion

vor. Östlich der Hirschstettner Straße liegt eine geringe Schutz- und hohe Wohlfahrts- und Erholungsfunktion vor.

Im Bundesland Niederösterreich werden Waldentwicklungsplan Mistelbach - Gänserndorf (WEP 2008) alle Waldflächen im Untersuchungsraum mit einer mittleren bis hohen Wertigkeit überwirtschaftlicher Waldfunktionen ausgewiesen. Für alle Wälder zwischen der Landesgrenze und Marchegg wurde im WEP eine hohe Wertigkeit der Schutzfunktion (Schutz vor Winderosion) und der Wohlfahrtsfunktion (Klimaeinfluss) sowie eine geringe Wertigkeit der Erholungsfunktion unterstellt. Waldflächen auf natürlichen Böden sind als Schutzwälder im Sinne des § 21 ForstG anzusehen (Standortschutzwälder auf Flugsand - und Flugerdeböden). Die Waldflächen zwischen Marchegg und der March (Marchauen) sind im WEP mit einer mittleren Wertigkeit der Schutzfunktion (Schutz gegen Erosionen bei Überschwemmungen) und der Erholungsfunktion sowie einer hohen Wertigkeit der Wohlfahrtsfunktion (Ausgleich von Klima- und Wasserhaushalt) ausgewiesen.

Die aktuellen Waldfunktionen vor Ort wurden im Rahmen eines Lokalausweises des forsttechnischen Sachverständigen am 17. August 2013 erhoben. Die beantragten Rodeflächen weisen außerhalb des unmittelbaren Betriebsbereichs meist eine hohe Wertigkeit der Schutzfunktion (S3) und durchwegs eine hohe Wertigkeit der Wohlfahrtsfunktion (W3) auf. Die Wertigkeit der Erholungsfunktion der Rodeflächen ist als gering einzustufen, da es sich bei den meisten betroffenen Beständen nur um Kleinstwaldflächen und Windschutzstreifen handelt und Erholungsinfrastruktur fehlt. Die Kennzahlen entsprechen im Wesentlichen den Ausweisungen im WEP (Wiener Bereich 131, Niederösterreich außerhalb der Marchauen 331, im Bereich der Marchauen 231).

Aus forstfachlicher Sicht kommt der Sachverständige zum Schluss, dass bei der Beurteilung der Wertigkeit der Waldflächen, die sich innerhalb des unmittelbaren Betriebsbereiches der Eisenbahn (v.a. Damm- und Einschnittsflächen) befinden, zu berücksichtigen ist, dass diese nicht auf natürlichen Böden, sondern auf Kunstböden stocken, und daher nur eine geringe Schutzfunktion aufweisen (keine Flugerdeböden) und wegen des geringen Alters und der sehr trockenen Standorte auf Böschungen auch nur eine eingeschränkte Transpirationsleistung aufweisen, und daher eine nur geringere klimaausgleichende Wirkung haben, als Waldbestände auf natürlichen Böden außerhalb des Betriebsbereiches der Eisenbahn. Die Wertigkeit der Wohlfahrtsfunktion wird daher nur als mittel eingestuft. Wegen der geringen Breite und der Lage im Betriebsbereich der bestehenden Eisenbahn ist auch nur von einer geringen Wertigkeit der Erholungsfunktion auszugehen (Wertstoffkombination 121).

Die Leitfunktion ist die Wohlfahrtsfunktion. Die Schutzwirkung der Waldflächen im gegenständlichen Projektbereich liegt insbesondere in der Windbremsung und im daraus resultierenden Schutz des Waldbodens selbst und angrenzender Ackerböden vor Winderosion. Die Bedeutung der Wohlfahrtswirkung ist im Lärmschutz, in der Staubauskämmung aus der Luft (Filterwirkung) und in der ausgleichenden Wirkung.

Sämtliche Wälder des Untersuchungsgebietes weisen nach Aussage des Sachverständigen erhöhte bzw. hohe Wertigkeiten ökonomischer Waldfunktionen auf. Die Erhaltung des Waldes und seiner Wirkungen ist aufgrund der mittleren bis hohen Schutz-, Wohlfahrts- und Erholungswirkung für den gesamten Untersuchungsraum in besonderem öffentlichem Interesse gelegen.

Aus diesen auszugsweise wiedergegebenen Ausführungen des forsttechnischen Sachverständigen im Rodungsgutachten ergeben sich daher rechtlich folgende Schlussfolgerungen:

Aufgrund des Ermittlungsverfahrens ist jedenfalls davon auszugehen, dass die beantragten Rodungen für die Errichtung der gegenständlichen Eisenbahnanlagen und Nebenanlagen erforderlich bzw. unumgänglich sind.

Die in Anspruch genommenen Waldflächen verbieten die Annahme, dass kein besonderes öffentliches Interesse an deren Erhaltung als Wald bestehe. Die Erteilung einer Rodungsbewilligung gemäß § 17 Abs 2 ForstG kommt daher nicht in Betracht.

Es ist vielmehr hinsichtlich der Rodungen eine Abwägungsentscheidung nach § 17 Abs 3 ForstG zu treffen. Bei dieser ist unzweifelhaft von einem bestehenden öffentlichen Interesse an der Walderhaltung auszugehen, sodass die Rodungsbewilligung ein gegenläufiges, überwiegendes Rodungsinteresse erfordert, wobei zu diesem insbesondere auch Vorhaben des Eisenbahnverkehrs zählen (§ 17 Abs 4 ForstG).

Im Hinblick auf die vom Gesetz gebotene Interessenabwägung ist festzuhalten, dass sowohl im § 31a EisbG – Gutachten als auch im Umweltverträglichkeitsgutachten ein entsprechender Bedarf am gegenständlichen Streckenausbau festgestellt wurde.

Das öffentliche Interesse an der Schaffung der gegenständlichen Eisenbahnanlage, ist gegenüber dem öffentlichen Interesse an der Erhaltung der zur Rodung vorgesehenen Flächen als Wald als überwiegend anzusehen. Insbesondere hat die gegenständliche Eisenbahnstrecke den Erfordernissen des interoperablen transeuropäischen Eisenbahnnetzes zu entsprechen. Im Speziellen ist darauf zu verweisen, dass bereits im Zusammenhang mit der Mitwirkung der Bestimmungen der § 31 ff EisbG festgestellt wurde, dass aufgrund des Ermittlungsverfahrens sowohl davon auszugehen ist, dass der durch die Ausführung und die Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der aus der Verletzung von vom Bund, von den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmenden Interessen für die Öffentlichkeit durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht, als auch dass der durch die Ausführung und die Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der den Parteien durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht. Insbesondere ist auch auf die Umweltverträglichkeitsgutachten und hier auf die Fachgebiete „Lärm- und Erschütterungsschutz“ und „Raumordnung“ zu verweisen,

nach denen davon auszugehen ist, dass mit dem geplanten Vorhaben insgesamt positive Umweltauswirkungen verbunden sind

Hinsichtlich der erforderlichen Wirkungen des Waldes gewährleistenden Waldausstattung (§ 17 Abs 5 ForstG) ist auf die im Gutachten angeführten Ersatz- bzw. Ausgleichsmaßnahmen für den Verlust von Waldflächen bzgl. dauernder Rodung im Ausmaß von 162.910 m² hinzuweisen. Weiters wird vom Sachverständigen ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Waldausstattung durch die beantragten Dauerrodungen (28,30 ha) auch ohne Berücksichtigung der geplanten Ersatzaufforstungen nur um 1,2 % verringert und damit nur geringfügig beeinflusst wird.

Hinsichtlich der Auswirkung des Vorhabens auf die Waldfunktionen führt der Sachverständige aus, dass sämtliche Wälder des Untersuchungsgebietes eine erhöhte bzw. hohe Wertigkeiten überwirtschaftlicher Waldfunktionen aufweisen. Die Erhaltung des Waldes und seiner Wirkungen ist aufgrund der zumindest mittleren Schutz- oder Wohlfahrtswirkung des Waldes für den gesamten Untersuchungsraum in besonderem öffentlichem Interesse gelegen (Rodungserlass des BMLFUW 2008 idgF.).

Bei der Abwägung war aber auch zu berücksichtigen, dass nach Aussage des forsttechnischen Sachverständigen die Auswirkungen von Rodungen im Bereich der Windschutzanlagen und linearen Gehölzelementen entlang der bestehenden Eisenbahnanlage für die einzelnen Rodeflächen jedoch als gering eingestuft werden, da es sich um Rodungen von linearen und schmalen Gehölzelementen handelt, es dadurch zu im Einzelfall zu keinen erheblichen Flächenverlusten kommt und die Auswirkungen auf angrenzende Bestände als gering oder unerheblich eingestuft werden können. Der waldökologische Wert der Rodeflächen ist gering, da sie Großteils durch standortsfremde Baumarten (v.a. Robinie) dominiert werden, stark ruderalisiert sind und die waldtypische natürliche Bodenvegetation fehlt. Durch die fast durchwegs zu geringe Breite kann sich auch kein waldtypisches Mikroklima einstellen, so dass diese linearen Gehölzelemente insgesamt als naturfern und aus waldökologischer Sicht als wenig erhaltenswert einzustufen sind.

Ähnliches gilt für Rodungen in Kleinwaldflächen im Bereich der Marchauen. Auch hier sind die Auswirkungen durchwegs als gering einzustufen. In größeren zusammenhängenden Waldflächen finden keine Rodungen statt.

Bei Betrachtung des Gesamtausmaßes der beantragten Rodungen ist jedoch insgesamt in Bau- und Betriebsphase von merkbar nachteiligen Auswirkungen auszugehen.

Hinsichtlich der Auswirkungen auf die Schutzfunktion die außerhalb des unmittelbaren Betriebsbereiches der bestehenden Eisenbahnanlage ist im Schutz vor Winderosion begründet ist, werden die von Rodungen betroffenen Windschutzanlagen und linearen Gehölzelementen hinsichtlich Minderung der Winderosion wegen der zu geringen Größe bzw. Breite und der zu großen Abstände als zu wenig wirksam eingeschätzt. Die Auswirkungen der Rodungen auf die Schutzfunktion

des Waldes werden daher aus Sicht des Sachverständigen als insgesamt geringfügig eingestuft. Mit dem Aufwachsen der Ersatzaufforstungen wird die Schutzwirkung des Waldes wieder weitgehend wiederhergestellt.

Die Wohlfahrtsfunktion des Waldes (Wirkungen auf Wasserhaushalt, Klima und Luftqualität) wird durch die geplanten Rodungen von insgesamt 31,02 ha in der ohnehin waldarmen Umgebung in einem Ausmaß vermindert, das merkbaren, aber tolerierbaren Auswirkungen entspricht, wobei zu berücksichtigen ist, dass die Rodungen nicht zusammenhängend sind, sondern sich auf einzelne Kleinflächen über eine Länge von rd. 36 km verteilen, und mehr als die Hälfte der Rodungen im unmittelbaren Betriebsbereich der bestehenden Eisenbahn stattfinden, wo die Wohlfahrtsfunktion aufgrund der künstlichen Standorte und des in Regel geringen Alters der betroffenen Bestände nur eine mittlere Wertigkeit aufweist. Die Auswirkungen auf die Wohlfahrtsfunktion des Waldes werden insgesamt als merkbar nachteilig bewertet. Durch die geplante Ersatzaufforstung wird die Wohlfahrtswirkung des Waldes mit zunehmendem Aufwachsen der Bestände aber wieder weitgehend hergestellt.

Die betroffenen Waldflächen weisen aufgrund ihres aus Sicht der naturnahen Erholung fehlenden „Waldcharakters“ eine geringe Wertigkeit der Erholungsfunktion auf, so dass der Verlust dieser Flächen keine relevanten Auswirkungen auf die Erholungsfunktion des Waldes in der Umgebung der Rodeflächen hat. Die Auswirkungen auf die Erholungsfunktion des Waldes werden insgesamt als unerheblich eingestuft.

Da durch das Vorhaben keine Hochwaldbestände mit entsprechenden Holzvorräten berührt werden, sind keine relevanten Auswirkungen auf die lokale Forstwirtschaft, keine Auswirkungen auf den lokalen Holzmarkt und damit keine Auswirkungen auf die Nutzfunktion zu erwarten.

Aufgrund der Lage der Rodeflächen ist aber in den meisten Bereichen mit keinen relevanten Auswirkungen durch Randeffekte und mikroklimatische Veränderungen zu rechnen, da die einzelnen Rodungen kaum an andere Waldflächen angrenzen. Nur im Bereich zwischen Marchegg und der Staatsgrenze ist die bestehende Eisenbahnanlage beidseitig von einem rd. 50 m breiten Waldbestand gesäumt. In diesem Abschnitt beschränken sich die Rodungen allerdings zum größten Teil auf den Bereich der bestehenden Eisenbahnanlage, in dem die Bestände jünger sind als die angrenzenden Bestände und daher deren Entfernung keine bedeutsamen neuen Randlinien hinterlässt. Da die angrenzenden Waldflächen aus nicht windwurfgefährdeten, stabilen Laubwaldbeständen bestehen, ist nicht von einem erhöhten Windwurfrisiko für die angrenzenden Bestände auszugehen. Eine offensichtliche Windwurfgefährdung durch die beantragten Rodungen kann ausgeschlossen werden.

Weiters ist durch die Rodungen mit keinen wesentlichen Auswirkungen auf die vorherrschenden Windverhältnisse zu rechnen, die Auswirkungen auf das Mikroklima (Temperatur- und Verdunstungsverhältnisse) werden sowohl in der Bauphase als auch in der Betriebsphase als geringfügig

eingestuft. Auswirkungen auf benachbarte Bestände, die bei Rodungen durch mechanische Randschäden, Austrocknung und Sonneneinstrahlung entstehen können, sind als geringfügig einzustufen.

Das Ausmaß der von der Projektwerberin angebotenen Ersatzaufforstungsflächen wird vom forsttechnischen Sachverständigen als ausreichend angesehen. Hinsichtlich Erhaltung und Förderung von Offenlandschaften sowie der Erhaltung der landwirtschaftlichen Produktionsflächen im Marchfeld wird auf die Ausführungen im Umweltverträglichkeitsgutachten für die Fachgebiete „Tiere, Pflanzen und Lebensräume (Ökologie)“ sowie „Raumplanung, Landschaftsbild und Sachgüter“ als auch das Rodungsgutachten verwiesen. Die aus naturschutzfachlicher sowie raumplanerischer Sicht gewünschte Erhaltung des Marchfeldes als historische Offenlandschaft wurde bei der Festlegung des Ausmaßes der Ersatzaufforstungen bedacht.

E Genehmigungsvoraussetzungen nach dem Mineralrohstoffgesetz

Nach Aussage des geologischen Sachverständigen wird durch das gegenständliche Vorhaben in den Bergbaugebieten mit der Bezeichnung AB-SF01, AB-SF02, AB-SF05 und AB-SF06 durch die Errichtung von Straßen, Wegen etc die Gewinnung mineralischer Rohstoffe (Sande, Kiese gem. § 5 MinroG) in geringem Maße eingeschränkt. Die gesamte Trasse verläuft in den Aufsuchungsbereichen OMV Wien und OMV Niederösterreich. Die Aufsuchungs- bzw. Gewinnungstätigkeit wird durch das Vorhaben aber nicht behindert, da Bohrungen jederzeit auch abgelenkt ihr Bohrziel erreichen können. Bodenverformungen durch das Vorhaben mit Auswirkungen auf die Bergbaugebiete können ausgeschlossen werden. Der Vollständige Abbau wird nur in geringen Maß eingeschränkt.

Da sämtliche Versagungsgründe des § 156 Abs 1 nicht zutreffen, war spruchgemäß zu entscheiden

F Genehmigungsvoraussetzungen nach dem Luftfahrtgesetz

Hinsichtlich der Luftfahrthindernisse wird auf das Ermittlungsverfahren, das Umweltverträglichkeitsgutachten sowie die in den Bescheid aufgenommenen Auflagen verwiesen. Durch die Errichtung, Abänderung oder Erweiterung von Luftfahrthindernissen durch das gegenständliche Vorhaben wird bei Einhaltung der in den Bescheid übernommenen Auflagen die Sicherheit der Luftfahrt nicht beeinträchtigt und war daher die Ausnahmegenehmigung nicht zu versagen.

G Genehmigungsvoraussetzungen nach dem Bundesstraßengesetz

Auch hinsichtlich der teilweise Errichtung des Vorhabens im Bundesstraßenplanungsgebiet wird auf das Umweltverträglichkeitsgutachten verwiesen, wonach dadurch die Realisierung der Bundesstraßenprojekte nicht erheblich erschwert oder wesentlich verteuert wird. Eine Gefahr von Leben und der Gesundheit von Personen kann dem Vorhaben diesbezüglich nicht entnommen werden. Die Ausnahmegenehmigung war daher spruchgemäß zu erteilen.

zusätzliche Genehmigungsvoraussetzungen des § 24f Abs 1 UVP-G 2000

§ 24f Abs 1,2 und 4 UVP-G 2000 legt die im UVP-Verfahren nach dem dritten Abschnitt des UVP-G 2000 anzuwendenden zusätzlichen Genehmigungskriterien fest. Diese Genehmigungskriterien gelten für die teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren gemäß § 24 Abs 1 und Abs 3 UVP-G 2000.

Die Prüfung, ob das Vorhaben den zusätzlichen Genehmigungsvoraussetzungen nach § 24f Abs 1, 2 und 4 UVP-G 2000 entspricht, ist jeweils zusammen mit der Prüfung der Genehmigungsvoraussetzungen der einzelnen materiellen Genehmigungsbestimmungen erfolgt. Überdies ist die Einhaltung dieser Genehmigungsvoraussetzungen aus fachlicher Sicht jeweils durch die Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen überprüft worden. Hierbei konnten keine Widersprüche zu den besonderen Genehmigungsvoraussetzungen nach dem UVP-2000 festgestellt werden.

Im Einzelnen wird in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen die Erfüllung bzw. Einhaltung der zusätzlichen Genehmigungskriterien des § 24f Abs 1 bestätigt.

Demnach werden Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik begrenzt und wird die Immissionsbelastung zu schützender Güter möglichst gering gehalten.

Im Verfahren sind keine Umstände hervorgekommen, die bei konsensgemäßer Durchführung zu einer Gefährdung von Leben oder Gesundheit von Menschen durch Immissionen führen würden. Auch eine Gefährdung von Eigentum oder sonstigen dinglichen Rechte der Nachbarn/ Nachbarinnen durch Immissionen ist beim gegenständlichen Vorhaben nicht gegeben.

Das Ermittlungsverfahren hat ergeben, dass keine wesentlichen zusätzlichen Umweltbeeinträchtigungen durch den Ausbau und die Elektrifizierung der ÖBB-Strecke 117 Stadlau – Staatsgrenze nächst Marchegg unter Berücksichtigung der Art der Nutzung des benachbarten Geländes zu erwarten sind. Diesem ist weiters zu entnehmen, dass beim vorliegenden Projekt Immissionen, die erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen oder solche, die geeignet sind, den Pflanzen- und Tierbestand bleibend zu schädigen, jedenfalls vermieden werden.

Durch die vorgesehenen Maßnahmen werden jedenfalls unzumutbare Belästigungen der Nachbarn/Nachbarinnen durch Immissionen im Sinn des § 77 Abs 2 der Gewerbeordnung 1994 hintangehalten. Hinsichtlich des Schienenlärms werden diesbezüglich die Vorgaben der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung, BGBl. Nr. 415/1993, sowie die zusätzlichen Vorgaben des lärmtechnischen und humanmedizinischen Sachverständigen eingehalten.

Dem Umweltverträglichkeitsgutachten ist weiters zu entnehmen, dass Abfälle nach dem Stand der Technik vermieden oder verwertet oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß entsorgt werden.

Das Ermittlungsverfahren hat sohin ergeben, dass bei konsensgemäßer Durchführung unter Einhaltung der im Projekt angeführten Maßnahmen sowie der Nebenbestimmungen die zusätzlichen Genehmigungsvoraussetzungen nach dem UVP-G 2000 eingehalten werden und daher die Genehmigungen unter diesem Gesichtspunkt nicht versagt werden können.

Fertigstellung und Inbetriebnahme

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

Gemäß Artikel 15 Absatz 1 der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft entscheidet jeder Mitgliedstaat über die Genehmigung für die Inbetriebnahme von strukturellen Teilsystemen, die Bestandteil des Eisenbahnsystems sind und in seinem Hoheitsgebiet installiert oder betrieben werden. Gemäß Absatz 38 der Erwägungen der zitierten Richtlinie sind die Teilsysteme des Eisenbahnsystems einer Prüfung zu unterziehen. Diese Prüfung muss den für die Inbetriebnahmegenehmigung zuständigen Behörden die Gewähr bieten, dass die Ergebnisse auf der Planungs-, Bau- und Inbetriebnahmestufe den geltenden ordnungsrechtlichen, technischen und betrieblichen Vorschriften entsprechen. Von der Antragstellerin ist somit nach Fertigstellung des Vorhabens unter Anwendung der materiellrechtlichen Genehmigungsbestimmungen der §§ 34 ff EisbG sowie des ua in Umsetzung der zitierten Richtlinie normierten § 105 Abs 1 EisbG Abs 1 um Inbetriebnahmegenehmigung anzusuchen.

Änderungen der erteilten Genehmigung gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000 nach Genehmigung aber noch vor Errichtung und Inbetriebnahme des Vorhabens sind im Sinne des § 24g UVP-G 2000 noch durch die teilkonzentriert zuständige Behörde zu behandeln. Der Zuständigkeitsübergang an die nach den Materiegesetzen zuständigen Behörden erfolgt erst mit Verkehrsfreigabe des Vorhabens.

Nebenbestimmungen

Allgemeines

Nebenbestimmungen müssen möglichst klar bestimmten, nach Materien gegliederten Spruchpunkten zugeordnet werden können. Es muss nach Zuständigkeitsübergang eindeutig feststellbar sein, welcher Bescheidteil und welche Nebenbestimmungen von welcher Behörde zu vollziehen sind. Diesbezüglich ist anzumerken, dass die Vorschreibung sämtlicher Nebenbestimmungen im Rahmen der Zuständigkeit der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie als Behörde

gemäß § 24 Abs 1 UVP-G und somit aufgrund der Grundlage des UVP-G 2000 sowie des EisbG erfolgt sind. Die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie ist nach dem UVP-G 2000 somit zuständig für die Erlassung von Nebenbestimmungen in Bezug auf wichtige Hauptauswirkungen des Vorhabens, etwa durch Lärm und Luftschadstoffe. Aber auch auf Grundlage des § 19 Abs 2 EisbG ist die Vorschreibung dem Schutz von privatem und öffentlichem Gut dienender Auflagen möglich, durch die ein allenfalls entstehender Nachteil verhindert oder auf das unbedingt notwendige Maß herabgesetzt wird. Die die Bauphase betreffenden Vorschreibungen sind vom Zuständigkeitsübergang nicht betroffen. An nach dem Zuständigkeitsübergang zur weiteren Vollziehung an die außerhalb des UVP-Verfahrens zuständigen Behörden relevanten Vorschreibungen wird auf die, die Betriebsphase betreffenden mitangewendeten materiellrechtlichen Genehmigungsbestimmungen und Vorschreibungen des Wasserrechts hingewiesen. Diese Nebenbestimmungen schließen eine neuerliche bzw. aufgrund der dort anzuwendenden materiellrechtlichen Bestimmungen präzisierende Vorschreibung durch die zuständigen Behörden im teilkonzentrierten Verfahren beim Landeshauptmann oder den Materieverfahren nach Landesrecht nicht aus.

Soweit von den Parteien und Beteiligten und insbesondere den Sachverständigen die Aufnahme von Nebenbestimmungen (Vorschreibungen, Bedingungen und Auflagen) in den Genehmigungsbescheid gefordert wurde, ist darauf hinzuweisen, dass durch den Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG auch der Gegenstand des Verwaltungsverfahrens klar und eindeutig vorgegeben wird.

Nebenbestimmungen können von der Behörde nur dann vorgeschrieben werden, wenn sie sich auf das verfahrensgegenständliche Vorhaben beziehen.

Überdies müssen Nebenbestimmungen hinreichend bestimmt sein. Vorschreibungen haben darüber hinaus eine rechtliche Bedingung oder ein Sollen zum Ausdruck zu bringen.

Zuletzt ist festzuhalten, dass das Umweltverträglichkeitsgutachten sowie die Verhandlungsschrift 2. und 3. April 2013 Bestandteil des gegenständlichen Bescheides sind. Allfällige dort enthaltene Erläuterungen und Begründungen sind somit insbesondere bei der Auslegung des Spruches heranzuziehen.

Gutachten gemäß § 31a

Hinsichtlich des Aspekts der Einhaltung des Standes der Technik unter Berücksichtigung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes im Sinne des § 31a EisbG ist die Aufnahme von Nebenbestimmungen grundsätzlich nicht möglich, da aufgrund des vorliegenden Gutachtens gemäß § 31a EisbG, an dessen Vollständigkeit, Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit nach erfolgter Prüfung durch die Behörde keine Bedenken bestehen, jedenfalls von der Einhaltung der angeführten Kriterien auszugehen ist.

Umweltverträglichkeitsgutachten

Hinsichtlich des Umweltverträglichkeitsgutachtens ist grundsätzlich auf die bereits oben getätigte Aussage hinzuweisen, dass diesem eindeutig zu entnehmen ist, dass das Bauvorhaben bei Einhaltung der zur Erreichung der Schutzziele zusätzlich zu den bereits im Projekt enthaltenen Maßnahmen als zwingend erforderlich erachteten Maßnahmen auch den zusätzlichen Genehmigungsvoraussetzungen nach dem UVP-G 2000 entsprechen.

Die von den Sachverständigen vorgeschlagenen Maßnahmen wurden als Auflagen und Vorschriften in den Bescheid übernommen. Hinsichtlich der erforderlichen zusätzlichen Maßnahmen wird auf das Umweltverträglichkeitsgutachten sowie auf entsprechende Ausführungen in der Begründung dieses Bescheides verwiesen.

Im Allgemeinen ist darauf hinzuweisen, dass bei Maßnahmen, zu denen bereits das Gesetz unmittelbar verpflichtet, es keiner Bescheidaufgabe bedarf (siehe die Erkenntnisse des VwGH vom 26. März 1980, Zl. 1571/77, VwSlg. 10078 A/1980, und vom 3. Juni 1997, Zl. 97/06/0055). Die bloße Wiederholung von Vorschriften (Rechtsfolgen), die bereits durch das Gesetz festgelegt sind, kann nicht als solche Nebenbestimmung angesehen werden.

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass sämtliche Bescheidvoraussetzungen durch die Projektwerberin einzuhalten sind. Diese stellen neben den in den Spruch des Bescheides übernommenen Vorschriften der Sachverständigen vor allem auch sämtliche in der Umweltverträglichkeitserklärung, dem Bauentwurf, dem Umweltverträglichkeitsgutachten sowie den sonstigen in den Unterlagen enthaltenen Bedingungen hinsichtlich Bau- und Betrieb des gegenständlichen Vorhabens dar, sofern diese in diesem Bescheid nicht ausdrücklich ausgeschlossen oder abgeändert werden.

Die Aufnahme von Auflagenvorschlägen, die bereits im Projekt enthalten und somit Projektsbestandteil sind ist daher ebenfalls entbehrlich. Diesbezüglich ist auf die von der Antragstellerin bereits in der Umweltverträglichkeitserklärung dargestellten Maßnahmen hinzuweisen.

Unter Berücksichtigung der Erklärungen der Antragstellerin sowie der Sachverständigen ist zu den in den Spruch aufgenommenen Nebenbestimmungen festzuhalten:

zu VI. 1. Allgemeine Vorschrift:

Durch diese Vorschrift soll die ordnungsgemäße Abwicklung des Bauablaufs mit den betroffenen Einbautenträgern gesichert werden.

Zu VI. 2. Maßnahmen aus Sicht der Fachgebiete Abfallwirtschaft und Bodenchemie

Diese Maßnahmen wurden dem Maßnahmenkatalog des Umweltverträglichkeitsgutachtens im Wesentlichen unverändert übernommen, es sind nur weitere Präzisierungen hinsichtlich der Auf-

bewahrung von Dokumentationen und Nachweisen sowie deren Übermittlung an die Behörde erfolgt.

Zu VI.2.8. Diese Auflage wurde samt der von der Sachverständigen präzisierten Kontrollmaßnahme in der der Verhandlungsschrift entnehmbaren letztgültigen Fassung der Sachverständigen in den Spruch aufgenommen. (VHS Seite 73)

Zu VI. 3. Maßnahmen aus Sicht der Fachgebiete Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik

Auch diese Maßnahmen wurden dem Maßnahmenkatalog des Umweltverträglichkeitsgutachtens im Wesentlichen unverändert übernommen und sind grundsätzlich nur weitere Präzisierungen hinsichtlich der Aufbewahrung von Dokumentationen und Nachweisen sowie deren Übermittlung an die Behörde erfolgt. Ausdrücklich wird auf die vom Sachverständigen mit den Maßnahmen getätigten Hinweise (Umweltverträglichkeitsgutachten Seite 645 - 649) und deren Beachtung hingewiesen.

Zu VI. 3.7. Diese Auflage wurde in der im Zuge in der Verhandlung erstellten Fassung des Sachverständigen in den Bescheid übernommen und nach der von der Antragstellerin in der Verhandlung erfolgten Stellungnahme präzisiert. „Dies gilt auch für Fahrbahnen“ konnte gestrichen werden, da seitens des Sachverständigen nur Fahrbahnen innerhalb der Baustelleneinrichtungsflächen gemeint waren. (VHS Seite 64).

Zu VI. 3.20. und 21. Diese Maßnahmen wurden aufgrund der Aussage des Sachverständigen nach Vorlage der ergänzten Liste „Angabe zu den Wasserrechten, Verdachtsflächen, Abbaurechten und Ablagerungsflächen bzw. Deponie“ (Brunnenerhebung neu) in der mündlichen Verhandlung (VHS Seite 43) in den Spruch aufgenommen.

Zu VI. 4. Maßnahmen aus Sicht des Fachgebietes Humanmedizin

Die Maßnahmen wurden im Wesentlichen unverändert aus dem Umweltverträglichkeitsgutachten übernommen, wobei Empfehlungen und Erläuterungen nicht in den Spruch übernommen wurden. Die Auflage hinsichtlich erforderlicher Schallschutzmaßnahmen bei der Überschreitung von Spitzenpegeln wurde auch vom lärmschutztechnischen Sachverständigen vorgeschlagen und unter Punkt VI. 10.11. in den Spruch übernommen.

Zu VI. 5. Maßnahmen aus Sicht des Fachgebietes Ökologie

Auch die Maßnahmen aus der Sicht des Fachgebietes Ökologie wurden aus dem Maßnahmenkatalog des Umweltverträglichkeitsgutachtens im Wesentlichen unverändert entnommen und sind grundsätzlich nur weitere Präzisierungen hinsichtlich der Aufbewahrung von Dokumentationen und Nachweisen sowie deren Übermittlung an die Behörde erfolgt.

Zu VI. 6. Maßnahmen aus Sicht der Fachgebiete Forsttechnik, Wald- und Wildökologie sowie aus forsttechnischer Sicht zu den Rodungen

Die Maßnahmen wurden im Wesentlichen unverändert aus dem Umweltverträglichkeitsgutachten übernommen. Die Übernahme dieser Maßnahmen gewährleistet, dass die Walderhaltung über das bewilligte Ausmaß hinaus nicht beeinträchtigt wird und zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beiträgt.

Die Rodungsfrist wurde im Sinne einer einheitlichen Vollendungsfrist mit 15 Jahren anstelle wie vom Sachverständigen vorgeschlagen, festgesetzt.

Zu VI. 7. Maßnahmen aus Sicht der Fachgebiete Raumplanung, Landschaftsbild und Sachgüter

Die Maßnahmenvorschläge 1-3 aus dem Umweltverträglichkeitsgutachten des Sachverständigen wurden im Wesentlichen unverändert in den Bescheid übernommen.

Auf die vom Sachverständigen im Zuge der Verhandlung erstatteten empfohlenen Maßnahmen wird hingewiesen.

Zu VI. 8. Maßnahmen aus Sicht des Fachgebietes Wasserbautechnik

Auch diese Maßnahmen wurden im Wesentlichen unverändert aus dem Umweltverträglichkeitsgutachten übernommen, Sie gewährleisten, dass Frachten und Konzentrationen allfälliger schädlicher Abwasserinhaltsstoffe jedenfalls entsprechend begrenzt werden und tragen allgemein zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit bei.

Zu VI. 9. Maßnahmen aus Sicht des Fachgebietes Gewässerökologie

Seitens des Sachverständigen wird auch ausdrücklich auf die Einhaltung der in den Projektunterlagen formulierten Maßnahmen hingewiesen. Anstelle der Maßnahme Ti_GW-02 ist nun jedoch die Auflage **VI. 9.14.** anzuwenden.

Diese Maßnahmen wurden, bis auf die anschließend angeführten Änderungen im Wesentlichen unverändert aus dem Umweltverträglichkeitsgutachten übernommen und tragen diese allgemein zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit bei.

Zu VI. 9.3. Diese Auflage wurde im Sinne der Antragstellerin konkretisiert, es wurde klargestellt, dass sich die Hauptlaichzeit der Hauptfischarten von Anfang März bis Mitte Juli erstreckt.

Zu VI. 9.11. Seitens der Antragstellerin wurde in der mündlichen Verhandlung nur auf die Projektunterlagen hingewiesen, jedoch keine Erklärung abgegeben, dass im Zuge der Projektrealisierung (dort sind keine direkte Fahrten im Gewässer vorgesehen) keine direkte Fahrten im Gewässer erfolgen werden. Dieser Maßnahmenvorschlag wurde daher in den Bescheid übernommen.

Zu VI. 9.14 Hier wurde der Anregung der Antragstellerin in der mündlichen Verhandlung gefolgt. Seitens des Sachverständigen wurde der Beginnzeitpunkt der Messungen nur empfohlen. Diese Empfehlung wurde nunmehr in eine Anordnung im Sinne der Antragstellerin umformuliert. Weiters ist der (erforderliche) Beginn der Messungen auch mit der ökologischen Bauaufsicht abzustimmen.

Allfällige Entschädigungsfragen haben durch entsprechende, von der Antragstellerin auch angestrebte zivilrechtliche Einigungen erfolgen und sind nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens und war der Maßnahmenvorschlag hinsichtlich allfälliger Entschädigungen der Fischereiberechtigten nicht in den Bescheid aufzunehmen.

VI. 10. Maßnahmen aus Sicht des Fachgebietes Lärmschutz

Auch diese Maßnahmen wurden, bis auf die anschließend angeführten Änderungen im Wesentlichen unverändert aus dem Umweltverträglichkeitsgutachten in den Bescheid übernommen und tragen diese allgemein zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit bei.

Zu VI. 10.1. Die Behörde folgt hier der Anregung der Antragstellerin, indem sie hier auf die in Österreich anzuwendende Rechtsnorm verweist. Die Verordnung „Geräuschemissionen von zur Verwendung im Freien vorgesehenen Geräten und Maschinen“, BGBl. II. Nr. 249/2001, zuletzt geändert mit BGBl. II. Nr. 114/2006 ist infolge der Umsetzung der in der Umweltverträglichkeitserklärung und im Umweltverträglichkeitsgutachten angeführten erlassen Richtlinie 2000/14/EG vom 8. Mai 2000, zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über umweltbelastende Geräuschemissionen von zur Verwendung im Freien betriebenen Geräten und Maschinen, ABl. Nr. L 162, in der Fassung der Berichtigung vom 12. Dezember 2000, ABl. Nr. L 311 worden.

Zu VI. 10.3. Diese Maßnahme wurde, wie vom Sachverständigen formuliert in den Bescheid übernommen. Seitens des lärmtechnischen Sachverständigen wird ausgeführt, dass für den Baulärmabhängig von der Höhe der sonstigen Umgebungsgeräusche Grenzwerte von 65 /60 dB für Tagzeit für den Beurteilungspegel des spezifischen Baulärms nach der ÖAL-Richtlinie Nr. 3 Blatt 1 eingesetzt werden, welche im Wesentlichen mit den in vielfachen vergleichbaren Verfahren angewendeten Richtwerten übereinstimmen. Die in Abhängigkeit von der Höhe der bestehenden Lärm-situation getroffene Festlegung von Baulärmgrenzwerten für Tagzeit von 60 dB oder 65 dB entspricht der in vielen vergleichbaren österreichischen Großverfahren (z.B. Wien Hauptbahnhof, Umbau Linz Hbf, Westseite) angewandten Methode. Seitens des humanmedizinischen Sachverständigen wurde ausdrücklich die Aufnahme u. a. auch sämtlicher zwingenden Maßnahmenvorschläge des lärmtechnischen Sachverständigen auch aus humanmedizinischer Sicht verlangt (Umweltverträglichkeitsgutachten Seite 190). Die in der Umweltverträglichkeitserklärung vorgegebenen Grenzwerte wurden somit seitens des lärmtechnischen und des humanmedizinischen Sachverständigen wegen der insgesamt langen Baudauer verschärft und ist aus humanmedizinischer Sicht nur bei den in der UVE vorgesehenen und durch die zwingenden Auflagen verschärften Bestimmungen bezüglich Baulärm mit keinen unzumutbaren Belästigungen zu rechnen, da ausreichende Ruhezeiten vorgesehen sind und die lautesten Baulärmbelastungen nur während

des Tages auftreten werden und dies über relativ kurze Zeiträume, da es sich um eine fortschreitende Baustelle handelt.

Zu VI. 10.10 a) Nach Aussage des lärmtechnischen Sachverständigen ist die Definition des Höchstwertes als $L_{A, \text{vmx}}$ in der Maßnahme eindeutig festgelegt und wurde die Maßnahme unverändert in den Bescheid übernommen.

Zu VI. 10.10 c) Seitens des Sachverständigen für Lärmschutz wird eine Abänderung des Maßnahmenvorschlages abgelehnt. Er begründet dies damit, dass die Ermittlung der Schallemissionen nach ON Regel 305011 für das Prognosebetriebsprogramm 2030 sowie für das bei der Kontrolle tatsächlich vorliegende Betriebsprogramm erfolgt. Die Unterschiede der Schallemissionen als längenbezogene Schalleistungspegel wirken sich in gleicher Höhe auf die Schallimmissionen aus.

Zu VI. 10.11. Seitens des Verwaltungsgerichtshofes wurde mit Erkenntnis vom 28. November 2013 ausgesprochen, dass es sich bei den Grenzwerten der SchIV um Mindeststandards handelt, deren Unterschreitung im Einzelfall geboten sein kann (Hinweis E vom 22. Oktober 2010/03/0014 und E des VfGH vom 13. Dezember 2007, V 87/06 (Koraln)). Der Hinweis der Behörde, die Grenzwerte der SchIV 1993 würden eingehalten, mache daher eine Auseinandersetzung mit dem aufgeworfenen Thema des Einflusses von Schallpegelspitzen auf die menschliche Gesundheit und der Notwendigkeit ihrer Begrenzung nicht entbehrlich.

Durch die Aufnahme dieser Maßnahme sollen potentiell gesundheitsschädigende Aufwachreaktionen durch Begrenzung des gemittelten Spitzenschallpegels auf max 47 dB am Ohr des Schläfers vermeiden werden.

Diesebezüglich wird auf das lärmtechnische und medizinische Gutachten vom 29. August 2013 (Beilage 1 zur VHS) verwiesen, wonach der im Abschnitt „Lärmschutzmaßnahmen“ im § 5 Abs. 5 angeführte Immissionsschutz im Rauminneren mit einem Beurteilungspegel von 30 dB durch zusätzliche Festlegung des gemittelten Spitzenschallpegels für die lauteste Zuggattung von 47 dB erweitert werden sollte. Dadurch soll durch Einhaltung/Unterschreitung eines Spitzenpegels von 45 dB am „Ohr des Schläfers“ eine Aufwachreaktion vermieden werden. Unter Berücksichtigung der im Gutachten angeführten schalltechnischen Untersuchungsergebnisse, welche zeigen, dass der Pegel am „Ohr des Schläfers“ gegenüber dem Pegel in Raummitte um mindestens 2 dB niedriger ist, wurde der Spitzenschallpegel (übliche Angabe für Raummitte) auf 47 dB festgelegt wobei der Grenzwert für den Spitzenpegel als mittlerer Spitzenpegel der lautesten Zuggattung (Güterzüge) zu verstehen ist.

Durch diese Maßnahme wurde seitens der Behörde dem Gutachten des medizinischen Sachverständigen gefolgt und für dieses Vorhaben im Einzelfall auch zusätzlich zu den Grenzwerten der SchIV auch Grenzwerte für Spitzenpegel zur Vermeidung von Aufwachreaktionen festgelegt. Da-

mit kann in Schlafräumen sichergestellt werden, dass die nächtlichen Maximalpegel am Ohr des Schlafers 45 dB nicht überschreiten und ein ungestörter und erholsamer Nachtschlaf gewährleistet ist. Nach Aussage des humanmedizinischen Sachverständigen sind Schlafstörungen der empfindlichste Indikator für gesundheitsrelevante Lärmwirkungen, wenngleich die Kausalkette Lärm-Schlafstörung-Krankheit im umweltrelevanten Dosisbereich noch nicht geschlossen werden konnte. Jedenfalls müssen aus der Sicht des humanmedizinischen Sachverständigen sich immissionsmindernde Maßnahmen an den schon bei relativ geringen Pegeln auftretenden Schlafstadienänderungen (unterhalb der Weckschwelle) orientieren, um gleichzeitig andere Gesundheitsstörungen (Vegetativum, Psyche) zu verhindern, die erst bei höheren Pegeln zu erwarten sind. Somit können mit dieser Maßnahme potentielle Gesundheitsbeeinträchtigungen durch bahnbedingte Spitzenschallpegel mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden.

Die inhaltlich identen Auflagenvorschläge der beiden Sachverständigen wurden zusammengefasst. Insbesondere wurde die Maßnahme im Sinne des humanmedizinischen Sachverständigen auf Schlafräume eingegrenzt.

Zu VI. 11. Maßnahmen aus Sicht des Fachgebietes Erschütterungsschutz

Die Maßnahmenvorschläge aus dem Umweltverträglichkeitsgutachten des Sachverständigen wurden im Wesentlichen unverändert in den Bescheid übernommen.

Zu VI. 11.3. Aus der Sicht des Sachverständigen dient die Begrenzung der resultierenden Schwinggeschwindigkeit auf 4 mm/s dem gesicherten Schutz von Objekten bei Bauschäden, unabhängig von der Art der durch den Baubetrieb verursachten Einwirkungen. Seitens der Behörde wurde der Auffassung des Sachverständigen gefolgt, da dadurch jedenfalls ein entsprechendes Schutzniveau erreicht wird.

Zu VI. 13. Maßnahmen aus Sicht des Fachgebietes Verkehr (Eisenbahn/Schiene)

Zu VI. 13.1. Da diese zwingende Auflage nicht im Widerspruch zur Stellungnahme der Antragstellerin steht, wurde sie unverändert beibehalten und steht einer mit dem Einwender abgestimmten Ausführung nicht entgegen.

VI. 14. Vorschriften aus luftfahrttechnischer Sicht:

Die beiden Auflagen waren aufgrund des Luftfahrtgesetzes nach der Stellungnahme der Luftfahrtbehörde in den Spruch zu übernehmen.

Auseinandersetzung mit Einwendungen und Stellungnahmen

Allgemeines

Gemäß § 24c Abs 5 Z 2 UVP-G 2000 hat das Umweltverträglichkeitsgutachten sich mit den gemäß § 9 Abs 5, § 10 und § 24a UVP-G 2000 vorgelegten Stellungnahmen fachlich auseinander zu setzen, wobei gleichgerichtete oder zum gleichen Themenbereich eingelangte Stellungnahmen zu-

sammen behandelt werden können. Nicht im Umweltverträglichkeitsgutachten wurden Fragestellungen behandelt, die einer fachlichen Auseinandersetzung nicht zugänglich sind, wie z.B. Fragen zur Finanzierung, Forderungen auf zivilrechtliche Vereinbarungen oder Übernahme sonstiger Kosten sowie sonstige reine Rechtsfragen.

Hinsichtlich der vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen zum Zeitpunkt der Verfahrenseinleitung bzw. der öffentlichen Auflage ist auf das vorliegende, einen integrativen Bestandteil dieses Bescheides bildenden Umweltverträglichkeitsgutachten und die darin enthaltenen gutachtlichen Äußerungen der Sachverständigen aus fachlicher Sicht zu verweisen. Die Auseinandersetzung mit den im Rahmen der öffentlichen Auflage eingelangten Stellungnahmen erfolgt im vorliegenden Umweltverträglichkeitsgutachten auf den Seiten 507 bis 643 (Fragebereich 4). Auf die so behandelten Stellungnahmen und Einwendungen wird an dieser Stelle daher nur insoweit eingegangen, als zu den Ausführungen im Umweltverträglichkeitsgutachten aus rechtlicher Sicht oder in Folge des weiteren Ermittlungsverfahrens unmittelbarer Ergänzungsbedarf besteht. In gleicher Weise wird bei im Rahmen der öffentlichen mündlichen Verhandlung vorgebrachten Stellungnahmen und Einwendungen auf die dementsprechenden Ausführungen der Sachverständigen verwiesen, die in der einen integrierenden Bestandteil dieses Bescheides bildenden Verhandlungsschrift über die öffentliche mündliche Verhandlung am 2. und 3. April 2014 festgehalten sind.

Bei dieser Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen werden jeweils die von den Sachverständigen als zwingend angesehenen Maßnahmen als gegeben vorausgesetzt. Ebenso ist zu berücksichtigen, dass zum Zeitpunkt der öffentlichen Auflage in den Stellungnahmen und Einwendungen Kritik an Inhalt der Antragsunterlagen geübt wurde, die von den Sachverständigen in weiterer Folge grundsätzlich geteilt bzw. als nachvollziehbar angesehen wurde, diese Kritik aber durch die Forderungen oder Darstellung der Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten (vgl. § 24c Abs 5 Z 1 UVP-G 2000: „aus fachlicher Sicht zu bewerten und allenfalls zu ergänzen“) oder durch ergänzende Angaben oder die Zusicherung der Umsetzung von zusätzlichen Maßnahmen durch die Antragstellerin als überholt anzusehen ist. Die Auseinandersetzung mit den im Rahmen der öffentlichen Auflage oder der öffentlichen mündlichen Verhandlung abgegebenen Stellungnahmen muss daher bei solchen Stellungnahmen, die zum Zeitpunkt der Einbringung derselben nachvollziehbare und berechtigte Kritik am Vorhaben äußerten, die Kritikpunkte aber in der Folge durch Anpassungen ausgeräumt wurden, zum Ergebnis, dass die Kritikpunkte aus der Sicht zum Zeitpunkt der Entscheidung entweder gar nicht mehr oder nicht im vorgebrachten Ausmaß zutreffen.

Soweit sich aus dem Ermittlungsverfahren (Umweltverträglichkeitsgutachten oder sonstigen Ausführungen der Sachverständigen unter Berücksichtigung der zwingenden Maßnahmen) ergibt, dass trotzdem Restbelastungen verbleiben werden, so wird dies im Anschluss an die Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen und den Sachverständigengutachten im Rahmen einer Gesamtbetrachtung entsprechend berücksichtigt.

Parteien

Gemäß § 8 AVG sind Personen, die eine Tätigkeit der Behörde in Anspruch nehmen oder auf die sich die Tätigkeit der Behörde bezieht Beteiligte und, insoweit sie an der Sache vermöge eines Rechtsanspruches oder eines rechtlichen Interesses beteiligt sind, Parteien.

Im gegenständlichen Verfahren haben gemäß § 19 Abs 1 UVP-G neben der Projektwerberin Nachbarn, die nach den geltenden Verwaltungsvorschriften vorgesehenen Parteien sofern ihnen nicht schon als Nachbarn Parteistellung zukommt, die Umweltschutzorganisation, das wasserwirtschaftliche Planungsorgan, die Standortgemeinden sowie die an diese angrenzenden Gemeinden sofern diese von wesentlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt berührt sein können und anerkannte Umweltorganisationen Parteistellung.

Im gegenständlichen Großverfahren haben die Parteien grundsätzlich gemäß § 44b ihre Parteistellung verloren, soweit sie nicht innerhalb der Auflagefrist bei der Behörde schriftliche Einwendungen erhoben haben.

Bürgerinitiativen erlangen erst nach entsprechender Konstituierung gemäß § 19 Abs 4 UVP-G 2000 während der öffentlichen Auflage Parteistellung als Formalpartei. Im gegenständlichen Verfahren hat eine Personenmehrheit die Parteistellung als Bürgerinitiativen behauptet.

Eine mit Bescheid des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft anerkannte Umweltorganisation gemäß § 19 Abs 7 UVP-G 2000 erlangt im UVP-Verfahren Parteistellung, soweit sie während der Auflagefrist schriftliche Einwendungen erhebt. Im gegenständlichen Verfahren erfolgte eine Stellungnahme einer anerkannten Umweltorganisation.

Als geltende Verwaltungsvorschriften waren die materiellrechtlichen Genehmigungsbestimmungen des HIG, des EisbG, des WRG, des ForstG, des MinroG, des LuftfahrtG und des BundesstraßenG anzuwenden.

Beim Verfahren gemäß § 4 HIG handelt es sich um ein Anhörungs- und Stellungnahmerecht, welches jedoch nur der Antragstellerin Parteistellung verleiht.

Gemäß § 31e EisbG sind im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren neben der Antragstellerin, die Eigentümer der betroffenen Liegenschaften, die an diesen dinglich Berechtigten, die Wasserberechtigten und die Bergwerksberechtigten und die Eigentümer der in den Bauverbotsbereich kommenden Liegenschaften Parteien. Weiters ist auf die Parteistellung des Verkehrs-Arbeitsinspektorat als Formalpartei hinzuweisen.

Dem Bauentwurf für das gegenständliche Vorhaben sind jeweils gemäß § 31b Abs 1 Z 4 EisbG Unterlagen hinsichtlich der betroffenen Liegenschaften sowie die Eigentümer dieser Liegenschaften zu entnehmen.

Einwendung

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

Dem Begriff Einwendung ist die Behauptung einer Rechtsverletzung mit Bezug auf ein bestimmtes Recht immanent. Eine Einwendung ist sohin, allgemein formuliert, ihrer begrifflichen Bestimmung nach ein Vorbringen einer Partei des Verfahrens, welches seinem Inhalt nach behauptet, das Vorhaben des Bauwerbers entspricht entweder zur Gänze oder hinsichtlich eines Teiles nicht den Bestimmungen der Rechtsordnung (VwGH v. 09.12.1986; ZI. 86/05/0126). Das verletzte Recht ist durch die Partei hinreichend zu konkretisieren, eine Begründung ist hingegen nicht erforderlich.

Eine Einwendung im Rechtssinne liegt nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes nur dann vor, wenn das Vorbringen der Behauptung der Verletzung eines subjektiven Rechtes durch das den Gegenstand des Verfahrens bildende Vorhaben zum Inhalt hat. Ist eine Rechtsverletzung aus dem Vorbringen nicht erkennbar, liegt keine Einwendung im Rechtssinne vor (vgl. Heuer-Leukauf, Handbuch des österreichischen Verwaltungsverfahrens 4, 1990, S 277 f).

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

Grundeinlöse

Generell ist zur Grundeinlösung folgendes festzuhalten:

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

Im gegenständlichen Genehmigungsbescheid liegt aber gem § 24f Abs 1 a UVP-G 2000 iVm § 2 HIG auch die Feststellung, dass das öffentliche Interesse an der dem Bescheid entsprechenden Durchführung des Bauvorhabens die entgegenstehenden Interessen überwiegt. Darin einge-

schlossen ist die Feststellung, dass die Inanspruchnahme der für die Realisierung des Bauvorhabens erforderlichen Grundstücke im überwiegenden öffentlichen Interesse liegt.

Enteignung

Fragen der Grundeinlösung, der Einräumung von Servituten, etc. sind grundsätzlich nicht Gegenstand des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens. Sofern keine einvernehmliche Lösung erzielt werden kann, hat die Konsenswerberin als Eisenbahnunternehmen die Möglichkeit, die Enteignung auf Grund der Bestimmungen des Eisenbahnteignungsentschädigungsgesetzes (EisbEG) zu beantragen.

Anzumerken ist noch, dass für die Verwirklichung des Bauvorhabens neben der erforderlichen Genehmigung auch noch die Erlangung der Verfügungsberechtigung über die vom gegenständlichen Bauvorhaben betroffenen Grundstücke erforderlich ist. Dies kommt im Spruch des Bescheides auch entsprechend zum Ausdruck. Dem Antrag ist zu entnehmen, dass zum Teil Fremdgrund beansprucht wird. Die ÖBB-Infrastruktur AG erwartet für den Erwerb der benötigten Grundflächen eine vertragliche Einigung.

Enteignungen wurden von der Antragstellerin nicht beantragt. Die ÖBB-Infrastruktur AG hat als Eisenbahnunternehmen jedoch das Recht, im Bedarfsfall auch die Enteignung von für das Vorhaben erforderlichen Grundstücken zu beantragen. Enteignungen sind somit im Sinne der Bestimmungen des Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes, des HIG und des UVP-G 2000 in allfällig gesondert zu führenden Verfahren zu behandeln. Durch die Erteilung der gegenständlichen Genehmigung werden erforderliche privatrechtliche Einigungen nicht ersetzt. Sofern jedoch die ernsthaften Bemühungen des Eisenbahnunternehmens auf privatrechtliche Einigung zum Erwerb der erforderlichen Grundstücke und Rechte scheitern sollten, müsste das Eisenbahnunternehmen somit zusätzlich zur erteilten Genehmigung noch die Enteignung beantragen, um die erforderlichen Rechte zu erlangen. Da mit der Erteilung der Genehmigung das Überwiegen des öffentlichen Interesses über die widerstreitenden privaten Interessen nachgewiesen wurde, ist es einem Eigentümer verwehrt, sich in einem allfälligen nachfolgenden Enteignungsverfahren gegen die Enteignung mit dem Argument zu wehren, die Enteignung läge nicht im öffentlichen Interesse.

Nach § 4 EisbEG ist das Eisenbahnunternehmen verpflichtet, den Enteigneten für alle durch die Enteignung verbundenen Nachteile gemäß § 365 ABGB schadlos zu halten. Zur Ermittlung der Enteignungsentschädigung sind in Enteignungsverfahren Sachverständige zu bestellen. Vor Einleitung des Enteignungsverfahrens ist das Eisenbahnunternehmen überdies verpflichtet, mit dem Eigentümer entsprechende Verhandlungen über eine privatrechtliche Einigung zu führen. Ohne ernsthafte Bemühungen um eine privatrechtliche Einigung kann eine Enteignung nicht ausgesprochen werden. Diese Pflicht zur Führung von ernsthaften Bemühungen um eine privatrechtliche Einigung für die Grundeinlöse vor der Antragstellung gilt freilich nur für das Enteignungsverfahren, nicht aber für das gegenständliche UVP- und teilkonzentrierte Genehmigungsverfahren. Genehmigungsverfahren können eingeleitet und die Genehmigung erteilt werden, auch wenn mit

den Grundeigentümern noch keine Einlöseverhandlungen geführt wurden bzw. noch keine Einigung erzielt wurde. Dies gilt gemäß § 24a Abs 1 dritter Satz UVP-G 2000 im Hinblick auf das eingeräumte Enteignungsrecht insbesondere auch bei solchen Genehmigungsverfahren, bei denen sonst die Nachweise über Berechtigungen bereits bei Antragstellung erforderlich wären.

Abschließend ist darauf zu verweisen, dass im Hinblick auf allfällige spätere Enteignungsanträge der Eigentümer sein sämtliches Vorbringen zu den Projekten im gegenständlichen teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren anzubringen hat. Eine diesbezügliche Rechtsbelehrung durch den Verhandlungsleiter erfolgte ausdrücklich im Zuge der öffentlichen mündlichen Verhandlung.

Privatrechtliche Einwendungen

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

Soweit von Einwendern daher in den Stellungnahmen auf nicht bestehende, aber erforderliche privatrechtliche Übereinkommen zwischen Antragstellerin und Einwendern Bezug genommen wird, wird dies im Rahmen der Würdigung des Vorbringens im Sinne der Einwender so ausgelegt, als wäre damit allgemein eingewendet worden, dass die Nachteile, die der Partei aus der Realisierung des Vorhabens erwachsen, die öffentlichen Interessen an der Errichtung des Vorhabens überwiegen. Bei dieser Auslegung ist aber zu berücksichtigen, dass eine Einwendung in dieser Form der allgemein geltenden Konkretisierungspflicht nicht genügt. Es reicht nicht aus, bloß auf „offensichtliche“ Nachteile bzw. auf bestehende Vertragsverhältnisse mit Dritten zu verweisen. In derartigen Fällen kann die Behörde bei der Beurteilung der Nachteile der Fremdgrundinanspruchnahme nur jene Nachteile zu Grunde legen, die mit einer Fremdgrundinanspruchnahme grundsätzlich verbunden sind.

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

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

Schadenersatzforderungen von Beteiligten für Schäden und Beeinträchtigungen, deren Eintritt vom Genehmigungsantrag nicht umfasst werden, die aber trotzdem nicht gänzlich ausgeschlossen werden können, sind im Rahmen des Genehmigungsverfahrens nicht zu behandeln. Sollte der befürchtete Schaden entgegen der Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens später doch eintreten,

so wären zur Entscheidung über die Schadenersatzforderungen grundsätzlich die ordentlichen Gerichte berufen. Dies umfasst z.B. auch die Entscheidung über allfällige gerichtliche Verfahrenskosten.

Immissionen

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

Die Immissionsbelastung zu schützender Güter ist möglichst gering zu halten (§ 24f Abs 1 Z 2 UVP-G 2000). Bei Eisenbahnvorhaben ist die Zumutbarkeit einer Belästigung nach den bestehenden, besonderen Immissionsschutzvorschriften zu beurteilen. Für die Begrenzung der Schallimmissionen auf Grund des Schienenverkehrs ist für den Neubau und den wesentlichen Umbau von Strecken(teilen) die Schienenverkehrs-Immissionschutzverordnung (SchIV) anzuwenden. Diese Verordnung enthält einen aus Sicht des Nachbarschutzes tragfähigen Kompromiss zwischen dem Schutz der Nachbarn vor Belästigungen durch Bahnlärm und den Interessen der Öffentlichkeit an der Verwirklichung des Bahnvorhabens. Diese Verordnung wurde vom (damaligen) Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr auf Grund eingehender medizinischer und lärmtechnischer Studien erlassen. Deren Anwendung ist daher für den Bereich des Lärmschutzes vor dem Schienenlärm an Eisenbahnstrecken auch im Verfahren gemäß UVP-G 2000 geboten.

Der Verwaltungsgerichtshof hat zuletzt mit Erkenntnis vom 28.11.2013, 2012/03/0045 ausgesprochen, dass es sich bei den Grenzwerten der SchIV 1993 um Mindeststandards, deren Unterschreitung im Einzelfall geboten sein kann (Hinweis E vom 22. Oktober 2010/03/0014 und E des VfGH vom 13. Dezember 2007, V 87/06 (Koraln)).

Seitens des humanmedizinischen Sachverständigen wurden über die Einhaltung der Grenzwerte der SchIV hinaus auch die Messung von Spitzenpegeln von Zugvorbeifahrten angeordnet und aus diesen abgeleitet von den Ergebnissen zusätzliche Objektschutzmaßnahmen zur Sicherung der Schlafruhe in Aufenthaltsräumen (Spitzenpegel am Ohr des Schläfers von maximal 45 dB) sowie die Abänderung (Erweiterung) bahnseitiger Lärmschutzmaßnahmen (Erhöhung und Errichtung weiterer Lärmschutzwände) vorgeschlagen. Durch die Aufnahme der Auflagenvorschläge des humanmedizinischen Sachverständigen im Einzelfall in den Spruch dieses Bescheides ist bei deren Einhaltung jedenfalls davon auszugehen, dass es durch den vorhabensbedingten Schienenlärm zu keiner Gesundheitsgefährdung und keiner unzumutbaren Belästigung der Anrainer kommt.

Zum gemäß § 31b Abs. 1 Z. 2 EISG vorzulegenden Bau- und Betriebsprogramm ist anzumerken, dass dieses den Bau und Betrieb als „Programm“ bzw. „Prognose“ insoweit beschreibt, als dies insbesondere für die Verkehrseinschätzung erforderlich ist. So erfolgt die Dimensionierung der

erforderlichen Maßnahmen zur Einhaltung der Immissionsschutzkriterien für Lärm, Erschütterungen und Sekundärschall auf Basis der dem Projekt zugrundeliegenden Ausgangsdaten zum Verkehrsaufkommen.

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

Somit hat die Projektwerberin unbeschadet des tatsächlichen gefahrenen Betriebsprogramms die im Projekt festgelegten Immissionsschutzgrenzwerte jedenfalls einzuhalten. Mögliche Kapazitätsausweitungen, mit denen die der gegenständlichen Genehmigung zugrunde liegenden Emissions- und Immissionsgrenzwerte überschritten werden, lösen gemäß § 19 EisbG eine rechtliche Verpflichtung der Eisenbahnunternehmung im späteren Betrieb aus, entsprechende zusätzliche Maßnahmen zu ergreifen.

Zu den Stellungnahmen während der Auflage- und Stellungnahmefrist, während der mündlichen Verhandlung wird ausgeführt:

A1 zur schriftlichen Stellungnahme des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, Abteilung IV/L3 als Oberste Zivilluftfahrtbehörde

Nach Rücksprache mit der Austro Control GmbH wurde seitens der Obersten Zivilluftfahrtbehörde mitgeteilt, dass gegen die Realisierung des oben genannten Projekts keine Einwände bestehen. Hinsichtlich des Einsatzes von Baugeräten wurde im Umweltverträglichkeitsgutachten ein entsprechender Auflagenvorschlag formuliert, der als Nebenbestimmung in den Bescheid übernommen wurde.

A2 zur schriftlichen Stellungnahme des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Abteilung 1/3 als Oberste Forstbehörde, Stubenring 1, 1010 Wien

Wie dem Umweltverträglichkeitsgutachten zu entnehmen (Seite 514) sind die Inhalte der Stellungnahme der Obersten Forstbehörde im Zuge der Überarbeitung des Rodungsoperates ausreichend berücksichtigt wurden. Die eingereichten „Unterlagen gemäß Forstgesetz“ in der Fassung „Ergänzung Dezember 2013“ sind vollständig, beurteilbar und entsprechen aus forstfachlicher Sicht den Anforderungen an einen Rodungsantrag. Ansonsten wird auf die weiteren Aussagen des forsttechnischen Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten sowie auf das Rodungsgutachten verwiesen.

A3 zur schriftlichen Stellungnahme des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, Abteilung IV/ST3 als Oberste Bundesstraßenbehörde

Die Zuständigkeit des Landeshauptmanns wird zur Kenntnis genommen. Aus Sicht des Sachverständigen für Verkehrswesen (Straße) wird durch das gegenständliche Vorhaben „Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung Stadlau – Staatsgrenze nächst Marchegg“ der geplante Straßenbau der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße im Abschnitt S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Abschnitt Knoten bei Raasdorf bis Am Heidjöchl/Höhe Johann-Kucera-Gasse“ (S 1 Spange Seestadt Aspern), der S1 im Abschnitt Schwechat bis Süßenbrunn sowie der S8 Marchfeld Schnellstraße vom Knoten Deutsch - Wagram bis Staatsgrenze bei Marchegg nicht erheblich erschwert oder wesentlich verteuert.

A4 zur schriftlichen Stellungnahme des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, Abteilung W 3 als Oberste Schifffahrtsbehörde

Seitens der Abteilung W3 wurden die projektbezogenen Forderungen der Österreichisch Slowakischen Grenzgewässerkommission vorgebracht. Fachlich wird diesbezüglich auf die Aussagen der Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten (Seite 516 bis Seite 518) verwiesen wonach die Forderungen der slowakischen Seite insbesondere durch Übernahme von Auflagenvorschlägen als Nebenbestimmungen in den Bescheid erfüllt wurden.

A5 zur schriftlichen Stellungnahme des Magistrats der Stadt Wien, Wiener Umweltschutzabteilung, Magistratsabteilung 22, Dresdnerstraße 45, 1200 Wien

Hinsichtlich der Stellungnahme und insbesondere der aufgeworfenen Fragestellungen der mitwirkenden Behörde wird auf die entsprechenden Aussagen des Sachverständigen für Ökologie im Umweltverträglichkeitsgutachten (Seite 518 bis Seite 520) verwiesen.

Die Errichtung einer Querungsmöglichkeit für Wildtiere ist im gegenständlichen Vorhaben nicht vorgesehen und sind Wildquerungen im Bereich lokaler Wildwechsel sind im Rahmen von Eisenbahn- Neu- und Ausbaustrecken bei Teilbarrieren aus wildökologischer Sicht nicht erforderlich. (Verhandlungsschrift Seite 48).

A6 zur schriftlichen Stellungnahme des Bundesministeriums für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, Stubenring 1, 1010 Wien

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

B1 zur schriftlichen Stellungnahme der Niederösterreichischen Umweltschutzabteilung, Wiener Straße 54, 3109 St. Pölten und der ergänzenden Stellungnahme in der mündlichen Verhandlung, vertreten durch Frau Mag. Birgit Kasper

Gemäß § 19 Abs 1 Z 3 UVP-G 2000 kommt dem Umweltanwalt im Verfahren gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000 Parteistellung zu.

Zur Forderung des humanmedizinischen Sachverständigen zur Vermeidung von Aufweckreaktionen von Schlafenden in Aufenthaltsräumen (Spitzenpegel am Ohr des Schlafers maximal 45 dB) wurde die zwingende Maßnahme als Nebenbestimmung in den Bescheid aufgenommen bei den abschließenden Lärmimmissionskontrollmessungen neben den zur Ermittlung des Beurteilungsspiegels erforderlichen Messgrößen auch die Spitzenpegel zu messen und für Objektfassaden mit Spitzenpegel von mehr als 70 dB zusätzliche Objektschutzmaßnahmen vorzusehen. Ebenso die Forderung nach der Bestellung einer ökologischen Bauaufsicht.

Gemäß den fachlichen Projektunterlagen ist die Umsetzung der vorgesehenen Maßnahmen zum fachlich richtigen Zeitpunkt vorauszusetzen. In der Umsetzungsphase selbst obliegt die ökologisch sinnvolle Umsetzung der Maßnahmen und Auflagen auch in zeitlicher Hinsicht der ökologischen Bauaufsicht. Weitere Festlegungen sind für die nachgereichten Naturschutzverfahren in Wien und Niederösterreich zu erwarten.

B2 Zur schriftlichen Stellungnahme der Stadt Wien, Magistratsdirektion, Rathaus, 1082 Wien und ergänzende Stellungnahme in der mündlichen Verhandlung vertreten durch Dipl.-Ing. Peter Lenz, Magistratsdirektion Baudirektion und D17 Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG

Die Parteistellung der Stadt Wien gemäß § 19 Abs 3 UVP-G als Standortgemeindeliegt vor.

Die Vorhaben „Stadtstraße“ und „S 1 Spange Flugfeld Aspern sind nicht Gegenstand des Ausbaus und der Elektrifizierung der Eisenbahn-Hochleistungsstrecke Stadlau- Marchegg. Für den vorgesehenen Ausbau der S1 und der Stadtstraße wurden jedoch ausreichende Querschnitte und Flächenreserven berücksichtigt (Umweltverträglichkeitsgutachten Seite 525). Insbesondere wird darauf hingewiesen, dass es sich bei diesem Vorhaben um einen Ausbau einer bestehenden Trasse handelt, bestehende relevante Querungen werden beibehalten. Die Verbindungen über die Trasse der Bahn hinweg sind – soweit auch im Bestand – auch künftig gegeben,

Ausdrücklich wird von den Sachverständigen festgehalten, dass die gesamte Seestadt Aspern auch insofern positiv berücksichtigt wird, als dass die Haltestelle Wien Aspern neugebaut und an die U-Bahn Station Aspern angebunden wird und die Erreichbarkeit somit deutlich erhöht wird.

Hinsichtlich der geforderten Grünbrücken ist darauf hinzuweisen, dass wie von der Standortgemeinde selbst ausgeführt, das Offenhalten der Strecke im Interesse des generellen Wildwechsels prioritär sei und dies unter dem Gesichtspunkt eines isolierten Ausbaus der Bahn richtig sei. Im gegenständlichen Vorhaben ist nur der Ausbau und die Elektrifizierung der Eisenbahn-Hochleistungsstrecke Stadlau- Marchegg Gegenstand. Eine allfällige Errichtung von Grünbrücken auch über die Bahn wird allenfalls Gegenstand der entsprechenden Straßengenehmigungsverfahren.

ren sein. Diesbezüglich wird auf das Umweltverträglichkeitsgutachten und insbesondere die Aussage des wildökologischen Sachverständigen verwiesen (Seite 527).

Die Ausführung von Eisenbahnkreuzungen ist entsprechend den Richtlinien für das Entwerfen von Bahnanlagen Hochleistungsstrecken (HL-Richtlinie 2002) sowie entsprechend der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 (EisbKrV) bis zu einer Streckengeschwindigkeit von 160 km/h zulässig. Vorgesehen ist, die angeführten Eisenbahnkreuzungen im Falle der Errichtung der Spange S1 durch die ASFINAG aufzulassen und durch Ersatzbauwerke niveaufrei zu ersetzen.

Hinsichtlich des Lärmschutzes werden die Grenzwerte der SchiV in Wohnräumen im gesamten Streckenabschnitt eingehalten. Darüber hinaus ist zum Schutz des Bereichs rechtsseitig der Bahn eine 454 m lange und 1,5 m über Schienenoberkante ü.SOK hohe Lärmschutzwand (LSW W_AmR) vorgesehen, welche nach der zwingenden Maßnahme **VI. 10.8.** zur Verbesserung der Wirkung um 30 m zu verlängern ist. Weiters wird darauf hingewiesen, dass es sich beim gegenständlichen Vorhaben um den Ausbau einer bestehenden Eisenbahnstrecke handelt und die angeführten Bereiche bereits jetzt von entsprechenden Lärmimmissionen durch die Bahn betroffen sind.

Hinsichtlich der künftig vorgesehenen Bebauung der Seestadt Aspern und den Bereich zwischen Stadlauerstraße und Contiweg ist einerseits darauf zu verweisen, dass es sich beim gegenständlichen Vorhaben um den Ausbau einer bestehenden Eisenbahnstrecke handelt und ist andererseits auf die Aussage der Sachverständigen für Raumplanung und Humanmedizin in der mündlichen Verhandlung (Seite 46 und 47) zu verweisen, wonach trotz fehlender Konkretisierung infolge der Umsetzung des Bahnprojektes ein Substanzverlust oder eine Beeinträchtigung der Verwertung von Liegenschaften ausgeschlossen werden kann bzw. eine bestimmungsgemäße Nutzung oder Verwertung der Liegenschaften durch das Bahnprojekt nicht gefährdet ist, da das Wohnbauprojekt bei der Isolierung und Orientierung von Wohn- und Schlafräumen bzw. deren Fenster die bestehende Bahntrasse berücksichtigen kann. Das künftige Vorhaben „Seestadt Nord“ wurde im gegenständlichen Vorhaben trotz des noch erforderlichen Konkretisierungsgrades und fehlender erforderlicher Rechtsakte damit insoweit berücksichtigt, dass eindeutig feststeht, dass dessen Realisierung weder verhindert noch unzumutbar erschwert wird.

Auf Grund fehlender definitiver Datengrundlagen von den Nachbarprojekten „Stadtstraße“ und „S 1 Spange FF“ sind Aussagen über kumulative Wirkungen der gegebenenfalls gemeinsamen Baumaßnahmen nicht möglich und werden die Ergebnisse des gegenständlichen Verfahrens in diesen verfahren zu berücksichtigen sein.

Sollten die Bauwerke der Stadt Wien bezüglich ihrer Lage feststehen und die Umsetzung gesichert sein und tatsächlich ein Konflikt mit den Entwässerungsanlagen der Bahn bestehen, ist eine spätere Verschiebung der relativ kleinen Versickerungsbecken möglich und müsste dies allenfalls als Projektänderungen abgehandelt werden.

Die Errichtung der Ausgleichsfläche „E3 Pool“ ist im gegenständlichen Vorhaben nicht vorgesehen und auch nicht erforderlich. Eine allfällige spätere Umsetzung dieser Maßnahme im Zusammenhang mit den Straßenprojekten wird durch das gegenständliche Vorhaben aber nicht verhindert.

Aus Sicht des Sachverständigen für Luft und Klima sind die Darstellungen in der Umweltverträglichkeitserklärung, insbesondere die Ausbreitungsstatistik korrekt und UVP-adäquat. Sie entsprechen dem Stand der Technik und der Wissenschaft.

Aus fachlicher Sicht des Sachverständigen für Raumplanung sind die dargestellten Rad-Fußwegverbindungen ausreichend. Seitens des Sachverständigen für Straßenverkehr ist im Bereich der neuen Hst. Wien-Hirschstetten auch im Bestand kein Fuß- und Radweg vorhanden. Die Haltestelle selbst ist über die Unterführung Hirschstettnerstraße (mit Fuß- und Radweg) und über den Personendurchgang Contiwegschule aufgeschlossen. Hinsichtlich der Fuß- und Radwegverbindungen zwischen Unterführung Stadlauerstraße und Auparkweg ist auf die Aussage des Sachverständigen für Straßenverkehr und die Aufnahme von Punkt **VI. 13.2.** in den Bescheid zu verweisen.

Die lichte Höhe der neuen Unterführung Auparkweg beträgt nach Angaben des Sachverständigen für den Straßenverkehr 3,50 m (gegenüber 3,00 m im Bestand) und ist im Regelfall auch für Einsatzfahrzeuge ausreichend. Größeren (höheren) Einsatzfahrzeuge stehen als Queermöglichkeit – wie auch derzeit am Bestand – die Unterführung Stadlauerstraße und die Unterführung Hirschstettner Straße zur Verfügung.

Zur seitens der Stadt Wien geforderten Beibehaltung der Hst. Hausfeldstraße wird auf das seitens der ÖBB erläuterte Konzept (Umweltverträglichkeitsgutachten Seite 623 Stellungnahme D17) verwiesen. Seitens des Sachverständigen für Verkehr (Eisenbahn) wird dazu ausgeführt, dass eine Aufrechterhaltung der Hst. Hausfeldstraße bei km 3,186 auch nach erfolgtem zweigleisigen Ausbau mit Inbetriebnahme der Haltestellen Wien Hirschstetten bei km 1,968 und Wien Aspern bei km 4,590 aus eisenbahnbetrieblicher Sicht abzulehnen ist, da damit innerhalb von ca. 2,6 km drei Haltestellen situiert wären. Eine Anbindung der Hausfeldstraße an öffentliche Verkehrsmittel ist durch die U2-Station Hausfeldstraße gewährleistet.

B3 Zur schriftlichen Stellungnahme der Marktgemeinde Leopoldsdorf im Marchfelde, Rathausplatz 3, 2285 Leopoldsdorf im Marchfelde und der ergänzenden Stellungnahme in der mündlichen Verhandlung, vertreten durch Alexej Prosoroff

Der Marktgemeinde Leopoldsdorf kommt als Standortgemeinde Parteistellung gemäß § 19 Abs 3 UVP-G zu.

Eine Erweiterung der Park&Ride-Anlage am Bf. Siebenbrunn-Leopoldsdorf ist nicht Gegenstand des Vorhabens. Eine solche ist nach Aussage des straßenverkehrstechnischen Sachverständigen auch nicht erforderlich und sind die straßenbaulichen Auswirkungen aus der Sicht des Sachver-

ständigen als umweltverträglich einzustufen. Bei Fertigstellung des Modules 1b sind mit Einführung des Schnellzugverkehrs und der Erhöhung der Anzahl der Güterzüge geringere Kapazitäten für den Eil- und Regionalzugverkehr vorhanden. Durch den Wegfall einiger Eil- und Regionalzüge ergeben sich aus dem Projekt mit der Fertigstellung des Modules 1b keine zusätzlich erforderlichen Park & Ride-Stellplätze. Nach Realisierung des Modules 2 (voraussichtlich ca. 2030) mit Zunahme des Nahverkehrs ist auch eine Zunahme der öffentlichen und halb öffentlichen Zubringer (Buslinien, Sammeltaxi, Anruftaxi) erwartbar. Das Erfordernis einer Erweiterung der Park & Ride-Anlage nach dem Vollausbau ist daher aus heutiger Sicht nicht zwingend erforderlich.

Auch aus der Sicht des Sachverständigen für Raumplanung ist das Vorhaben als umweltverträglich einzustufen. Der Sachverständige für Raumplanung hat zu den Einwendungen der Marktgemeinde Leopoldsdorf im Marchfelde entsprechende Empfehlungen formuliert, denen seitens der Antragstellerin teilweise durch die Darstellung der Ausweisung und Freihaltung entsprechender Flächen für eine allfällige Erweiterung der Park & Ride Anlage entsprochen wird. Eine eventuelle spätere Errichtung einer Park & Rideanlagenenerweiterung ist im Zuge eines Änderungs- oder Nachfolgeprojektes jederzeit weiterhin möglich.

Die Empfehlungen des Sachverständigen wurden nicht als Nebenbestimmungen in den Bescheid übernommen. Generell darf eine Nebenbestimmung nur gesetzt werden, wenn sie „erforderlich“ ist, Die Forderung nach Erweiterung der Park & Rideanlage beruht weder auf einer Genehmigungsvoraussetzung der mitanzuwendenden Gesetze noch war sie aufgrund der zusätzlichen Genehmigungsvoraussetzungen nach § 24f Abs 1 UVP-G vorzuschreiben. Das UVP-G 2000 sieht zwar auch die Möglichkeit der Vorschreibung von Projektmodifikationen vor, jedoch kann mit einer Auflage eine andere Trassenführung oder eine gegenüber dem Antrag wesentlich verschiedene technische Ausführung nicht vorgeschrieben werden.

Eine (vollständig) barrierefreie Erschließung der Bahnsteige ist entsprechend der Entscheidung der Europäischen Kommission über die Technische Spezifikation bezüglich „eingeschränkt mobiler Personen“ nicht erforderlich und somit Stand der Technik, da innerhalb von 30 km an der Strecke ein konformer Zugang besteht. Die Möglichkeit eines nachträglichen Einbaues von Aufzugsanlagen ist im Vorhaben jedoch vorgesehen.

Eine Verlängerung des Personendurchganges ist im Projekt nicht vorgesehen und entspricht das Vorhaben auch ohne eine Verlängerung den materiell- und UVP-rechtlichen Genehmigungsvoraussetzungen und erscheint überdies aus Sicht der verkehrstechnischen Sachverständigen (Straße und Schiene) derzeit nicht sinnvoll.

Die von der Gemeinde geforderte geradlinige Ausführung der Rampe ist bei der erforderlichen Rampenlänge von ca. 80 m aus Platzgründen nicht technisch nicht möglich.

B4 zur schriftlichen Stellungnahme des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Referat Umweltbewertung, Spittelauer Lände 5. 1090 Wien.

Gemäß § 24a Abs 4 UVP-G 2000 ist ua dem Bundesministerin für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft die Umweltverträglichkeitserklärung zu übermitteln und kann dieser dazu Stellung nehmen. Die fachliche Stellungnahmen zu Umweltverträglichkeitserklärungen des BMLFUW wurde gem § 6 Abs 2 Z 32 UmweltkontrollG vom Umweltbundesamt erstellt.

Hinsichtlich der Anmerkungen zu Rückständen und Emissionen werden entsprechende Abfallwirtschaftskonzepte für die Bau- und Betriebsphase erstellt. Ebenso ist gemäß Spruchpunkt **VI. 2.7.** ein umfassendes Massenlogistikkonzept zu erstellen. Gemäß Spruchpunkt **VI. 2.4.** ist eine abfallchemische Aufsicht zu bestellen.

Die zur Beurteilung des Ist-Zustandes der Böden im Untersuchungsraum herangezogenen Untersuchungen und Bewertungsmethoden sind aus Sicht des Fachbereiches Bodenchemie und Abfallwirtschaft ausreichend, um die Sensibilitäten für den Fachbeitrag Boden hinreichend beurteilen zu können.

Die Angaben der Messungen von PM10 und NOx wurden entsprechend ergänzt. Ansonsten wird auf die fachliche Stellungnahme des Sachverständigen für Klima und Luft hingewiesen. (Umweltverträglichkeitsgutachten Seite 542)

Die fachliche Begründung zur Festlegung des Untersuchungsraumes sowie die fachliche Beantwortung zu den weiteren Fragen zum Bereich Waldökologie sind dem Umweltverträglichkeitsgutachten zu entnehmen (Seite 344).

Die geforderten Ergänzungen der relevanten und nachgewiesenen Natura-2000-Schutzgüter wurden hinsichtlich der drei bedeutendsten Vogelarten (Großtrappe, Neuntöter, Sperbergrasmücke) durch den ökologischen Sachverständigen vorgenommen. Ansonsten werden die vorliegenden Angaben im Projekt laut dem ökologischen und gewässerökologischen Sachverständigen durch die vorhandene Literatur und der Kenntnisse der Gutachter als ausreichend betrachtet. Im Zuge der Erstellung des Naturschutzrechtlichen Einreichoperates wird eine Aktualisierung der Daten erfolgen müssen (Umweltverträglichkeitsgutachten Seite 544 bis Seite 546).

Den Ausführungen in der UVE, dass die Auswirkungen von Barriereeffekten in der Bauphase als nur geringfügig nachteilig zu bewerten sind, wird seitens der Behörde aufgrund der nachvollziehbaren und schlüssigen Stellungnahme wildökologischen Sachverständigen gefolgt. (Umweltverträglichkeitsgutachten Seite 547 bis Seite 548).

Hinsichtlich der Anmerkungen zum Schutzgut Boden wird auf die Ausführungen der Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten hingewiesen. (Seite 548 bis Seite 550)

Die PM10-TMW Überschreitungen in der Bauphase wurden angeführt, bewertet und auch bei der

Beurteilung der verbleibenden Auswirkungen berücksichtigt. Prinzipiell sind Überschreitungen des PM10-TMW Grenzwertes im siedlungsnahen Bereich nie auszuschließen. Die Belastung bleibt durch die zeitlich begrenzte Bautätigkeit begrenzt wodurch keine verbleibenden nachteiligen Auswirkungen zu erwarten sind. (Umweltverträglichkeitsgutachten Seite 550)

Hinsichtlich des Baulärms wird auf die Ausführungen des Sachverständigen für Humanmedizin und Lärmschutz verwiesen (Umweltverträglichkeitsgutachten Seite 551). Insbesondere wird auf die in den Bescheid übernommenen humanmedizinischen und schallschutztechnischen Nebenbestimmungen **VI. 4.1.**, **VI. 4.3.** und **VI. 10.** hingewiesen.

Die vorgelegten, für den Fachbereich Waldökologie relevanten Unterlagen entsprechen aus der Sicht des waldökologischen Sachverständigen dem Stand der Technik und der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften. Ergänzungen waren nur hinsichtlich der Auswirkungen der Veränderungen der Belichtungsverhältnisse erforderlich. Diese wurden vom UVP-Gutachter für Forsttechnik, Wald- und Wildökologie im UV-G vorgenommen. Hinsichtlich der Auswirkungen des Flächenverlustes kommt der Sachverständige entgegen der Annahme in der UVE zum Schluss, dass die Auswirkungen durch Flächenverluste in Bau- und Betriebsphase als „merkbar nachteilig“ einzustufen sind (Umweltverträglichkeitsgutachten Seite 551 bis Seite 552).

Nach Aussage des Sachverständigen für Ökologie können durch die in den Einreichunterlagen beschriebenen Maßnahmen nachteilige Auswirkungen auf Natura 2000- Schutzgüter ausreichend vermieden werden (Umweltverträglichkeitsgutachten Seite 553).

Bei der Umsetzung der Maßnahmen „Bod Bau 01“ und „Bod Bau 02“ ist der Stand der Technik einzuhalten (Umweltverträglichkeitsgutachten Seite 553).

Die in der UVE aufgeführten Maßnahmen zu Minderung von Luftschadstoffen entsprechen dem Stand der Technik und sind Vorhabensbestandteil. Die Überwachung der Einhaltung dieser Maßnahmen erfolgt durch die ökologische Bauaufsicht (Umweltverträglichkeitsgutachten Seite 554).

Seitens des geologischen Sachverständigen wird darauf hingewiesen, dass in vergleichbaren Vorhaben der Parameter „Summe Kohlenwasserstoffe“ im Grundwasser lediglich im Zuge der Erstmessung (Nullmessung) ermittelt wird. Bei den vierteljährlichen oder ggf. monatlichen Folgeuntersuchungen während der Bauphase wird dieser Parameter nicht mehr untersucht. Sofern allerdings ein konkreter Verdachtsfall einer Kontamination durch KW besteht, werden die Kohlenwasserstoffe nebst den anderen Parametern im Zuge einer sofort zu ziehenden Probe analysiert (Umweltverträglichkeitsgutachten Seite 554 bis Seite 555).

Die nunmehr vorgelegten Unterlagen in der Fassung „Ergänzung Dezember 2013“ sind vollständig, nachvollziehbar und zur Prüfung der Umweltauswirkungen geeignet. Ergänzungen der Unter-

lagen werden aus Sicht des FB. Forsttechnik, Wald- und Wildökologie als nicht erforderlich erachtet. (Umweltverträglichkeitsgutachten Seite 556).

Maßnahmen zum Monitoring der vorgesehenen Maßnahmen sind im Umweltverträglichkeitsgutachten vorgesehen. Es wird auf den diesbezüglichen Spruchpunkt **VI. 5.9.** hingewiesen.

Hinsichtlich der Aussage zum forstlichen Wegenetz wird auf das Umweltverträglichkeitsgutachten hingewiesen. (Seite 557).

Ein Hinweis auf die abgeführte strategische Umweltprüfung ist im Umweltverträglichkeitsgutachten enthalten.

B5 Zur schriftlichen Stellungnahme der Marktgemeinde Obersiebenbrunn, Hauptplatz 11, 2283 Obersiebenbrunn

Der Marktgemeinde Leopoldsdorf kommt als Standortgemeinde Parteistellung gemäß § 19 Abs 3 UVP-G zu.

Der Forderung nach Schließung der Lücke zwischen Bahnhof und Nebengebäude wurde durch die Aufnahme der zwingenden Maßnahme gem. Spruchpunkt VI. 10.8., Unterpunkte NÖ, Obersiebenbrunn entsprochen. Die im Projekt vorgesehenen Objektschutzmaßnahmen beim Wohnhaus Bahnhofstraße 13 (Pos. S034) können durch die vorgeschriebenen bahnseitigen Maßnahmen entfallen.

Hinsichtlich der Forderung nach Weiterführung der Unterführung der Gleisanlage unter den Verschiebgleisen im Bereich Bahnhof Siebenbrunn - Leopoldsdorf und Errichtung einer Park & Ride Anlage südlich des Bahnhofes sowie einer anderen Gestaltung des Wegenetzes wird darauf hingewiesen, dass diese Maßnahmen im gegenständlichen Vorhaben nicht enthalten sind. Das vorliegende Vorhaben und die dort dargestellte Lösung entsprechen dem Stand der Technik und sind diese aus Sicht der Sachverständigen als umweltverträglich einzustufen.

Zur geforderten Erweiterung der Park & Rideanlage wird auf die zur Marktgemeinde Leopoldsdorf im Marchfelde getätigten Ausführungen oben (Punkt B3) verwiesen.

B6 zur schriftlichen Stellungnahme der Wiener Umweltschutzbehörde, Muthgasse 62, 1190 Wien

Gemäß § 19 Abs 3 Z 3 kommt dem Umweltschutzanwalt im UVP-Verfahren Parteistellung zu. Eine frühere Übermittlung der Unterlagen war aufgrund vervielfältigungstechnischer Gründe nicht möglich und ist die Übermittlung somit unverzüglich nach Erhalt der Unterlagen erfolgt. Des Weiteren wird darauf hingewiesen, dass Verbesserungsaufträge der Behörde gemäß § 5 Abs 2 UVP-G 2000 im UVP-Verfahren auch dann möglich sind, wenn sich deren Erfordernis erst im Zuge des Genehmigungsverfahrens herausstellt.

Fachlich wird auf die Stellungnahmen der Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten hingewiesen (Seite 561 bis Seite 563).

Die Vorhaben „Stadtstraße“ und „Spange S1“ sind nicht Gegenstand des Vorhabens zweigleisiger Ausbau der Eisenbahnstrecke Stadlau-Marchegg“. Hinsichtlich der „Spange S1“ liegt bis dato kein Antrag vor, zur „Stadtstraße“ liegt nunmehr offensichtlich ein Antrag bei der Wiener Landesregierung als zuständige UVP-Behörde vor. Die Vorhaben „Stadtstraße“ und „S 1 Spange FF“ wurden jedoch technisch in der Planung insofern berücksichtigt, als dort, wo bauliche Abhängigkeiten bestehen, deren Realisierung durch das gegenständliche Vorhaben nicht verunmöglicht wird.

Das eingereichte Vorhaben, samt den darin vorgesehenen Eisenbahnkreuzungen entspricht dem Stand der Technik und werden unterbrochene Verkehrsverbindungen in geeigneter Weise wiederhergestellt. Allfällige Änderungen aufgrund der Errichtung der beiden Straßenvorhaben wären in diesen Verfahren zu behandeln.

Hinsichtlich der Forderung nach Vogelschutzglas wird auf die Nebenbestimmung Spruchpunkt **VI. 5.8.** hingewiesen

B7 zur schriftlichen Stellungnahme der Marktgemeinde Lasse, Obere Hauptstraße 4, 2291 Lasse

Der Marktgemeinde Lasse kommt als Standortgemeinde Parteistellung gemäß § 19 Abs 3 UVP-G zu. Inhaltlich wird auf die Aussagen der Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten (Seite 563 bis Seite 567) verwiesen.

Aus der Sicht der Sachverständigen für Verkehr und Raumplanung ist das Vorhaben als umweltverträglich einzustufen. Der Sachverständige für Raumplanung hat zu den Einwendungen der Marktgemeinde Lasse entsprechende Empfehlungen formuliert, jedoch keine zwingende Maßnahmen gefordert. Eine Erweiterung Park & Rideanlage in Lasse ist im Zuge eines Änderungs- oder Nachfolgeprojektes im Sinne der Anregungen des Sachverständigen jederzeit möglich. Eine mögliche Erweiterung der Park & Rideanlage ist informativ auch in den Projektunterlagen dargestellt.

Die Grenzwerte der SchiV in Wohnräumen werden erforderlichenfalls durch bahn- oder objektseitige Maßnahmen im gesamten Steckenabschnitt eingehalten. Darüber hinaus wurde mit Spruchpunkt **VI. 10.11.** entsprechende Objektschutzmaßnahmen vor der Fassade mit Schlafraumfenstern Schallpegelspitzen von 70 dB zur Vermeidung von Aufwachreaktionen vorgeschrieben.

Wo es die Bauabfolge ermöglicht, ist die Errichtung von Schallschutzmaßnahmen am Beginn der Bauphase vorgesehen. Hinsichtlich des Baulärms wird auf die in Spruchpunkt **VI. 10.3.** vorgeschriebenen Maßnahmen verwiesen.

Die Umsetzung des Vorhabens erfolgt unter Aufrechterhaltung des Straßenverkehrs mit teilweise erforderlichen Bauprovisorien und örtlichen Umleitungen (Umweltverträglichkeitsgutachten Seite 567).

B8 zur schriftlichen Stellungnahme der Gemeinde Untersiebenbrunn, Hauptstraße 16, 2284 Untersiebenbrunn und der ergänzenden Stellungnahme in der mündlichen Verhandlung vertreten durch Herrn Bürgermeister Rudolf Plessl:

Der Gemeinde Untersiebenbrunn kommt als Standortgemeinde Parteistellung gemäß § 19 Abs 3 UVP-G zu. Inhaltlich wird auf die Aussagen der Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten (Seite 568 bis Seite 571) verwiesen.

In bestehenden Siedlungsgebieten werden die Grenzwerte der SchIV in Wohnräumen im gesamten Streckenabschnitt erforderlichenfalls durch bahn- oder objektseitige Maßnahmen eingehalten. Darüber hinaus wurde mit Spruchpunkt **VI. 10.11.** entsprechende Objektschutzmaßnahmen vor der Fassade mit Schlafräumfenstern Schallpegelspitzen von 70 dB zur Vermeidung von Aufwachreaktionen vorgeschrieben.

Die im Umweltverträglichkeitsgutachten noch als zwingende Maßnahme dargestellte Maßnahme wurde vom Sachverständigen im Zuge der Verhandlung umformuliert und als Empfehlung formuliert. Auch seitens der Behörde wurde der Argumentation der Antragstellerin gefolgt, wonach alle Widmungen, die zum Zeitpunkt der Bescheiderstellung rechtsgültig sind, sind als Bestand zu Werten sind. Bei künftigen Widmungen, Umwidmungen, Bauvorhaben udgl. wird das genehmigte ÖBB-Vorhaben als verbindlicher Bestand anzusehen und bei zukünftigen Planungen zu berücksichtigen. Das Erfordernis, ÖBB seitig Lärmschutz nachrüsten zu müssen, besteht nach Vorliegen des Bescheides folglich nicht (vgl. § 5 Abs 2 SchIV). Darüber hinaus ist anzumerken, dass das gegenständliche Vorhaben den bestandsnahen Ausbau einer bereits heute bestehenden Eisenbahnstrecke beinhaltet und Auswirkungen der Bahn auf den Siedlungsraum und auch die künftige Siedlungsentwicklung auch ohne das gegenständliche Vorhaben bestehen. Nach Fertigstellung des Projektes und Fertigstellung sämtlicher bahnseitiger Schallschutzmaßnahmen sind Kontrollmessungen zur Ermittlung der tatsächlichen Schienenverkehrslärmimmissionen vorzunehmen.

Es wird auch auf die Stellungnahme des humanmedizinischen Sachverständigen verwiesen, wonach erst geplante Gebäude die Raumanordnung, Isolierung und Fensterwahl auf die Verkehrssituation an genehmigten Trassen abstimmen können.

Seitens des Lärmtechnischen Sachverständigen wird ausgeführt, dass durch die Wirksamkeit der aus Lärmschutzwand und Wall insgesamt in einer Länge von ca. 370 m und in einer Höhe von 2,0 M bzw. 2,5 m über Schienenoberkante vorgesehene Lärmschutzeinrichtung links der Bahn für den Siedlungsbereich ein ausreichen guter Lärmschutz mit gesicherter Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nach SchIV erreicht wird.

Die Hst. Untersiebenbrunn wird barrierefrei errichtet.

Zur geforderten Erweiterung der Park & Rideanlage wird auf die zur Marktgemeinde Leopoldsdorf im Marchfelde getätigten Ausführungen oben (Punkt B3) verwiesen. Entsprechende Flächen für eine allfällige spätere Errichtung einer Park & Rideanlage sind in den Projektunterlagen informativ dargestellt.

B8 zur schriftlichen Stellungnahme der Gemeinde Glinzendorf, Glinzendorf 70, 2282 Glinzendorf und der ergänzenden Stellungnahme in der mündlichen Verhandlung, vertreten durch Bürgermeister Andreas Iser

Der Gemeinde Untersiebenbrunn kommt als Standortgemeinde Parteistellung gemäß § 19 Abs 3 UVP-G zu. Inhaltlich wird auf die Aussagen der Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten (Seite 571 bis Seite 573) verwiesen.

In bestehenden Siedlungsgebieten werden die Grenzwerte der SchiV in Wohnräumen im gesamten Steckenabschnitt erforderlichenfalls durch bahn- oder objektseitige Maßnahmen eingehalten. Darüber hinaus wurde mit Spruchpunkt **VI. 10.8.** die Erhöhung der LSW W_LSW Gli1, links der Bahn, im Teilbereich von km 14,474 – km 14,499 um 0,5 m auf eine Gesamthöhe von 2,0 m ü.SOK (Auftreppung in Richtung LSW Gli2) vorgeschrieben und mit Spruchpunkt **VI. 10.11.** entsprechende Objektschutzmaßnahmen vor der Fassade mit Schlafräumfenstern Schallpegelspitzen von 70 dB zur Vermeidung von Aufwachreaktionen vorgeschrieben.

Die im Umweltverträglichkeitsgutachten noch als zwingende Maßnahme dargestellte Maßnahme wurde vom Sachverständigen im Zuge der Verhandlung umformuliert und als Empfehlung formuliert. Auch seitens der Behörde wurde der Argumentation der Antragstellerin gefolgt, wonach alle Widmungen, die zum Zeitpunkt der Bescheiderstellung rechtsgültig sind, sind als Bestand zu Werten sind. Bei künftigen Widmungen, Umwidmungen, Bauvorhaben udgl. wird das genehmigte ÖBB-Vorhaben als verbindlicher Bestand anzusehen und bei zukünftigen Planungen zu berücksichtigen. Das Erfordernis, ÖBB seitig Lärmschutz nachrüsten zu müssen, besteht nach Vorliegen des Bescheides folglich nicht (vgl. § 5 Abs 2 SchiV). Darüber hinaus ist anzumerken, dass das gegenständliche Vorhaben den bestandsnahmen Ausbau einer bereits heute bestehenden Eisenbahnstrecke beinhaltet und Auswirkungen der Bahn auf den Siedlungsraum und auch die künftige Siedlungsentwicklung auch ohne das gegenständliche Vorhaben bestehen. Nach Fertigstellung des Projektes und Fertigstellung sämtlicher bahnseitiger Schallschutzmaßnahmen sind Kontrollmessungen zur Ermittlung der tatsächlichen Schienenverkehrslärmimmissionen vorzunehmen.

C1 zur schriftlichen Stellungnahme der Kammer für Arbeiter und Angestellte in Niederösterreich, Windmühlgasse 28, 1060 Wien

Der Kammer für Arbeiter und Angestellte in Niederösterreich kommt im gegenständlichen Verfahren keine Parteistellung sondern ein Anhörungsrecht im Sinne des § 4 Abs 1 HIG zu – siehe hiezu

unter Punkt „Genehmigungsvoraussetzungen nach dem Hochleistungsstreckengesetz“ oben. Es wurden keine Einwendungen erhoben und das Bauvorhaben befürwortet.

C2 zur schriftlichen Stellungnahme der Wirtschaftskammer Niederösterreich, Landsbergstraße 1, 3100 St. Pölten

Der Wirtschaftskammer Niederösterreich kommt im gegenständlichen Verfahren keine Parteistellung sondern ein Anhörungsrecht im Sinne des § 4 Abs 1 HIG zu – siehe hierzu unter Punkt „Genehmigungsvoraussetzungen nach dem Hochleistungsstreckengesetz“ oben. Es wurden keine Einwendungen erhoben und das Bauvorhaben befürwortet.

D1 zur schriftlichen Stellungnahme der Fritz Koller Industries Holding GmbH, Kubicek Fördertechnik GmbH Glinzendorf 41 2282 Glinzendorf, vertreten durch Arch. DI Alexander Ertl, Ottakringer Straße 242/1 1160 Wien

Die Fritz Koller Industries Holding ist dem Parteienverzeichnis gem EiszG aufgrund erforderlicher Grundbeanspruchung unter lfd. Nr. 79, EtNr 903 zu entnehmen. Da Sie durch die Errichtung, den Betrieb oder den Bestand des Vorhabens gefährdet oder belästigt oder deren dingliche Rechte im In- oder Ausland gefährdet werden können liegt Parteistellung als Nachbarin gemäß § 19 Abs 1 UVP-G vor.

Die Forderungen nach Abänderung der Entwässerungsmaßnahmen (möglichst platzsparend) wurde unter Spruchpunkt **VI. 13.1.** vorgeschrieben. Inhaltlich wird hierzu auf die Aussagen der Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten verwiesen (Seite 574 bis Seite 576)

Die Ausführung wurde gegenüber Herrn Koller bereits im Zuge der Information der Öffentlichkeit abgestimmt. Eine entsprechend technische Lösung wurde bereits entwickelt. Zur Optimierung der Entwässerung ist im Bereich der Fritz Koller Industries Holding GmbH nunmehr eine Verlängerung der Grabenmauer bis zum Betriebsgebäude vorgesehen. Der Bahngraben kann dadurch entfallen und der Grundbedarf wird reduziert.

Hinsichtlich des geforderten Lärmschutzes für die Arbeitnehmer werden durch die bahnseitigen Immissionen im Freien von 65 dB Interessen des Arbeitnehmerschutzes nach VOLV (Grenzwert 85 dB) nicht berührt. Auch seitens des humanmedizinischen Sachverständigen wird ausgeführt, dass die Arbeitnehmer der Fritz Koller Industries Holding GmbH oder der Kubicek Fördertechnik GmbH im Betriebsgebäude oder am Betriebsgelände durch den Bahnlärm weder gesundheitlich beeinträchtigt noch unzumutbar belästigt werden.

Hinsichtlich der EMF-Belastung wurde in Glinzendorf ein Maximalwert von 14 μ T und ein 24-h-Mittelwert von 1,8 μ T berechnet. Diese berechneten Maximalwerte liegen deutlich unter den relevanten Referenzwerten (300 μ T). Entsprechende Kontrollmessungen sind nach Inbetriebnahme vorgesehen.

Hinsichtlich der Grundeinlöse wird auf die allgemeinen Ausführungen oben verwiesen.

D2 zur schriftlichen Stellungnahme der Wien 3420 Aspern Development AG, Seestadtstraße 27/13, 1220 Wien

Die Wien 3420 Aspern Development AG kann den Projektunterlagen (Parteienverzeichnis) nicht entnommen werden. Diese stellt nach Eigendefinition im Rahmen verschiedener Verfahren „Grund und Boden“ am Standort Aspern Seestadt zur Verfügung und bietet Beratungsleistungen für Entwicklungsprojekte an (<http://www.aspern-seestadt.at/infocenter/organisation/>). Eine Gefährdung von Eigentum oder dinglicher Rechte ist somit nicht auszuschließen und wird Parteistellung im Sinne des § 19 Abs 1 UVP-G 2000 im gegenständlichen Verfahren angenommen.

Im Rahmen der Arbeiten an der UVE für den Ausbau der Ostbahn „Wien/Stadlau – Marchegg“ wurde auf die Planungen zur Seestadt Aspern sowie die begleitenden Projekte „Stadtstraße“ und S 1 insofern eingegangen, als deren generelle Flächen- und Raumansprüche berücksichtigt wurden. Seitens des Sachverständigen für Raumplanung wurde in der Verhandlung ausdrücklich festgehalten, dass auch wenn eine Beurteilung von möglichen Wirkungen aufgrund des Fehlens ausreichend konkreter Grundlagen nicht möglich ist, infolge der Umsetzung des Bahnprojektes ein Substanzverlust oder eine Beeinträchtigung der Verwertung von Liegenschaften ausgeschlossen werden kann. Aufgrund der Erweiterung der Bedienung der „Seestadt Aspern“ im schienengebundenen Verkehr (neben U-Bahn auch S-Bahn und regionale / internationale Verbindung) sei vielmehr eine Attraktivitätszunahme dieses städtebaulichen Entwicklungsraumes zu erwarten. (VHS Seite 46).

Die Flächenwidmung für die Seestadt Süd ist im Vorhaben der ÖBB berücksichtigt.

Die Seestadt Aspern Nord sowie die Gebiete Heidjöchl und Hausfeld liegen derzeit in einer Bausperre nach § 8 (1) der Wiener BO. Es liegen keine hinlänglich konkreten oder verbindlichen Pläne vor, um diese einer Maßnahmenplanung im Sinne des UVP-Regimes zu Grunde zu legen.

Hinsichtlich der Immissionsbelastung unterliegen die Grundflächen, auf denen allenfalls künftig die Seestadt Nord errichtet werden soll einer Bausperre gem § 8 Abs 1 Wr. BauO.

Den vorliegenden Masterplan ist zu entnehmen, dass entlang der Bahntrasse in einem Abstand von ca. 100 m nahezu ausschließlich eine Baustruktur vorgesehen ist, die mehr als 8 Geschosse aufweisen soll und keine Wohnnutzung haben soll – sofern nicht eine gewerbliche Nutzung vorgesehen ist. Bauten mit Wohnnutzungen befinden sich südlich davon und werden – sofern diese realisiert werden - deshalb durch diese höhere Bebauung abgeschirmt. Reine Wohnbebauung beginnt erst in einem Abstand von ca. 300 m von der Bahntrasse. Bis zu dieser Entfernung überwiegen gemischte bzw. flexible Nutzungen, wobei eine Konkretisierung fehlt. Nicht unwichtig ist, dass die Geschößanzahl gegenüber der mindestens 8-10-geschoßigen oder

höheren Randbebauung an der Bahntrasse auf ca. 4 bis maximal 9 Geschosse sinken soll. Diese weitestgehend noch offenen Darstellungen ermöglichen aber aus Sicht der Sachverständigen keine eindeutige Abschätzung der konkreten zukünftigen Lärmsituation im Nahebereich der Bahn.

D3 zur schriftlichen Stellungnahme von Margarethe und Constantin Parthé, Alois-Pragerstraße 44, 2283 Obersiebenbrunn

Eine Gefährdung oder Belästigung durch vorhabensbedingte Immissionen an der angeführten Wohnadresse kann grundsätzlich nicht ausgeschlossen werden und liegt somit Parteistellung als Nachbar gemäß § 19 Abs 1 UVP-G vor.

Die im Projekt vorgesehenen sowie die gemäß Spruchpunkt **VI. 10.8.** Unterpunkt NÖ, Obersiebenbrunn vorgeschriebenen Maßnahmen führen dazu, dass im Siedlungsbereich die Immissionsgrenzen nach SchIV deutlich unterschritten werden. Beim Wohnobjekt Alois-Pragerstraße 44 ist mit einem Beurteilungspegel tags/nachts in der Höhe von 49 dB / 50 dB und somit einer deutlichen Unterschreitung der Grenzwerte der SchIV zu rechnen. Darüber hinaus wurde mit Spruchpunkt **VI. 10.11.** entsprechende Objektschutzmaßnahmen vor der Fassade mit Schlafraumfenstern bei Schallpegelspitzen ab 70 dB zur Vermeidung von Aufwachreaktionen vorgeschrieben.

Die geforderte Verlegung der Einmündung der Umfahrungsstraße in die Bahnhofstraße ist im Vorhaben nicht vorgesehen und würde eine Projektänderung darstellen. Die vorliegende Ausführung entspricht dem Stand der Technik und wird von den Sachverständigen als umweltverträglich beurteilt. Das UVP-G 2000 sieht zwar wenn erforderlich auch die Möglichkeit der Vorschreibung von Projektmodifikationen vor, jedoch kann mit einer Auflage eine andere Trassenführung oder eine gegenüber dem Antrag wesentlich verschiedene technische Ausführung nicht vorgeschrieben werden.

Inhaltlich wird darauf hingewiesen, dass die vorgesehene neue Lage der L9 nach Aussage des lärmtechnischen Sachverständigen (Umweltverträglichkeitsgutachten Seite 582) im Vergleich mit der bisherigen Situation für das Siedlungsgebiet nördlich der Bahn eine deutliche Verbesserung der Lärmauswirkungen bringt. Zusätzliche Änderungen sind daher für das Eisenbahnprojekt aus lärmschutztechnischer Sicht nicht zu begründen. Eine weitere Verlegung der Einmündung der neuen Umfahrungsstraße L9 in die bestehende Bahnhofstraße Richtung Norden würde für die Anrainer der Siedlungen beim Bf. Siebenbrunn-Leopoldsdorf erhebliche Mehrweglängen bedeuten und ist daher aus Sicht des Sachverständigen für Verkehrswesen (Straße) abzulehnen.

Nachbarn im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 können jene subjektiv öffentlichen Rechte geltend machen, die entweder durch das UVP-G 2000 selbst oder durch eine der im Verfahren nach dem UVP-G 2000 mitanzuwendenden Normen eingeräumt wird. Die Errichtung von Park & Rideanlagen bzw. die Verhinderung des Parkens von Bahnbenutzern in der Bahnhofstraße stellt kein den Parteien nach dem UVP-G, dem EisbG und den sonstigen anzuwendenden Materiege-

setzen zukommendes subjektiv-öffentliches Recht dar und kann diese Einwendung daher nicht wirksam erhoben werden.

Inhaltlich wird auf die Ausführung zu Park & Rideanlagen unter Punkt B5 verwiesen.

D4 zur Stellungnahme von Winfried Selbach, Bahnhofstraße 11 und 12 2283 Obersiebenbrunn, vertreten durch den Sohn Christian Selbach, Obere Augasse 4, 2305 Eckartsau sowie Stellungnahme von Christian Selbach, auch in Vertretung von Marlies Fritz-Selbach, Bahnhofstraße 11 in der mündlichen Verhandlung

Winfried Selbach ist als Eigentümer der Liegenschaften Bahnhofstraße 11 + 12 gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G Nachbar, da es durch die Errichtung, den Betrieb oder den Bestand des Vorhabens gefährdet oder belästigt oder seine dingliche Rechte im In- oder Ausland gefährdet werden könnten. Seitens der Behörde wird diesbezüglich Vertretung gemäß § 10 AVG angenommen, da Christian Selbach als Sohn ein Angehöriger gemäß § 36a AVG ist. In der mündlichen Verhandlung hat Christian Selbach dann als offensichtlich nunmehriger Eigentümer der Liegenschaft Bahnhofstraße 12 und Rechtsnachfolger von Winfried Selbach und in Vertretung von Marlies Fritz-Selbach (offensichtlich Schwester und damit ebenfalls Angehörige gem. § 36a AVG) als offensichtliche nunmehrige Eigentümerin der Liegenschaft Bahnhofstraße 11 und ebenfalls offensichtlich Rechtsnachfolgerin von Winfried Selbach eine ergänzende Stellungnahme abgegeben. Es ist wird daher auch diesbezüglich von der Parteistellung als Nachbarn der angeführten Personen gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 ausgegangen.

Die Korrektheit der schalltechnischen Berechnung im Bereich östlich des Bahnhofes Siebenbrunn-Leopoldsdorf wurde durch den lärmtechnischen Sachverständigen bestätigt. Sie sind in Anwendung facheinschlägiger Normen und Richtlinien erfolgt und entsprechen somit dem Stand der Technik. Weiters sind die Berechnungen nach Fertigstellung und Inbetriebnahme durch zwingend vorgeschlagene Kontrollmessungen zu kontrollieren.

Hinsichtlich der geforderten Ausführung des Lärmschutzes im Bereich östlich des Bahnhofes Siebenbrunn-Leopoldsdorf wird auf die Stellungnahme der Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten verwiesen, wonach dass im Siedlungsbereich die Immissionsgrenzen nach SchIV deutlich unterschritten werden und eine Verschlechterung der Lebensqualität von Wohnrainern durch Lärmbelästigung verhindert wird.

Der Forderung nach Schließung der Lücke zwischen Bahnhof und Nebengebäude wurde durch die Aufnahme der zwingenden Maßnahme gem. Spruchpunkt **VI. 10.8., Unterpunkte NÖ, Obersiebenbrunn** entsprochen. Die im Projekt vorgesehenen Objektschutzmaßnahmen beim Wohnhaus Bahnhofstraße 13 (Pos. S034) können durch die vorgeschriebenen bahnseitigen Maßnahmen entfallen. Darüber hinaus wurden mit Spruchpunkt **VI. 10.11.** entsprechende Objektschutzmaßnahmen vor der Fassade mit Schlafräumfenstern Schallpegelspitzen von 70 dB zur Vermeidung von Aufwachreaktionen vorgeschrieben.

Die Forderung des Verbots des Parkens von Motorrädern am Fahrradabstellplatz oder vor dem Bahnhof stellt kein den Parteien nach dem UVP-G 2000, dem EisbG und den sonstigen anzuwendenden Materiegesetzen zukommendes subjektiv-öffentliches Recht dar und kann diese Einwendung im UVP-Verfahren daher nicht wirksam erhoben werden. Inhaltlich wird auf die Ausführung der Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten (Seite 584 bis Seite 585) hingewiesen.

Ein Abriss des ehemaligen Pumpenhauses und des Bahnhofes ist nicht vorgesehen und werden die Auswirkungen im eventuellen Anlassfall entsprechend zu beurteilen sein.

Die angeführten Anlagen werden auf Bahngrund errichtet. Fremdgrundstücke sind von den angeführten Baumaßnahmen nicht betroffen.

Im gegenständlichen Projekt wurde ein umfangreicherer Freiraumschutz vorgeschrieben, als in der SchIV vorgesehen ist (Spruchpunkt **VI. 10.8.**, Unterpunkte NÖ, Obersiebenbrunn). Die Lärmschutzmaßnahmen für die Liegenschaft Bahnhofstraße 12 sind aus der Sicht des humanmedizinischen Sachverständigen aufgrund der vorliegenden Immissionsberechnungen, die vom lärmtechnischen Sachverständigen überprüft wurden, ausreichend. Auf die erforderlichen Kontrollmaßnahmen nach Fertigstellung und Inbetriebnahme wird hingewiesen. Die zusätzlichen Fenster wurden vom Sachverständigen für Lärmschutz bestätigt. Aufgrund der örtlichen Situation ist nach Aussage des lärmtechnischen Sachverständigen durch das in der Stellungnahme angeführte Blechtor bei der Zufahrt weder für die Bestandsituation noch für die Projektssituation eine lärmtechnische Auswirkung zu erwarten.

Hinsichtlich der Forderung auf Entschädigung für die behauptete Wertminderung wird auf die allgemeinen Ausführungen zu privatrechtlichen Einwendungen verwiesen.

Die Park & Rideanlage ist nicht gegenständlich und stellt deren Gestaltung kein den Parteien nach dem UVP-G 2000, dem EisbG und den sonstigen anzuwendenden Materiegesetzen zukommendes subjektiv-öffentliches Recht dar und kann diese Einwendung daher nicht wirksam erhoben werden.

Die Lage des Sickerbeckens ist in den Projektunterlagen dargelegt. Die vorliegende Ausführung entspricht dem Stand der Technik und wird von den Sachverständigen als umweltverträglich bewertet. Eine Verlegung des Sickerbeckens um einige 10m ist zwar nach Auskunft des wasserbautechnischen Sachverständigen möglich, die Lage des Entwässerungsbeckens ist jedoch nach Aussage der Antragstellerin durch die Entwässerungsabschnitte und die getrennte Entwässerung der beiden Gleise (modularer Ausbau) bedingt. Im Süden ist eine Erhaltungszufahrt zu einem Entwässerungsbecken über einen bestehenden Begleitweg nicht möglich. Zudem ist im Süden eine Ersatzaufforstung geplant.

D5 und D6 zu den schriftlichen Stellungnahmen von Heidemarie Selbach und Birgit Stransky, Bahnhofstraße 13, 2283 Obersiebenbrunn

Heidemarie Selbach und Birgit Stransky sind als Hälfteeigentümer der Liegenschaft Bahnhofstraße 13 unzweifelhaft Nachbarin im Sinne des § 19 Abs 1 UVP-G 2000 und somit Partei im Verfahren.

Der Forderung nach Schließung der Lücke zwischen Bahnhof und Nebengebäude wurde durch die Aufnahme der zwingenden Maßnahme gem. **Spruchpunkt VI. 10.8., Unterpunkte NÖ, Obersiebenbrunn** entsprochen. Die im Projekt vorgesehenen Objektschutzmaßnahmen beim Wohnhaus Bahnhofstraße 13 (Pos. S034) können durch die vorgeschriebenen bahnseitigen Maßnahmen entfallen. Darüber hinaus wurden mit Spruchpunkt VI. 10.11. entsprechende Objektschutzmaßnahmen vor der Fassade mit Schlafraumfenstern Schallpegelspitzen von 70 dB zur Vermeidung von Aufwachreaktionen vorgeschrieben.

Ein Abriss des ehemaligen Pumpenhauses und des Bahnhofes ist nicht vorgesehen und werden die Auswirkungen eventuellen Anlassfall entsprechend zu beurteilen sein.

D7 zur schriftlichen Stellungnahme von Johannes Riedmüller, Transporte-Kieswerke-Erdbau Kieswerkstraße 1 2291 Schönfeld vertreten durch Rechtsanwalt Dr. Nikolaus Friedl Wollzeile 25, 1010 Wien

Johannes Riedmüller ist als grundbücherlicher Eigentümer der angrenzenden und von Grundeinlöse betroffener Grundstücke unzweifelhaft Nachbar im Sinne des § 19 Abs 1 UVP-G 2000 und somit Partei im gegenständlichen Verfahren.

a) Zur monierten Erschwernis des An und Abtransports: Die Verbreiterung der Bahnanlagen erfolgt überwiegend auf Bahngrund, doch sind für die Errichtung der Straßenunterführung in km 26,391 auch Fremdgrundinanspruchnahmen von der Fa Riedmüller erforderlich. Der überwiegende Teil der erforderlichen Grundeinlösen ist für die Herstellung einer neuen Zufahrt zur Fa. Riedmüller notwendig. Dem Umweltverträglichkeitsgutachten ist hiezu zu entnehmen, dass während des Baues der Straßenunterführung im Jahr 2020 in km 26,391 die Eisenbahnkreuzung gesperrt wird. Die Zu und Abfahrt zur Fa. Riedmüller kann in dieser Zeit über die bereits 2019 errichtete Landesstraßenunterführung L4 in km 27,635 erfolgen. Eine adäquate Zu- und Abfahrt zu den Anlagen der Fa. Riedmüller ist somit sowohl während der Bau- als auch der Betriebsphase möglich.

b) Zur befürchteten Unmöglichkeit der Zufahrt durch Eintiefungen durch die Unterführungen ist nochmals Aussage des straßenverkehrstechnischen Sachverständigen hinzuweisen, wonach eine adäquate Zufahrt gerade durch die Unterführung(en) erfolgen wird. Dem § 31a Gutachten ist diesbezüglich die Aussage des straßenverkehrstechnischen Sachverständigen zu entnehmen, wonach die vorgelegte Einreichplanung belegt, dass Verkehrsanlagen, die durch den Bau des gegenständlichen Projektes gestört oder unbenutzbar werden würden, gemäß § 20 EisbG in geeigneter Weise wiederhergestellt werden. Dies ergibt sich aufgrund der Einhaltung der geltenden Vorschriften und Normen bzw. der, dem Projekt entsprechenden Dimensionierung der Anlagenverhältnisse.

c) Zum vorgesehenen Begleitweg: Der nördlich der Bahn liegende bestehende Weg wird mittels neuem Weg 11a Richtung Norden verschwenkt und am nördlichen Beginn der Unterführung in diese eingebunden und dient ua auch als Zufahrt zum Versitzbecken N31 bei km 26,215. Der Weg 11a ist für die Einbindung eines bestehenden Weges in die neue Straßenunterführung zur Wiederherstellung unterbrochener Verkehrsverbindungen gem § 20 EisbG erforderlich. Durch den auch der über Gst-Nr. 424/2 geführten Begleitweg wird nach Aussage des geologischen Sachverständigen aufgrund dessen randlicher Lage der Zufahrtswege die derzeitige oder künftige Abbautätigkeit nicht gravierend behindert oder gar verhindert.

d) Zur Sonde Nr 4: Eine „unverrückbare“ Zwangsposition dieser Nullsonde liegt aus hydrogeologischer Sicht nicht vor, da eine Sonde, die östlich und abseits der Baugrube, unmittelbar neben der zum Bf Lasseer führenden Straße situiert werden kann, den Zweck einer derartigen Nullsonde in gleicher Weise erfüllt. Diesbezüglich wurde als zwingende Maßnahme Spruchpunkt VI. 3.17. vorgeschrieben.

D8 zur schriftlichen Stellungnahme vom Mag. Alexander Perl Alois-Prager-Straße 39, 2283 Obersiebenbrunn

Eine Gefährdung oder Belästigung durch vorhabensbedingte Immissionen an der angeführten Wohnadresse kann nicht ausgeschlossen werden und liegt somit Parteistellung als Nachbar gemäß § 19 Abs 1 UVP-G vor.

Wie dem Umweltverträglichkeitsgutachten (Seite 593) zu entnehmen ist, diente wurde die Ermittlung des Bestandslärms als Grundlage für die Festlegung der Immissionsgrenzwerte für das Projekt durchgeführt. Je höher die Bestandslärmsituation, umso höher werden innerhalb der obigen Bereiche die Immissionsgrenzwerte nach SchIV bestimmt. Wenn daher die Rübenkampagne zum Zeitpunkt der Messungen nicht erfolgt ist, ist es für die berechneten Bestandslärmimmissionen unerheblich.

Es sind somit keine Mängel bei der Lärmberechnung ersichtlich.

Zum Zeitpunkt der Einwendung lag noch kein von der Behörde beauftragtes Gutachten vor. Die Bestellung von Ing. Lassnig als nichtamtlichen Sachverständigen war aber bereits erfolgt. Die Forderung nach Einbindung von Parteien und Beteiligten in die Auswahl der behördlichen Sachverständigen entbehrt jeglicher Rechtsgrundlage.

Aufgrund der Entfernungen und der in den genannten Bescheiden erfolgten Erläuterungen ist eine Beeinträchtigung durch die Vorhaben Windpark Marchfeld Mitte (UVP RU4-U-624/012) und Ex-post-Umweltverträglichkeitsbericht zum Vertragsverletzungsverfahren Nummer 2006/4959 betreffend 15 Projekte auf dem Flughafen Wien (...3. Piste) der Marktgemeinde Obersiebenbrunn

bzw. der Standort des Stellungnahmegebers auszuschließen. (Umweltverträglichkeitsgutachten Seite 594).

Die Überführung der L9 ist Projektbestandteil. Gegenstand des UVP-Verfahrens ist das eingereichte Projekt. Eine Unterführung oder Verschiebung der Bahnquerung würde eine Projektänderung darstellen und müsste dies von der Antragstellerin beantragt werden. Die gegenständliche Überführung entspricht nach Aussage der Sachverständigen dem Stand der Technik und wird als umweltverträglich angesehen. Die vorliegenden schalltechnischen Untersuchungen zeigen nach Aussage des lärmtechnischen Sachverständigen, dass durch die veränderte Lage der L9 in Obersiebenbrunn, vor allem für die an der bisher bestehenden Straße gelegenen Nachbarobjekte, eine deutliche Verbesserung des Straßenverkehrslärms eintritt. Für die übrigen weiter nördlich weiterhin an der L9 gelegenen Nachbarobjekte ergibt sich keine Veränderung der Bestandssituation.

Die im Projekt vorgesehenen sowie die gemäß Spruchpunkt **VI. 10.8. NÖ, Obersiebenbrunn** vorgeschriebenen Maßnahmen führen dazu, dass im Siedlungsbereich die Immissionsgrenzen nach SchIV deutlich unterschritten werden. Darüber hinaus wurde mit Spruchpunkt **VI. 10.11.** entsprechende Objektschutzmaßnahmen vor der Fassade mit Schlafraumfenstern bei Schallpegelspitzen ab 70 dB zur Vermeidung von Aufwachreaktionen vorgeschrieben.

Fragen der Finanzierung sind nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens. Das überwiegende öffentliche Interesse an der Realisierung des gegenständlichen Vorhabens ist jedenfalls gegeben.

Eine Park & Rideanlage ist nicht gegenständlich und stellt deren Gestaltung kein den Parteien nach dem UVP-G 2000, dem EisbG und den sonstigen anzuwendenden Materiegesetzen zukommendes subjektiv-öffentliches Recht dar und kann diese Einwendung daher nicht wirksam erhoben werden. Ebenso sind Fragen künftiger Fahrplangestaltung nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens.

D9 zur schriftlichen Stellungnahme von Wolfgang Horak, Am Krautgarten 18/2 Haus 11; 1220 Wien; Jim Perce, Am Krautgarten 20/21, 1220 Wien; Grace S. Seruwag, Am Krautgarten 18/2, 1220 Wien; Vanessa Nassiwa, Am Krautgarten 18/2, 1220 Wien; Isaac Acqum, Am Krautgarten 18/2/6, 1220 Wien; Koppensteiner, Am Krautgarten 18/8, 1220 Wien; Werner Grübl, Am Krautgarten 18/1, 1220 Wien; Lieselotte Grübl, Am Krautgarten 18/1, 1220 Wien; Anton Hampl, Am Krautgarten 18/10, 1220 Wien; Sabine Schlemmel, Am Krautgarten 18/12, 1220 Wien; Michael Schlemmel, Am Krautgarten 18/12, 1220 Wien; Stephem Upson, Am Krautgarten 18/9, 1220 Wien; Herta Urbanek, Am Krautgarten 18/13, 1220 Wien; Roland Urbanek, Am Krautgarten 18/13, 1220 Wien; Richard Urbanek, Am Krautgarten 18/13, 1220 Wien; Brueck Sidd, Am Krautgarten 20/1/18, 1220 Wien; Rose-Marie Sedlacek, Am Krautgarten 18/4, 1220 Wien; Aelarsdi, Am Krautgarten 22/16, 1220 Wien; Olga Leitinger, Am Krautgarten 20/22, 1220 Wien; Alfred Mannsbart, Am Krautgarten 20/13, 1220 Wien; Gabriele Mannsbart, Am Krautgarten 20/13, 1220 Wien; Valerie Mader, Am Krautgarten 20/1/15, 1220

Wien; Chr. Sebald, Am Krautgarten 20/1/14, 1220 Wien; Mocilnik, Am Krautgarten 16/1, 1220 Wien; Ninol, Am Krautgarten 16/9, 1220 Wien; Alfred Mannsbart, Am Krautgarten 20/13, 1220 Wien; Mansour Eftekharian, Am Krautgarten 16/11 1220 Wien; Sieglinde Eftekharian, Am Krautgarten 16/11 1220 Wien; Christabel Eftekharian, Am Krautgarten 16/11 1220 Wien; Karin Graf, Dusikagasse 9/6, 1220 Wien; Fritz Stelzl, Dusikagasse 9/8, 1220 Wien; Schmidt, Dusikagasse 9/7, 1220 Wien; Roland Lehner, Am Krautgarten 18/2/14, 1220 Wien; Arian Lehner, Am Krautgarten 18/2/14, 1220 Wien; Arvin Lehner, Am Krautgarten 18/2/14, 1220 Wien; Dae Mansut, Am Krautgarten 16/13, 1220 Wien; Feitl Mozhcan, , Am Krautgarten 18/2/15, 1220 Wien; Farzi Lehner, Am Krautgarten 18/2/14, 1220 Wien; Meehana, Am Krautgarten 18/3/18, 1220 Wien; John Meehan, Am Krautgarten 22/8, 1220 Wien; Gabriele Palfinger, Am Krautgarten 20/17, 1220 Wien; Thomas Palfinger, Am Krautgarten 20/17, 1220 Wien; Jeeram, Am Krautgarten 20/1/18, 1220 Wien; Mathias Palfinger, Am Krautgarten 20/17, 1220 Wien; ; M. Palfinger, Am Krautgarten 20/17, 1220 Wien; Frank, Am Krautgarten 20/1/18, 1220 ; Sidd , Am Krautgarten 20/1/19, 1220 Wien; Mathias Palfinger, Am Krautgarten 20/17, 1220 Wien; Tovis Yourf, Am Krautgarten 25/1/1, 1220 Wien; Nasti Radchei, Am Krautgarten 25/1/1, 1220 Wien; Tovil Zakunica, Am Krautgarten 25/1/1, 1220 Wien; J. Alfonso, Am Krautgarten 20/1/5, 1220 Wien; Virginis Alfonso, Am Krautgarten 20/1/4, 1220 Wien; Meral Horns, Am Krautgarten 20/7, 1220 Wien; Marc Harris, Am Krautgarten 20/7, 1220 Wien; Ufuk Yavuz, Am Krautgarten 22/2, 1220 Wien; Zelva Yavuz, Am Krautgarten 22/2, 1220 Wien; Martin Pacala, Am Krautgarten 20/16, 1220 Wien; Dominik Pacala, Am Krautgarten 20/16, 1220 Wien; Ludmilla Pacalova, Am Krautgarten 20/16, 1220 Wien; Dominik Pacala, Am Krautgarten 20/16, 1220 Wien; Shenje Pacala, Am Krautgarten 20/16, 1220 Wien; S. Prissmann, Am Krautgarten 20/1/3, 1220 Wien; M. Lieskovsky, Am Krautgarten 20 Haus 12, 1220 Wien; M. Lieskovsky, Am Krautgarten 20 Haus 12, 1220 Wien; J. Donner, Am Krautgarten 20 Haus 14, 1220 Wien; C. Sebald, Am Krautgarten 20 Haus 14, 1220 Wien; Abed El Aridi-Lieskovsky, Am Krautgarten 20/1/23, 1220 Wien; Ingrid Klepzig, Am Krautgarten 18/9, 1220 Wien; S. Stridl, Am Krautgarten 18/2/7, 1220 Wien; D. Hope, Am Krautgarten 18/3, 1220 Wien; A. Hope, Am Krautgarten 18/3, 1220 Wien; E. Peirce, Am Krautgarten 20/21, 1220 Wien; B. Soerikid, Am Krautgarten 18/B/5, 1220 Wien; G. Gröbl , Am Krautgarten 20/1/19, 1220 Wien; H. Haleff, Am Krautgarten 18/3, 1220 Wien; A. Assaf, Am Krautgarten 22/28, 1220 Wien; G. Assaf, Am Krautgarten 22/28, 1220 Wien; Eva Horak, Am Krautgarten 28, 1220 Wien; A. Rafael-Ziel, Am Krautgarten 22/3, 1220 Wien; Vitaril Rafael, Am Krautgarten 22/8, 1220 Wien; Schafighofer, Am Krautgarten 22/17, 1220 Wien; Ian Pocock, Am Krautgarten 22/12, 1220 Wien; Gerhild Striok, Am Krautgarten 16/5, 1220 Wien; Sabine Schreiber; Am Krautgarten 16/7, 1220 Wien; Thomas Toifl, Am Krautgarten 22/12, 1220 Wien; S. Döller, Am Krautgarten 16/12, 1220 Wien; L. Höllbacher , Am Krautgarten 16/10, 1220 Wien; Thomas Striok, Am Krautgarten 22/12, 1220 Wien; S. Schreiber, Am Krautgarten 16/7, 1220 Wien; T. Toifl, Am Krautgarten 16/12, 1220 Wien; S. Döller, Am Krautgarten 16/12, 1220 Wien; Th. Schwarz, Quadenstraße 8/11/10, 1220 Wien; Judith Winkler, Am Krautgarten 16 Haus 6, 1220 Wien; Ramina Winkler, Am Krautgarten 16 Haus 6, 1220 Wien; Eiri El Aridi, Am Krautgarten 20/1/23, 1220 Wien; Ju Li-Kung, Am Krautgarten 22/19, 1220 Wien; ; Wung Jao John, Am Krautgarten 22/19, 1220

Wien;; Ju Jessie, Am Krautgarten 22/19, 1220 Wien; Christof Glinz, Am Krautgarten 22/3/21, 1220 Wien; Christa Glinz, Am Krautgarten 22/3/21, 1220 Wien; Margit Böhm, Am Krautgarten 10, 1220 Wien; Rudolf Taus, Am Krautgarten 10, 1220 Wien; Monika Böhm, Am Krautgarten 10, 1220 Wien; Snezana Konecny, Am Krautgarten 20, 1220 Wien; Dr. Ernst Potucek, Am Krautgarten 20/1/8, 1220 Wien; Antonia Potucek, Am Krautgarten 20/1/8, 1220 Wien; DI Monika Potucek, Am Krautgarten 20/1/8, 1220 Wien; George Perera, Am Krautgarten 20/1/2, 1220 Wien; Amila Perera, Am Krautgarten 20/1/2, 1220 Wien; Sandya Perera, Am Krautgarten 20/1/2, 1220 Wien; Eveline Proschinger, Am Krautgarten 20/1/6, 1220 Wien; Farzaneh Baroomand-Lehner, Am Krautgarten 18/0/1/4, 1220 Wien; Christoph Horak, Am Krautgarten 18/2/11, 1220 Wien; Eva Horak, Am Krautgarten 18/2/11, 1220 Wien; König, Dusikagasse 9, 1220 Wien; Philipp Horak, Am Krautgarten 18/2/11, 1220 Wien

Die schriftliche Stellungnahme ist samt eingescannten Unterschriftenlisten am 9. Juli 2013 per E-Mail bei der Behörde eingegangen. Sämtliche Einwender sind Nachbarn des gegenständlichen Vorhabens im Bereich „Am Krautgarten“ und somit Parteien im Sinne des § 19 Abs 1 UVP-G 2000.

1. und 2. Nachbarn im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 kommt die Geltendmachung jener subjektiv öffentlichen Rechte zu, die ihnen entweder durch das UVP-G 2000 selbst oder durch eine der im Verfahren nach dem UVP-G 2000 mitanzuwendenden Normen eingeräumt wird. Die Einwender legen allerdings nicht konkret dar, in welchem ihnen zukommenden subjektiv-öffentlichen Recht sie durch die befürchtete Zerstörung bzw. Beeinträchtigung der Fauna und Flora im Hirschstettner Aupark und im anschließenden Trockenbiotop verletzt sind. Nachbarn können im UVP-Verfahren auch nicht wirksam einwenden, dass das Vorhaben nicht umweltverträglich sei.

Inhaltlich wird auf die Stellungnahme des ökologischen Sachverständigen hingewiesen, wonach durch die Realisierung des Vorhabens keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf den gesamten Aupark und auf die bahnbegleitenden Ruderalflächen zu erwarten sind.

3. Seitens der Einwender wird behauptet, dass der gegenständliche Ausbau eine enorme, lebenslange und gesundheitsschädliche Belastung für alle Nachbarn darstellt. Diese Behauptung wird seitens der Einwender nicht weiter begründet, die Behörde geht jedoch davon aus, dass seitens der Einwender eine Gesundheitsgefährdung oder Belästigung durch Immissionen aus Bau und Betrieb des gegenständlichen Vorhabens befürchtet wird. Dem Umweltverträglichkeitsgutachten ist zum Vorhaben im Allgemeinen zu entnehmen dass die Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik begrenzt werden und die Immissionsbelastung zu schützender Güter möglichst gering gehalten wird und jedenfalls Immissionen vermieden werden, die das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden. Hinsichtlich des Lärmschutzes führen die im Projekt vorgesehenen sowie die gemäß Spruchpunkt **VI. 10.8. unter Wien** zusätzlich vorgeschriebenen Maßnahmen (Erhöhung der Lärmschutzwände Lärmschutzwände LSW W_Calm und LSW W_GuLa1 um 0,5 m) dazu, dass im Siedlungsbereich die Immissionsgrenzen nach SchIV deutlich unterschritten werden. Beim Wohnobjekt Am Krautgarten 18/2 ist mit einem Beurteilungspegel tags/nachts in der

Höhe von 45 dB / 43 dB und somit einer deutlichen Unterschreitung der Grenzwerte der SchiV zu rechnen. Darüber hinaus wurde mit Spruchpunkt **VI. 10.11.** entsprechende Objektschutzmaßnahmen vor der Fassade mit Schlafräumfenstern bei Schallpegelspitzen ab 70 dB zur Vermeidung von Aufwachreaktionen vorgeschrieben. Die Einhaltung der Grenzwerte ist durch entsprechende Kontrollmessungen nach Fertigstellung und Inbetriebnahme nachzuweisen.

4. Fragen der Finanzierung sind nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens. Der Verwaltungsgerichtshof hat in seiner Rechtsprechung zu den - gleichfalls nach dem dritten Abschnitt des UVP-G 2000 - zu genehmigenden Bundesstraßenvorhaben bereits festgehalten, dass es in einem Verfahren gemäß dem UVP-G 2000 nicht darum geht, die Notwendigkeit der Errichtung eines Vorhabens zu prüfen (VwGH vom 14. August 2011, 2010/06/0002). Es ist nicht ersichtlich, dass für die Bewilligung einer Hochleistungsstrecke etwas anderes gelten sollte. (VwGH vom 19. Dezember 2013, 2011/03/0160). § 1 Abs 1 des Hochleistungsstreckengesetzes 1989, BGBl Nr 135/1989 (HIG), setzt für die Erklärung einer Strecke zur Hochleistungsstrecke durch Verordnung der Bundesregierung voraus, dass den geplanten Eisenbahnen (Strecken oder Streckenteilen) eine besondere Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr mit internationalen Verbindungen oder für den Nahverkehr zukommt, was hier, wie oben ausgeführt, zutrifft. Das öffentliche Interesse an der Realisierung des Vorhabens liegt somit zweifellos vor, diesbezüglich wird auch auf die Ausführungen zum öffentlichen Interesse oben verwiesen. Das Vorhaben entspricht auch den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn (Umweltverträglichkeitsgutachten Seite 245).

Das Vorliegende Projekt ist umweltverträglich und werden die Genehmigungskriterien der anzuwendenden Materiegesetze sowie des UVP-G 2000 eingehalten. Subjektiv-öffentliche Rechte der Einwender werden durch das gegenständliche Vorhaben nicht verletzt. Tunnellösungen sind im Projekt nicht vorgesehen und auch nicht erforderlich.

Ergänzende Stellungnahme von Herrn Wolfgang Horak, auch in Vertretung von

a) Thomas Striok, Am Krautgarten 22/12, 1220 Wien; Sabine Schreiber, Am Krautgarten 16/7, 1220 Wien; Sabine Schlemmel, Am Krautgarten 18/12, 1220 Wien, ; Mansour Eftekharian, Am Krautgarten 16/11 1220 Wien; Sieglinde Eftekharian, Am Krautgarten 16/11 1220 Wien; ; Eiri El Aridi, Am Krautgarten 20/1/23, 1220 Wien; Abed El Aridi-Lieskovsky, Am Krautgarten 20/1/23, 1220 Wien; Olga Leitinger, Am Krautgarten 20/22, 1220 Wien; ; Arvin Lehner, Am Krautgarten 18/2/14, 1220 Wien; Arian Lehner, Am Krautgarten 18/2/14, 1220 Wien; DI Monika Potucek, Am Krautgarten 20/1/8, 1220 Wien; Dr. Ernst Potucek, Am Krautgarten 20/1/8, 1220 Wien; Roland Urbanek, Am Krautgarten 18/13, 1220 Wien; Farzaneh Baroomand-Lehner, Am Krautgarten 18/0/1/4, 1220 Wien; Christoph Horak, Am Krautgarten 18/2/11, 1220 Wien; Eva Horak, Am Krautgarten 18/2/11, 1220 Wien; Philipp Horak, Am Krautgarten 18/2/11, 1220 Wien; John Meehan, Am Krautgarten 22/8, 1220 Wien; Ufuk Yavuz, Am Krautgarten 22/2, 1220 Wien; Michael Schlemmel, Am Krautgarten 18/12, 1220 Wien; Ingrid Klepzig, Am Krautgarten 18/9, 1220 Wien; Stephem Upson, Am Krautgarten 18/9, 1220 Wien; Lieselotte Grübl, Am Krautgarten 18/1, 1220 Wien; Rose-Marie Sedlacek, Am Kraut-

garten 18/4, 1220 Wien; Gerhild Striok, Am Krautgarten 16/5, 1220 Wien; Thomas Toifl, Am Krautgarten 22/12, 1220 Wien

b) Leopold Gassner, Am Krautgarten 16/3, 1220 Wien; Leopold Hann, Am Krautgarten 16/3, 1220 Wien; Heather Hallett, Am Krautgarten 16/3, 1220 Wien; Robert M. Halett, Am Krautgarten 16/3, 1220 Wien; Norbert Tutschek, Am Krautgarten 18/2/11, 1220 Wien; Markus Zimmermann, Am Krautgarten 18/2/11, 1220 Wien; Markus Zimmermann, Am Krautgarten 18/2/11, 1220 Wien; Andreas Zimmermann, Am Krautgarten 18/2/11, 1220 Wien; Ernst Sedlacek, Am Krautgarten 18/4, 1220 Wien; Karina Maria Sedlacek, Am Krautgarten 18/4, 1220 Wien; Lorenz Schlemmel, Am Krautgarten 18/12, 1220 Wien; Brett Bayly, Am Krautgarten 20/1/3, 1220 Wien; Anne Meekan, Am Krautgarten 22/18, 1220 Wien; Raimund Chatelus, Am Krautgarten 20/1/10; Herta Urbanek, Am Krautgarten 18/2/13, in der mündlichen Verhandlung („Interessensgemeinschaft Am Krautgarten“)

Zur Parteistellung ist anzumerken, dass die unter a) angeführten Personen mit der Sammelstellungnahme vom 9. Juli 2013 Einwendungen erhoben haben und diese somit Parteien gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G sind.

Die unter b) angeführten Personen haben erstmals Einwendungen in der mündlichen Verhandlung abgegeben. Da sie während der Auflage- und Stellungnahmefrist gemäß § 44b AVG keine Einwendungen erhoben haben, waren die nunmehrigen Einwendungen als verspätet zurückzuweisen.

Zu der am 9. März 2014 per E-Mail eingelangten Stellungnahme wird angemerkt:

Die Nichtinanspruchnahme von EpK gewidmeten Teilen für die Bau- und Betriebsphase stellt kein den Parteien nach dem UVP-G oder den mitanzuwendenden Materiegesetzen zustehendes subjektiv-öffentliches Recht dar. Das gegenständliche Vorhaben ist umweltverträglich und erfüllt die Genehmigungsvoraussetzungen des § 24f Abs 1 UVP-G und den mitanzuwendenden Materiegesetzen.

Zu der am 1. April 2014 per E-Mail eingelangten Stellungnahme wird angemerkt:

1. Hinsichtlich der angezweifelten Zugzahlenabschätzung wird auf die Stellungnahme des Sachverständigen für Verkehr (Eisenbahn/Schiene/EB) verwiesen (VHS Seite 599).
2. Zum Überwiegen des öffentlichen Interesses wird auf die Ausführungen oben verwiesen. Das Vorhaben entspricht den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn.
3. Die Realisierung des Vorhabens liegt unzweifelhaft im öffentlichen Interesse und sind zumindest die einzelnen Module zu Verwirklichen. Allfällige Projektänderungen werden einem UVP-Änderungsverfahren zu unterziehen sein.
4. Es ist von der Realisierung zumindest der einzelnen Module des Gesamtprojektes, wie beantragt auszugehen. Eine allfällige Nichtrealisierung von Teilen des Vorhabens, die umweltrelevante Auswirkungen haben könnte wäre von der Antragstellerin als UVP-Änderungsprojekt vorzulegen.

5. Die Frage des Baubeginns im dichtverbauten, innerstädtischen Gebiet ist nicht verfahrensgegenständlich. Die Bauphase, wie im Projekt dargestellt, ist umweltverträglich und widerspricht nicht den Genehmigungsvoraussetzungen des § 24f Abs 1 UVP-G und der mitanzuwendenden Materienbestimmungen.

6. Hinsichtlich der Stadtstraße liegt derzeit keine Genehmigung vor. Die Umweltbelastung wird im dortigen Verfahren entsprechend darzustellen und bewerten sein.

7. und 8. Für den vorgesehenen Ausbau der S1 und der Stadtstraße wurden ausreichende Querschnitte und Flächenreserven berücksichtigt (Umweltverträglichkeitsgutachten Seite 525).

9. Die behauptete Beeinträchtigung und Entwertung des Auparks Hirschstetten stellt kein den Parteien gemäß § 19 Abs 1 UVP-G 2000 zustehendes subjektiv-öffentliches Recht dar. Inhaltlich wird auf die Stellungnahme des Sachverständigen für Luft und Klima in der Verhandlungsschrift (Seite 27) verwiesen.

10. Das Verlegen eines zweiten Gleises auf jetzigem Niveau und eine Tieferlegung der Unterführung Hirschstettner Straße sind nicht verfahrensgegenständlich. Das gegenständliche Vorhaben ist umweltverträglich und werden die erforderlichen Genehmigungskriterien erfüllt. Auch diesbezüglich wird inhaltlich auf die Aussagen der Sachverständigen in der Verhandlungsschrift verwiesen. (Luft und Klima Seite 27, Verkehr Seite 78)

11. Hinsichtlich des Versickerungsbeckens wird auf die Aussage des wasserbautechnischen Sachverständigen in der Verhandlungsschrift (Seite 27 unten und Seite 28) verwiesen.

12. Da in diesem Bereich kein Wald vorliegt, können auch keine Rodungen erfolgen. Diesbezüglich wird auf die Antwort des forsttechnischen Sachverständigen (VHS S 47) verwiesen. Diese Einwendung kann auch von Parteien gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 im Verfahren nicht wirksam vorgebracht werden.

13. Nach Aussage des humanmedizinischen Sachverständigen ist bei den in der UVE vorgesehenen und durch die in den Bescheid als Nebenbestimmungen übernommenen verschärften zwingenden Maßnahmen bezüglich Baulärm mit keinen unzumutbaren Belästigungen zu rechnen, da ausreichende Ruhezeiten vorgesehen sind und die lautesten Baulärmbelastungen nur während des Tages auftreten werden und über relativ kurze Zeiträume, da es sich um eine fortschreitende Baustelle handelt.

14. Ein Baukonzept liegt vor. Dieses legt u. a. Luftreinhaltemaßnahmen (zur NO₂ und Staubreduktion auch von LKW-Transporten), die Beleuchtung (Minimierung der Beleuchtung in den Nachtstunden), fest. Detaillierten Berechnungen für die Ermittlung des Baugeräteeinsatzes sowie der LKW-Fahrten befinden sich im Anhang des Baukonzeptes (Einlage B040101E). Auf Spruchpunkt **VI. 10.3.** hinsichtlich des Baulärms wird hingewiesen. Inhaltlich wird auf die Stellungnahme des lärmtechnischen Sachverständigen in der mündlichen Verhandlung (VHS Seite 75) und des Sachverständigen für Verkehr (VHS Seite 81) verwiesen.

Zu den Fragen 1, 2, 3, 4, 5, 10 und 13 wird auf die diesbezügliche Stellungnahme des sachverständigen für Verkehr (Eisenbahn) in der Verhandlung (VHS Seite 79) verwiesen.

Eine ällfällige Änderung der Widmung und Gestaltung der Fläche zwischen Hirschstettner Aupark und Hirschstettner Straße, stellt einerseits kein den Nachbarn nach dem UVP-G 2000 oder den anzuwendenden Matereingesetzen zustehendes subjektiv-öffentliches Recht dar und ist auch nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens. Die Anregung bezüglich der Inanspruchnahme der Ruderalfläche wird von der ÖBB-Infrastruktur AG bei der Planung des Detailprojektes geprüft werden.

Die Vorhaben „Stadtstraße“ und „S 1 Spange Flugfeld Aspern sind nicht Gegenstand des Ausbaus und der Elektrifizierung der Eisenbahn-Hochleistungsstrecke Stadlau- Marchegg. Für den vorgesehenen Ausbau der S1 und der Stadtstraße wurden jedoch ausreichende Querschnitte und Flächenreserven berücksichtigt (Umweltverträglichkeitsgutachten Seite 525). Insbesondere wird darauf hingewiesen, dass es sich bei diesem Vorhaben um einen Ausbau einer bestehenden Trasse handelt, bestehende relevante Querungen werden beibehalten. Die Verbindungen über die Trasse der Bahn hinweg sind – soweit auch im Bestand – auch künftig gegeben,

Zur schriftlichen Stellungnahme von Wolfgang Horak vom 3. April 2014

Eine Senkung der Geschwindigkeit ist nicht erforderlich, da das Vorhaben nach dem Ergebnis des Ermittlungsverfahrens als umweltverträglich anzusehen ist und sämtliche erforderliche Genehmigungskriterien eingehalten werden. Weiters wird diesbezüglich auf die Stellungnahme des § 31a EisbG Sachverständigen für Eisenbahnbetrieb in der Verhandlung (VHS Seite 73) verwiesen, wonach es zum Bestand im Bereich der Siedlung am Krautgarten zu keinen Geschwindigkeitsänderungen kommt und die angeregte Geschwindigkeitsbegrenzung den ausgewiesenen Zielsetzungen (z.B. Erhöhung der Streckenkapazität oder Verkürzung der Fahrzeiten) des Projektes sondern auch den verkehrspolitischen Strategien (z.B. Stärkung der Marktposition des Verkehrssystems Schiene) widersprechen.

Zur nachträglichen Stellungnahmen von Wolfgang Horak vom 19. Mai 2014

Da eine Senkung der Geschwindigkeit im Bereich der Siedlung „Am Krautgarten“ einerseits nicht erforderlich ist und andererseits den Projektzielen und verkehrspolitischen Zielsetzungen widerspricht, wurde keine entsprechende Nebenbestimmung in den Bescheid aufgenommen.

D10 zur schriftlichen Stellungnahme der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG) Rotenturmstraße 5-9, 1011 Wien

Die Parteistellung der ASFINAG ergibt sich aus § 14 Abs 3 BundesstraßenG iVm § 19 Abs 1 Z 2 UVP-G 2000.

Das künftige vorgesehen Vorhaben „S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Abschnitt Knoten bei Raasdorf bis Am Heidjöchl/Höhe Johann-Kucera-Gasse“ wird durch das gegenständliche Vorhaben weder erheblich erschwert noch wesentlich verteuert. Dies begründet sich darin, dass das vorliegende Projekt den bestandsnahen zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung einer bestehenden eingleisigen Bahnstrecke umfasst und somit eine eingleisige Bahnstrecke bei den angeführten Bundesstraßenplanungen sowieso zu berücksichtigen war bzw. ist.

Wie vom lärmschutztechnischen Sachverständigen ausgeführt, ist ohne Kenntnis der Auswirkungen durch mögliche andere Bauvorhaben eine kumulative Betrachtung der Baulärmimmissionen nicht zweckmäßig.

Es gibt noch kein eingereichtes Projekt für die S1 Spange Seestadt Aspern und konnten daher die Angaben für die Bauphase dieses Vorhabens im gegenständlichen Vorhaben nicht berücksichtigt werden.

Eine kumulative Bewertung des Schienenverkehrslärms mit anderen Lärmquellen ist nach gültiger Rechtsnorm der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung nicht vorgesehen. Wegen der Verschiedenheit der Schienen- und der Straßenverkehrsgeräusche und deren Beurteilungsmethoden ist eine Kumulierung aus lärmschutztechnischer Sicht nicht zweckmäßig oder sinnvoll. Bestehende Kumulationen werden aber konkret im Einzelfall sehr wohl durch den humanmedizinischen Sachverständigen zu bewerten sein.

Sowohl der Bau der Stadtstraße als auch der Bau der S1 sind nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens und diese sind bis dato auch noch behördlich genehmigt. Auf Grund fehlender definitiver Datengrundlagen von den angeführten Nachbarprojekten sind Aussagen über kumulative Wirkungen der gegebenenfalls gemeinsamen Baumaßnahmen nicht möglich.

Zur miterteilten Ausnahmegenehmigung gemäß § 14 BundesstraßenG siehe Punkt G „Genehmigungsvoraussetzungen nach dem Bundstraßengesetz“ oben.

D11 zur schriftlichen Stellungnahme der Wirtschaftsagentur Wien, Ebendorferstraße 2. 1010 Wien vertreten durch Sunder-Pläßmann Loibner & Partner Rechtsanwälte OG, Johannesgasse 22/6, 1010 Wien

Die Wirtschaftsagentur Wien kommt als bücherliche Eigentümerin von Anrainergrundstücken zweifelsfrei Parteistellung gemäß § 19 Abs 1 Z1 UVP-G 2000 zu.

a) zur Klärung der anzunehmenden Sachlage

Grundätzlich ist bei der Entscheidung von der Sach- und Rechtslage zum Entscheidungszeitpunkt auszugehen zB VwGH 25.02.1997, 96/04/0239). Nach der von der Einwenderin zitierten Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes (Hinweis u.a. auf das Erkenntnis vom 27. Mai 1997, Zl. 97/04/0026) habe die Behörde bei der Beurteilung der Genehmigungsfähigkeit einer Betriebsanlage von der Sach- und Rechtslage im Zeitpunkt ihrer Entscheidung auszugehen und hierbei nicht konkret absehbare Entwicklungen außer Betracht zu lassen. Nur wenn bereits konkrete Anhaltspunkte dafür vorlägen, "dass es in absehbarer Zeit zu einer Änderung des Sachverhaltes kommen wird", und die Behörde in der Lage sei, "sich über die Auswirkungen dieser Änderungen ein hinlängliches Bild zu machen, dann sei auf derartige Entwicklungen bei der Entscheidung über die

Genehmigung der Betriebsanlage Bedacht zu nehmen (VwGH v. 23.02.2011, 2009/06/0107 zu einem UVP-Feststellungsverfahren hinsichtlich Bundesstraßen“.

Eine absehbare Änderung des Sachverhalts kann aufgrund der vorliegenden Planungsschritte und Unterlagen angenommen werden und wird der Realisierungswillen vom Sachverständigen für Raumplanung auch nicht anzweifelt. Jedoch fehlt nach der Aussage des Sachverständigen in der schlüssigen und nachvollziehbaren Stellungnahme in der mündlichen Verhandlung zur Stellungnahme der Einwenderin vom 31.03.2014 (VHS Seite 44 bis Seite 46) die Rechtsgrundlage für eine seriöse Bewertung möglicher Wirkungen durch die Bahntrasse. Für eine fachlich ausreichende Berücksichtigung des Städtebauvorhabens „Seestadt Nord“ in der gegenständlichen Umweltverträglichkeitsprüfung sind die Grundlagen nicht konkret genug.

Die Behörde war daher nicht in der Lage, sich über die Auswirkungen der Änderungen durch das Vorhaben „Seestadt Nord“ ein hinlänglich konkretes Bild zu machen und war somit die dem Vorhaben zugrunde gelegte Sachlage anzunehmen, wobei die Flächenwidmung für die Seestadt Nord im Vorhaben berücksichtigt wurde.

b) mögliche verletzte subjektiv-öffentliche Rechte

Es ist darauf hinzuweisen, dass Juristische Personen durch ein Vorhaben nach UVP-G niemals belästigt werden können (US 08. 09. 2005, 4B/2005/1-49 Marchfeld Nord; US 08. 05. 1998, 6/1998/3-14 Salzburg Mitte). Durch die befürchtete Lärmbelastung können somit nur das Eigentum sowie dingliche Rechte der Einwenderin gefährdet werden (§ 24 f Abs 1 Z 2 UVP-G). Weiters behauptet die Einwenderin die Verletzung ihrer subjektiv-öffentlicher Rechte und bestreitet die Einwenderin das Überwiegen des öffentlichen Interesses im Sinne des § 31f Z 2 EISB-G.

c) Gefährdung von Eigentum oder dinglichen Rechten

Das UVP-G und die GewO schützen das Eigentum eines Nachbarn nur bei Bedrohung seiner Substanz oder wenn eine sinnvolle Nutzung der Sache wesentlich beeinträchtigt oder überhaupt unmöglich wird (VwGH 24. 06. 2009, 2007/05/0171; VwGH 27. 01. 2006, 2003/04/0130; VwGH 18. 05. 2005, 2004/04/0099; US 08. 03. 2007, 9B/2005/8-431 Stmk-Bgld 380 kV-Leitung II [Teil Stmk] mwN; Köhler/Schwarzer, UVP-G § 19 Rz 47). Eine solche Gefährdung besteht zB dann, wenn eine Sache zerstört oder beschädigt wird (Beschädigung der Fassade eines Gebäudes, Lackschäden bei geparkten Autos) oder ihre Ertragskraft deutlich geschmälert wird (Wald wächst nicht mehr, Obstbäume tragen keine Früchte mehr, Minderung des Ertrags durch Nutztiere; s US 16. 02. 2009, 3B/2005/19-72 NÖ 380 kV-Leitung Etzersdorf-Theiß II, ausführlich Kerschner in Stolzlechner/Wendl/Bergthaler, Die gewerbliche Betriebsanlage 3 Rz 217). Die Genehmigungsvoraussetzung des Abs 2 Z 2 lit a ist jedenfalls dann erfüllt, wenn der Ausschluss einer Gefährdung mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit anzunehmen ist (US 25. 04. 2007, 4A/2007/1-15 Innsbruck-Igls). (Schmelz/Schwarzer UVP-G-ON 1.00 § 17 Rz 129 (www.rdb.at))

Hingegen ist die Minderung des Verkehrswerts einer Sache (insb einer Liegenschaft) oder die Beeinträchtigung wirtschaftlicher Interessen nach stRsp und hL keine Gefährdung des Eigentums (vgl § 75 GewO; VwGH 24. 06. 2009, 2007/05/0115; VwGH 27. 06. 2003, 2001/04/0236; VwGH 23. 09. 2002, 2000/05/0137; US 11. 06. 2010, 1A/2009/6-142 Heiligenkreuz; US 08. 09. 2005, 4B/2005/1-49 Marchfeld Nord). So können zB Nachbarn mit dem Vorbringen, durch die geplante Anlage werde die Nutzung der Liegenschaften für touristische Zwecke ausgeschlossen, eine solche Gefährdung nicht dartun. Auch bloße Minderungen der Vermietbarkeit einer Liegenschaft stellen keine Eigentumsgefährdung dar. Der völlige Verlust der Verwertbarkeit zählt jedoch zu einer Beeinträchtigung der Substanz, weil in diesen Fällen der Mangel der Verwertbarkeit der Substanzvernichtung gleichgehalten werden muss. Von einem solchen Verlust der Verwertbarkeit ist nicht nur dann auszugehen, wenn jedwede auch nur entfernt denkbare Nutzung des Eigentums unmöglich wird, sondern vielmehr bereits dann, wenn die nach der Verkehrsanschauung übliche bestimmungsgemäße Nutzung oder Verwertung ausgeschlossen ist (US 08. 09. 2005, 4B/2005/1-49 Marchfeld Nord).(Schmelz/Schwarzer UVP-G-ON 1.00 § 17 Rz 129 (www.rdb.at)).

Aufgrund der vorliegenden Masterplans ist vermutlich eine Wohnbebauung erst in einem Abstand von mehr als 100 m von der Bahntrasse zu erwarten, die aber durch eine zwischengelagerte mehrgeschossige Bebauung mit Mischnutzung ohne Wohnen voll abgeschirmt wird. Diesbezüglich ist auf die schlüssige und nachvollziehbare Stellungnahme des Sachverständigen für Raumplanung, Landschaftsbild und Sachgüter in der mündlichen Verhandlung zu verweisen, wonach infolge der Umsetzung des Bahnprojektes, auch wenn eine Beurteilung von möglichen Wirkungen aufgrund des Fehlens ausreichend konkreter Grundlagen nicht möglich ist, ein Substanzverlust oder eine Beeinträchtigung der Verwertung von Liegenschaften jedenfalls auszuschließen ist, ja es ist durch die verbesserte Verkehrsanbindung vielmehr eine Attraktivitätszunahme dieses städtebaulichen Entwicklungsraumes zu erwarten.

Auch seitens des humanmedizinischen Sachverständigen ist eine bestimmungsgemäße Nutzung oder Verwertung der Liegenschaften durch das gegenständliche Vorhaben nicht gefährdet, da das Wohnbauprojekt bei der Isolierung und Orientierung von Wohn- und Schlafräumen bzw. deren Fenster die bestehende Bahntrasse berücksichtigen kann.

Anzumerken ist auch, dass das gegenständliche Vorhaben einen bestandsnahen Ausbau einer bestehenden Eisenbahnstrecke darstellt und die Liegenschaften der Einwenderin auch derzeit vom Bahnlärm betroffen sind.

Eine Gefährdung des Eigentums (Substanzverlust) oder dinglicher Rechte durch das gegenständliche Vorhaben tritt somit nicht ein.

d) Abwägung der Vorteile der Öffentlichkeit mit den Nachteilen der Einwenderin

Parteien haben allgemein das Recht zu Einwendungen, dass das geplante Bauvorhaben keinen Vorteil für die Öffentlichkeit darstelle oder der Vorteil für die Öffentlichkeit geringer sei als die ihr

dadurch erwachsenden Nachteile (VwGH 30.6.2006, 2002/03/0213, zu § 35 Abs 3 aF, mwN). Die Baugenehmigung darf nur erteilt werden, wenn der durch sie entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der den Parteien erwächst (VwGH 6.9.2001, 99/03/0424, zu § 35 Abs 3 aF).

Da durch das gegenständliche Vorhaben von keiner Verletzung subjektiv-öffentlicher Rechte der Einschreiterin auszugehen ist, ist diesbezüglich auch keine Abwägungsentscheidung erforderlich. Selbst bei der Annahme einer möglichen wirtschaftlichen Beeinträchtigung durch eine schlechtere Verwertbarkeit der Liegenschaften (eine Substanzvernichtung ist jedenfalls auszuschließen) der Einwanderin durch die befürchtete Bahnlärmbelastung ist jedenfalls vom Überwiegen der öffentlichen Interessen an der Realisierung des Vorhabens, wie oben unter der Überschrift „öffentliche Interessen“ angeführt auszugehen.

e) Anwendung der SchIV

Gemäß § 24f Abs 2 letzter Satz UVP-G 2000 dienen die besondere Immissionsschutzvorschriften wie die SchIV dazu, die Gefährdung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. a UVP-G 2000 und die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. c 2000 zu beurteilen. Da, wie oben ausgeführt, juristische Personen niemals belästigt oder gar in ihrer Gesundheit gefährdet werden können ist diese Einwendung nicht nachvollziehbar und geht ins Leere.

Die SchIV stellt auf den Schutz der Wohnbevölkerung zum Genehmigungszeitpunkt ab. Mangels entsprechend konkreter und rechtlich bindender Unterlagen, dem Masterplan ist zB keine exakten Angabe zur Lage von Wohnraumfenster zu entnehmen, ist derzeit eine konkrete Anwendung der SchIV gar nicht möglich.

Das zitierte Erkenntnis (VwGH 22.10.2012, 2010/03/0014), stellte nur klar, dass es sich bei den Grenzwerten der SchIV 1993 - wie auch der Verfassungsgerichtshof im E vom 13. Dezember 2007, V 87/06 dargelegt hat um Mindeststandards handelt, deren Unterschreitung im Einzelfall geboten sein kann. Dies bedeutet, dass die nach der UVP gebotenen lärmschutztechnischen Maßnahmen im Einzelnen festzulegen sind. Wenn der medizinische Sachverständige im UVP-Verfahren in bestimmten Fällen lärmschutztechnische Maßnahmen für notwendig erachtet, die für das gegenständliche Projekt einen unter den Grenzwerten der SchIV 1993 liegenden Lärmschutz bewirken, und diese Maßnahmen als "zwingend" bezeichnete, so kann diesen Ergebnissen der UVP nicht allein damit begegnet werden, dass auf die Einhaltung der Grenzwerte nach der SchIV 1993 hingewiesen wird. Seitens des medizinischen Sachverständigen wurden für den Bereich der künftigen Seestadt Nord nur angemerkt, dass eine bestimmungsgemäße Nutzung oder Verwertung der Liegenschaften durch das gegenständliche Vorhaben nicht gefährdet ist.

Die geforderte Anleitung an den lärmtechnischen Sachverständigen zur Ergänzung des Gutachtens war somit abzuweisen.

Die oben zitierte Aussage des humanmedizinischen Sachverständigen, dass das künftige Vorhaben „Seestadt Nord“ durch das gegenständliche Vorhaben nicht verhindert wird liegt vor.

Die Einwendung war somit abzuweisen.

D12 zur schriftlichen Stellungnahme der Austrian Power Grid AG, Wagramer Straße 19, 1220 Wien

Die Austrian Power Grid AG ist wegen vorhabensbedingter Änderung ihrer Leitungsanlage jedenfalls Partei im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G.

Die Stellungnahme umfasst keine Einwendungen im Rechtssinne sondern richtet sich an die Antragstellerin.

D13 zur schriftlichen Stellungnahme des Vereins zur Förderung der Regionalentwicklung im Marchfeld, Stift-Melk-Gasse 3/3 DG2291 Lasse

Dem Verein kommt im gegenständlichen UVP-Verfahren keine Parteistellung zu und wird eine solche auch nicht behauptet. Inhaltlich wird auf die ausführlichen Stellungnahmen der Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten (Seite 613 bis Seite 620) hingewiesen.

D14 zur schriftlichen Stellungnahme von Petra Gaunersdorfer Bahnhofstraße 14/4 2283 Obersiebenbrunn

Die Einwenderin ist als Eigentümerin der Liegenschaft Bahnhofstraße 14 unzweifelhaft Nachbarin im Sinne des § 19 Abs 1 UVP-G 2000 und somit Partei im Verfahren.

Der Forderung nach Schließung der Lücke zwischen Bahnhof und Nebengebäude wurde durch die Aufnahme der zwingenden Maßnahme gem. Spruchpunkt **VI. 10.8.**, Unterpunkte NÖ, Obersiebenbrunn entsprochen. Die im Projekt vorgesehenen Objektschutzmaßnahmen beim Wohnhaus Bahnhofstraße 13 (Pos. S034) können durch die vorgeschriebenen bahnseitigen Maßnahmen entfallen. Darüber hinaus wurden mit Spruchpunkt **VI. 10.11.** entsprechende Objektschutzmaßnahmen vor der Fassade mit Schlafraumfenstern Schallpegelspitzen von 70 dB zur Vermeidung von Aufwachreaktionen vorgeschrieben.

D 15 zur schriftlichen Stellungnahme von Wolfgang Rehm, Semperstraße 37/12 1180 Wien und Friedweg 11, 2294 Marchegg und zur ergänzenden Stellungnahme in der mündlichen Verhandlung

Als Eigentümer mehrerer Grundstücke in der KG Marchegg insbesondere Parz. Nr 723 und 1485/1 bzw. 1485/2 sowie von Wasserrechten (BR-MG49). die vom Projekt und den mit ihm verbundenen Vorhaben möglicherweise berührt sind, besteht unzweifelhaft Parteistellung als Nachbar im Sinne von §19 Abs 1 UVP-G 2000.

Wie vom geologischen Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten ausgeführt, ist in Anbetracht der Entfernung zwischen den in der Stellungnahme durch den Einwender angeführten Grundstücken 723,1485/1 und 1485/2, alle KG Marchegg, sowie des Brunnens BR-MG49 zur geplanten Flächendrainage bzw. zum ausgewiesenen Einflussbereich im Ausmaß von > ca. 150 m bzw. > ca. 1 km mit keiner nachteiligen Beeinflussung dieser Liegenschaften bzw. Wassernutzung zu rechnen. Ergänzend wurde auf die weitere Anfrage des Einwenders vom geologischen Sachverständigen ausgeführt, dass sich Grundstück 723 westlich des Bahnhof Marchegg und nördlich der Trasse befindet. Der Untergrund wird aus tertiären Sedimenten aufgebaut, die nicht als Grundwasserträger in Erscheinung treten (siehe Längenschnitt, Plan-Beilage E 05 15 E). Darüber hinaus ist festzustellen dass das gg. Grundstück von den Auswirkungen der Drainagemaßnahmen im Bereich des Bf. Marchegg nicht betroffen ist.

Allfällige Auswirkungen der Flächendrainage auf das Grundwasserregime werden durch das hydrogeologische Beweissicherungsprogramm erfasst.

D 16 zur schriftlichen Stellungnahme von Martin Grabner, Kieslerweg 5, 1220 Wien

Die Stellungnahme ist am 16. Juli 2013 per E-Mail und somit nach Ende der Auflage- und Stellungnahmefrist (10. Juli 2013) bei der Behörde eingelangt und war somit als verspätet zurückzuweisen.

Inhaltlich wird auf die Aussagen der Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten (Seite 623) verwiesen.

D 17 – siehe Punkt B2

D 18 zur Stellungnahme des NÖ-Straßendienstes, Abteilung Landesstraßenbau und –verwaltung (ST4), Landhausplatz 1, 3109 St. Pölten in der mündlichen Verhandlung, vertreten durch Herrn Ing. Markus Kuttenberger

Dem Land Niederösterreich kommt hinsichtlich der Landesstraßen aufgrund von Liegenschaftsbeanspruchungen und projektbedingten Umbau von Straßen jedenfalls Parteistellung im Sinne des § 19 Abs 1 Z1 zu.

Die Stellungnahme umfasst keine Einwendungen im Rechtssinne sondern richtet Forderungen an die Antragstellerin. Seitens der Antragstellerin wurde hiezu in der mündlichen Verhandlung erklärt, dass laufend Abstimmungen mit dem Amt der NÖ LReg stattfinden und werden den Anforderungen entsprechende Verträge abzuschließen sein. Genehmigungen nach Landesstraßengesetz werden gesondert beantragt. In der Bauphase ist es das Ziel, den Bauverkehr über möglichst hochrangige Straßen abzuwickeln. Straßen, die auf Grund ihrer bautechnischen Beschaffenheit nicht für Schwerverkehr geeignet sind, werden entweder gemieden oder nach Abschluss der Bauarbeiten der ursprüngliche Zustand wieder hergestellt. Beweissicherungen werden seitens der Antragstellerin durchgeführt.

D 19 zur Stellungnahme von Frau Christina und Rudolf Nemeč, 2282 Glinzendorf, 78 in der mündlichen Verhandlung

Seitens der Einwender ist während der öffentlichen Auflage- und Stellungnahmefrist keine Einwendung erfolgt und waren die Einwendungen daher als verspätet zurückzuweisen.

Inhaltlich wird auf die Stellungnahme des Sachverständigen für Lärmschutz (VHS Seite 76 und Seite 77) sowie die Stellungnahme der Antragstellerin (VHS Seite 90) verwiesen.

D20 zur Stellungnahme von Eugenie Pochop, Kirchengasse 18, 2284 Untersiebenbrunn, vertreten durch Liane Mikulics, wohnhaft in Dorfstraße 41, 2284 Untersiebenbrunn (Cousine)

Seitens der Einwenderin ist während der öffentlichen Auflage- und Stellungnahmefrist keine Einwendung erfolgt und waren die Einwendungen daher als verspätet zurückzuweisen.

Inhaltlich wird auf die Aussage des straßenverkehrstechnischen Sachverständigen (VHS Seite 82) und der Antragstellerin (VHS Seite 89) hingewiesen. Die Antragstellerin weist insbesondere darauf hin, dass eine zivilrechtliche Einigung angestrebt wird.

D21 zur Stellungnahme von Josef Stippernitz, Dorfstraße 21, 2284 Untersiebenbrunn in der mündlichen Verhandlung

Seitens des Einwenders ist während der öffentlichen Auflage- und Stellungnahmefrist keine Einwendung erfolgt und waren die Einwendungen daher als verspätet zurückzuweisen.

Inhaltlich wird auf die Aussage des verkehrstechnischen § 31a EisbG –Sachverständigen (VHS Seite 38), des nichtamtlichen verkehrstechnischen Sachverständigen (VHS Seite 83) sowie die Aussage der ÖBB-Infrastruktur AG (VHS Seite 89) verwiesen.

D21 zur Stellungnahme von Frau Eweline Bach, Contiweg 12, 1220 Wien, Grundstücksnr. 564/7; 564/16; 564/8 vertreten durch Marius Bach (Ehemann):

Seitens der Einwenderin ist während der öffentlichen Auflage- und Stellungnahmefrist keine Einwendung erfolgt und waren die Einwendungen daher als verspätet zurückzuweisen.

Inhaltlich wird auf die Aussage des geologischen Sachverständigen (VHS Seite 39), des nichtamtlichen verkehrstechnischen Sachverständigen (VHS Seite 83) sowie die Aussage der ÖBB-Infrastruktur AG (VHS Seite 88 und Seite 89) verwiesen.

E1 zur Stellungnahme der „Bürgerinitiative zur Umweltverträglichkeitsprüfung zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung der ÖBB Strecke 117, Stadlau – Marchegg“, vertreten durch Sprecher Herrn Mag. Alexander Perl, Alois-Prager-Straße 39, 2283 Obersiebenbrunn und zur ergänzenden Stellungnahme in der mündlichen Verhandlung

Bei dieser Personenmehrheit wurde durch die Wahlbehörden überprüft, ob mindestens 200 der in der Unterschriftenliste enthaltenen Personen zum Zeitpunkt der Unterstützung in einer der Standortgemeinden des gegenständlichen Vorhabens oder in einer der an diese unmittelbar angrenzenden Gemeinden für Gemeinderatswahlen wahlberechtigt waren. Diese Kriterien haben zugetroffen und hat die Bürgerinitiative daher gemäß § 19 Abs 4 UVP-G 2000 Parteistellung erlangt.

Wie dem Umweltverträglichkeitsgutachten (Seite 626) zu entnehmen ist, hat die Ermittlung des Bestandslärms als Grundlage für die Festlegung der einzuhaltenden Immissionsgrenzwerte für das Projekt gedient. Je höher die Bestandslärmsituation, umso höher werden innerhalb der obigen Bereiche die Immissionsgrenzwerte nach SchIV bestimmt. Wenn daher die Rübenkampagne zum Zeitpunkt der Messungen nicht erfolgt ist, ist es für die berechneten Bestandslärmmmissionen unerheblich.

Warum die Nichtberücksichtigung in der mündlichen Verhandlung nochmals moniert wurde, ist für die Behörde nicht nachvollziehbar. Es ist nicht auszuschließen, dass ein höherer gemessener Bestandspegel für die Nachbarn zu höheren Grenzwerten nach der SchIV führen kann und sich für die Nachbarn nachteilig auswirken kann.

Eine Kumulierung der Schienenverkehrslärmmissionen mit den Immissionen von anderen Projekten (Fluglärm, Windpark, usw.) ist nach den Bestimmungen der SchIV aus lärmtechnischer Sicht nicht vorgesehen und angesichts der Verschiedenheit der Immissionen und der Verschiedenheit der jeweiligen Beurteilungsmaßstäbe schalltechnisch nicht sinnvoll.

Zu den benachbarten Vorhaben wurde vom SV für Raumplanung festgehalten, dass

- sich der genannte Windpark in ausreichender Entfernung – entsprechend den Vorgaben für die Errichtung von Windgeneratoren der NÖ Landesregierung - vom Siedlungsrand der Marktgemeinde Obersiebenbrunn befindet – und damit außerhalb der lärmrelevanten Wirkungszone und
- die in dem o.g. Vertragsverletzungsverfahren genannten 15 Projekte sich gleichfalls in ausreichender Entfernung vom Siedlungsrand der Marktgemeinde Obersiebenbrunn befinden.
- Zusätzlich muss darauf verwiesen werden, dass kein ursächlicher Zusammenhang zwischen dem Projekt der ÖBB und dem Windpark besteht und deshalb fachlich und verfahrensmäßig getrennte Betrachtungen erforderlich sind.

Der Nullfall (Ist-Zustand) umfasst auch alle bestehenden Umweltbelastungen. Dabei ist es gleichgültig, ob diese geogen oder exogen verursacht sind, aus genehmigungspflichtigen oder nicht ge-

nehmigungspflichtigen Sachverhalten entstehen. Umfasst sind insb. auch die von anderen im relevanten Umfeld bestehenden oder rechtskräftig genehmigten Projekten und Vorhaben ausgehenden Umweltauswirkungen („Vorbelastung“). (Schmelz/Schwarzer UVP-G-ON 1.00 § 6 RZ 37 (www.rdb.at)).

Darzustellen sind nicht sämtliche, sondern nur erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt. Ausufernde Unterlagen und Verfahren sind vielfach darauf zurückzuführen, dass entgegen dieser gesetzlichen Vorgabe sämtliche Auswirkungen auf die Umwelt dargestellt und in der Folge auch bewertet werden. Die mangelnde Relevanz ist jedoch in der UVE anzuführen und zu begründen („No-Impact-Statement“; § 6 Abs 2). (Schmelz/Schwarzer UVP-G-ON 1.00 § 6 RZ 40 (www.rdb.at))

Kombinationswirkungen und Interaktionen von Immissionen bewilligter Projekte wurden vom humanmedizinischen Sachverständigen berücksichtigt und fachlich gewürdigt. Der Sachverständige hat diesbezüglich in der Verhandlung ergänzend ausgeführt, dass ein Zusammenwirken von Bahnlärm mit den Immissionen des über 1000 m entfernten Windparks nicht zu erwarten ist. Zum Schwerverkehr der Agrana ist anzumerken, dass das gegenständliche Projekt die Immissionsbelastung großräumig reduzieren wird, was vor allem auch für die Luftbelastung in der Zeit von September bis Februar gilt, und zwar umso mehr es gelingt, Transporte von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Lichtimmissionen wurden ebenfalls beurteilt und keine unzumutbaren Belästigungen prognostiziert. Ein, vom Beschwerdeführer nicht näher begründeter Verfahrensmangel liegt somit nicht vor.

Es wird auch auf die fachliche Aussage des lärmtechnischen Sachverständigen verwiesen, wonach die Behauptung dass durch Kumulierungswirkungen mit anderen Lärmquellen eine sukzessive Erhöhung der Schienenlärmgrenzwerte vermutet wird, ist aus lärmtechnischer Sicht nicht zu bestätigen.

Die Überführung der L9 ist Projektsbestandteil. Gegenstand des UVP-Verfahrens ist das eingereichte Projekt. Eine Unterführung oder Verschiebung der Bahnquerung würde eine Projektänderung darstellen und müsste dies von der Antragstellerin beantragt werden. Die gegenständliche Überführung entspricht nach Aussage der Sachverständigen dem Stand der Technik und wird als umweltverträglich angesehen. Dies wurde im Zuge der Verhandlung nochmals bestätigt (VHS Seite 36 und Seite 80). Die vorliegenden schalltechnischen Untersuchungen zeigen nach Aussage des lärmtechnischen Sachverständigen, dass durch die veränderte Lage der L9 in Obersevenbrunn, vor allem für die an der bisher bestehenden Straße gelegenen Nachbarobjekte, eine deutliche Verbesserung des Straßenverkehrslärms eintritt. Für die übrigen weiter nördlich weiterhin an der L9 gelegenen Nachbarobjekte ergibt sich keine Veränderung der Bestandssituation.

Die im gegenständlichen Projekt enthaltene Lösung ist umweltverträglich und entspricht den Genehmigungskriterien des § 24 f Abs 1 UVP-G und den mitanzuwendenden materielle rechtlichen Genehmigungsbestimmungen.

Die im Projekt vorgesehenen sowie die gemäß Spruchpunkt **VI. 10.8.** Unterpunkt NÖ, Obersiebenbrunn vorgeschriebenen Maßnahmen führen dazu, dass im Siedlungsbereich die Immissionsgrenzen nach SchIV deutlich unterschritten werden. Darüber hinaus wurde mit Spruchpunkt **VI. 10.11.** entsprechende Objektschutzmaßnahmen vor der Fassade mit Schlafraumfenstern bei Schallpegelspitzen ab 70 dB zur Vermeidung von Aufwachreaktionen vorgeschrieben.

Fragen der Finanzierung sind nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens, es geht in einem Verfahren gemäß dem UVP-G 2000 nicht darum, die Notwendigkeit der Errichtung eines Vorhabens zu prüfen. Das überwiegende öffentliche Interesse an der Realisierung des gegenständlichen Vorhabens ist jedenfalls gegeben.

Eine Park & Rideanlage ist nicht gegenständlich und auch Fragen künftiger Fahrplangestaltung sind nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens. Die Aussage des straßenverkehrstechnischen Sachverständigen, dass es künftig durch den prognostizierten Wegfall von Zugverbindungen und Zunahme der öffentlichen und halb öffentlichen Zubringer es keiner Erweiterung der bestehenden Park & Rideanlage bedarf ist aus der Sicht der Behörde schlüssig und nachvollziehbar.

F1 – Zur Stellungnahme des ÖKOBÜROs, Koordinationsstelle österreichischer Umweltorganisationen, Volksgartenstraße 1, 1010 Wien und der ergänzenden Stellungnahme in der mündlichen Verhandlung

Im Zuge der Auflagefrist erfolgte die Stellungnahme des ÖKOBÜRO. Diese war zum Zeitpunkt der Stellungnahme mit Bescheid des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft vom 2. Mai 2005, GZ.BMLFUW-UW.1.4.2/0031-V/1/2005 anerkannte Umweltorganisation und hat somit im UVP- Verfahren Parteistellung gemäß § 19 Abs 10 UVP-G 2000.

1. Die für die straßenverkehrliche Beurteilung erforderlichen Grundlagen (Bestandsplanfall 2008 und Planfall 2025) sind in den Projektunterlagen dargelegt. Die zu Grunde liegenden Verkehrsdaten dienen in erster Linie zur Dimensionierung der durch das Bahnprojekt erforderlichen straßenbaulichen Ersatzmaßnahmen.

2. Hinsichtlich des „vorab genehmigten Teiles“ sind durch die Antragstellerin entsprechende Ergänzungen vorgelegt worden. Unter Spruchpunkt B wurde der eisenbahnrechtliche Baugenehmigungsbescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 12. Dezember 2012, GZ. BMVIT- 820.333/0005-IV/SCH2/2012 betreffend die eisenbahnrechtliche Genehmigung der Elektrifizierung der HL-Strecken Gänserndorf - Marchegg und Wien – Staatsgrenze bei Marchegg gemäß § 24 Abs 10 UVP-G 2000 aufgehoben.

3. Der Aussage des ökologischen Sachverständigen wird gefolgt, wonach die Ausgleichsflächen die Größe der beanspruchten Flächen übersteigen und hinsichtlich Anordnung, Ausführung und

Größe geeignet sind, die beanspruchten Flächen und Funktionen zu ersetzen. Es besteht kein Bedarf nach Vergrößerung der Flächen.

4. Die Markierung von Leitungen gegen Vogelkollisionen wurde unter Spruchpunkt **VI. 5.7.** nach dem Stand der Technik zum Ausführungszeitpunkt auszuführen. Diesbezüglich ist von der Antragstellerin ein mit der ökologischen Bauaufsicht akkordiertes Detailprojekt spätestens 3 Monate vor Umsetzung der Maßnahmen der Behörde vorzulegen.

5. Nach Aussage des forsttechnischen und waldökologischen Sachverständigen bleibt der Gehölzstreifens beiderseits des Abschnitts Marchegg-Staatsgrenze weitestgehend erhalten. Es kommt zu keiner relevanten Einschränkung der waldökologischen Funktionalität dieser Gehölzstreifen.

6. Nach Aussage des verkehrstechnischen Sachverständigen (Eisenbahn) beschränken sich die Maßnahmen am bestehenden Bahndamm Großteils auf Erdarbeiten im Bereich der Dammkrone, Eingriffe am Dammfuß sind nur partiell erforderlich. Die Bauherstellung erfolgt linienförmig über die Dammkrone bzw. über vorhandene Begleitwege am Dammfuß. Seitens des ökologischen Sachverständigen wird ausgeführt, dass keine Verfüllungen von Amphibiengewässern vorgesehen sind und Eingriffe in Amphibienlebensräume, z.B. auch in Übersommerungsräume außerhalb der Gewässern, durch die üblichen und erprobten Maßnahmen des Absammelns und der Zaun-Kübel-Methode sowie der bleibenden amphibiendichten Umzäunung des Baufeldes vermieden werden, keine nachteiligen Auswirkungen auf Amphibien und ihre Lebensräume in den March-Auen zu erwarten sind. Die Betreuung und fachgerechte Umsetzung der Maßnahme durch eine entsprechend qualifizierte Bauaufsicht wird im Teilgutachten als Auflage formuliert.

7. Aus der Sicht des Sachverständigen für Gewässerökologie werden unter der Voraussetzung, dass die vorgesehenen zwingend erforderlichen Maßnahmen auch tatsächlich ausgeführt werden, Immissionen vermieden, die erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen. Aus Sicht des ökologischen Sachverständigen wird angeführt, dass Grundbeanspruchung, Art und Zeitpunkt des Baugeschehens und Maßnahmen zur Verminderung und Vermeidung nachteiliger Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume in den Einreichunterlagen eindeutig beschrieben sind und durch die in den Bescheid als Nebenbestimmungen übernommenen Auflagenvorschläge noch präzisiert werden, sind keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen und keine über die beschriebenen Auswirkungen hinausgehenden Auswirkungen des Vorhabens zu erwarten. Wirksame Maßnahmen zur verlässlichen Einschränkung des Baugeschehens auf die vorgesehene Fläche und Zeit sind Abplankungen des Baufeldes, Amphibienzaun, Bauzeitbeschränkung und Kontrolle durch Bauaufsichten.

8. Die Lärmschutz entspricht nach Aussage des humanmedizinischen Sachverständigen den umwelt- und humanmedizinischen Anforderungen. Hinsichtlich des Lärmschutzes werden die Grenzwerte der SchiV in Wohnräumen durch bahn- oder objektseitige Maßnahmen im gesamten Ste-

ckenabschnitt eingehalten. Darüber hinaus wurde mit Spruchpunkt **VI. 10.11.** entsprechende Objektschutzmaßnahmen vor der Fassade mit Schlafräumfenstern Schallpegelspitzen von 70 dB zur Vermeidung von Aufwachreaktionen vorgeschrieben sowie mit Spruchpunkt aus **VI. 10.8.** weitere aus medizinischer Sicht über die Schutzziele der SchIV hinausgehenden bahnseitigen Maßnahmen.

9. Bei irrelevanten Zusatzbelastungen sind aus der Sicht des Sachverständigen für Luft und Klima keine Maßnahmen zum Schutz vor Belastungen notwendig. Aus Sicht des humanmedizinischen Sachverständigen wird die Belastung der Anrainer durch Fein- und Ultrafeinstaub in der Betriebsphase gegenüber der Ist-Situation und der Nullvariante abnehmen, weil die Dieseltraktion entfällt und Transport von der Straße auf die Schiene verlagert wird.

10. Die Maßnahmen zum Hintanhalten von Beeinträchtigung durch Erschütterungen während der Bauphase wurden vom erschütterungstechnischen Sachverständigen als nachvollziehbar und vom humanmedizinischen Sachverständigen als auf Grund der prognostizierten Werte als ausreichend beurteilt. Beweissicherungen sind vorgesehen. Die Anrainer werden über erschütterungsrelevante Bauarbeiten im Bereich ihrer Liegenschaften rechtzeitig informiert und eine Bauombudsperson wird für evtl. Anrainerbeschwerden zur Verfügung stehen.

11. Dem Einwand, dass die Maßnahmen zum Hintanhalten von Gefährdungen des Grundwassers durch Verunreinigungen im Normalbetrieb bzw. im Störfall nicht ausreichend nachvollziehbar bzw. nicht ausreichend erscheine, kann seitens des geologisch-geohydrologischen Sachverständigen nicht gefolgt werden. Durch die geordnete Bahnentwässerung entlang der gesamten Trasse sowie bei den Objekten über dem Stand der Technik entsprechende Versitzbecken bzw. Versitzmulden wird eine ungefilterte Passage von Bahnwässern verhindert. Mit den in der „Risikoanalyse Grundwasserschutz“ angeführten baulichen Maßnahmen wird ein optimaler Schutz des Grundwassers im Falle der unbeabsichtigten Freisetzung von grundwassergefährdenden Stoffen erreicht.

12. Durch das Vorhaben bei antragsgemäßer Durchführung und Umsetzung der vom SV für Geologie-Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik geforderten zwingenden Maßnahmen weder während der Bauphase noch des Regelbetriebes derartige quantitative Veränderungen des Grundwasserhaushaltes hervorgerufen werden, die einen Einfluss auf die Vegetation ausüben könnten.

13. Das Ausmaß des Hochwasserschutzes ist nach Aussage des wasserbautechnischen Sachverständigen ausreichend (Umweltverträglichkeitsgutachten Seite 638).

14. Die fachlichen Ausführungen in der UVE bzw. auch in den Projektunterlagen sind nach Aussage ausschließlich auf den Ausbau der Bahnlinie Wien/Stadlau bis Marchegg orientiert und nehmen keinerlei Bezug auf den Ausbau der genannten Projekte. Diese obliegen den mit der Straßenplanung befassten Trägern (ASFINAG, Stadt Wien) und sind als getrennt vom Bahnausbau zu be-

handeln. Sehr wohl wurde jedoch für den vorgesehenen Ausbau der S1 und der Stadtstraße ausreichende Querschnitte und Flächenreserven berücksichtigt (Umweltverträglichkeitsgutachten Seite 525). Des Weiteren hatte sich die Behörde hinsichtlich der Genehmigung gemäß § 14 Abs 3 Bundesstraßengesetz mit den Verordnungen S 8 Marchfeld Schnellstraße BGBl. II Nr. 37/201 S 1 Schwechat – Süßenbrunn, BGBl. II Nr. 245/2012, S 1 Knoten bei Raasdorf – Am Heidjöchl (Spange Seestadt Aspern), BGBl. II Nr. 111/2013 auseinanderzusetzen.

15. Die Verwechslung von Gelbbauchunke und Rotbauchunke im Bericht zur eisenbahnrechtlichen Einreichung ist aus der Sicht des ökologischen Sachverständigen für das Gutachten unerheblich.

Lärmschutz: Die Grenzwerte der SchiV werden in sämtlichen Bereichen des Vorhabens eingehalten. Darüber hinaus wurden die vom lärmtechnischen und medizinischen Sachverständigen vorgeschlagenen, über den Schutzzumfang der SchiV hinausgehenden Maßnahmen in den Bescheid aufgenommen. Zum Schienenbonus wird auf das in der Verhandlung vorliegende und öffentlich auf der Homepage des bmvit ersichtliche

(http://www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/verfahren/stadlau_staatsgrenze/verhandlungsschrift/beilage_2_zur_vhs_laermtechn_med_gutachten.pdf) lärmenschutztechnische und humanmedizinische Gutachten von Ing. Lassnig und Prof. Dr. Neuberger vom 29. August 2013 verwiesen. (Auch Anhang zur Verhandlungsschrift). In diesem Gutachten kommen die Sachverständigen hinsichtlich des „Schienenbonus“ zu folgendem Schluß:

„Unter Hinweis auf die im Abschnitt 4 der gegenständlichen Expertise über den Geräuschverlauf, die Frequenzanalyse, die Störwirkung und die Sprachverständlichkeit dargelegten Vergleichsergebnisse vom Schienenlärm zum Straßenlärm ist aus lärmenschutztechnischer und lärmhygienischer Sicht die Anwendung eines Anpassungswertes LZ von -5 dB für den Schienenverkehrslärm, wie im § 4 Abs. 4 der SchiV festgelegt, eindeutig gerechtfertigt und damit bewiesen auch noch immer zeitgemäß.“

Ein Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofs zu einem Eisenbahnvorhaben, welches passiven Lärmschutz als nicht ausreichend erachtet liegt nicht vor.

Die durch den medizinischen und lärmtechnischen Sachverständigen formulierten Auflagenvorschläge wurden in den bescheid übernommen und führen zu einem, über die Schutzziele der SchiV hinausgehenden Niveau.

Inhaltlich wird auf die Ausführungen des humanmedizinischen Sachverständigen in der Verhandlungsschrift (Seite 74) sowie das Umweltverträglichkeitsgutachten verwiesen.

Zu den weiteren Punkten S1, Stadtstraße, Verkehr wird auf die Ausführungen der Sachverständigen und der ÖBB-Infrastruktur AG in der Verhandlung verwiesen.

Naturschutz: Diesbezüglich wird auf die fachlichen Ausführungen des Sachverständigen für Ökologie (VHS Seite 33), Wildökologie (Seite 47), Gewässerökologie (Seite 74) sowie der Antragstellerin (Seite 93) verwiesen.

G1 Zur Stellungnahme der Slowakischen Republik, Ministerstvo Životného Prostredia, Slovenskej Republiky Sekcia environmentálneho hodnotenia a riadenia, odbor environmentálneho posudzovania, Námestie L'udovita Štura 1, 81235 Bratislava, Slovenská republika

Die slowakische Republik wurde über die Espoo-Koordinationsstelle (BMLFUW) gemäß § 10 Abs 1 UVP-G informiert und die Unterlagen, teilweise in slowakischer Sprache übermittelt. Das Edikt der Kundmachung der Verfahrenseinleitung sowie die Zusammenfassung des Umweltverträglichkeitsgutachten wurden auch in slowakischer Sprache auf der Homepage des bmvit im Internet veröffentlicht. Die slowakische Republik hat mit Schreiben vom 6. August 2013 mitgeteilt, dass sie sich am gegenständlichen UVP-Verfahren beteiligen wird.

Des Weiteren wurde die Österreichisch-Slowakische Grenzgewässerkommission laufend über den Verfahrensfortgang informiert.

Auf den Einwand, dass bis jetzt vor allem auf der österreichischen Seite Auswirkungen aus der vorgeschlagenen Tätigkeit identifiziert werden konnten, wobei auf der slowakischen Seite eine Auswirkungen der vorgeschlagenen Tätigkeit in Bezug auf die NATURA-2000-Schutzgebiete und die Ramsar-Gebiete vermutet wird, wird darauf hingewiesen, dass das gegenständliche Vorhaben nur den Ausbau der Bahn auf österreichischer Seite betrifft. Das abzustimmende slowakische Anschlußvorhaben kann nicht Bestandteil des ho. Genehmigungsverfahrens sein und können die Folgen des gesonderten Vorhabens in der slowakischen Republik auch nicht beurteilt werden.

Zu den grenzüberschreitenden Auswirkungen ist auf Kapitel 9.8.1. der Umweltverträglichkeitserklärung zu verweisen, wonach Auswirkungen auf slowakisches Staatsgebiet nur hinsichtlich des Wirkfaktors Schall zu erwarten sind. In dem direkt an der Grenze liegenden Gebiet sind keine Wohnanrainer in der Slowakei zu verzeichnen. Mit der Entfernung, werden die Schallimmissionen durch den Niederösterreichischen Teil der Strecke 117 abnehmen und durch die Schallimmissionen der Strecke in der Slowakei überlagert sein. Die grenzüberschreitenden Auswirkungen bezogen auf das Schutzgut Mensch können als vernachlässigbar gering bezeichnet werden.

Schutzgutbezogen sind nur Auswirkungen auf die Schutzgüter Tiere und deren Lebensräume, Wasser und Landschaft zu erwarten. Die Auswirkungen auf slowakisches Staatsgebiet werden hinsichtlich des Schutzgutes Tiere und deren Lebensräume für die Bauphase als maximal geringfügig, für die Betriebsphase als geringfügig, für das Schutzgutes Wasser (Grundwasser) vernachlässigbar gering und auch hinsichtlich des Schutzgutes Landschaft als geringfügig nachteilig eingestuft.

Seitens des ökologischen Sachverständigen wurde ausgeführt, dass das Vorhaben zwischen Marchegg Bahnhof und der March-Au nur den Umbau der Bahnböschung selbst vorsieht, die hier an Ackerland angrenzt, sind strukturreiche Kulturlandschaften im Anschluss an den Auwald sind vom Vorhaben nicht betroffen. Das Vorhaben steht nicht im Widerspruch mit dem Erhaltungsziel. Das Vorhaben steht somit nicht im Widerspruch mit den Erhaltungszielen für das Europaschutzgebiet March- Thaya-Auen. Da keine nachteiligen Auswirkungen des Vorhabens auf das Europaschutzgebiet AT1202000 March-Thaya-Auen zu erwarten sind, sind auch keine nachteiligen grenzüberschreitenden Auswirkungen auf das Europaschutzgebiet in der Slowakischen Republik zu erwarten.

Auf die wasserbautechnische Stellungnahme des verkehrstechnischen und wasserbautechnischen Sachverständigen zur Marchquerung zur Stellungnahme der Österreichisch-Slowakischen Grenzgewässerkommission wird hingewiesen (Umweltverträglichkeitsgutachten Seite 515 bis Seite 518 – in der in slowakischer Sprache übersetzten allgemein verständlichen Zusammenfassung des Umweltverträglichkeitsgutachtens – „ SKÚŠKA ÚNOSNOSTI ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA“ Seite/Strana 47 -48). Insbesondere wird auf die teilweise Übernahme der von der slowakischen Delegation in der Österreichisch-Slowakischen Grenzgewässerkommission vorgeschlagenen und vom wasserbautechnischen Sachverständigen als erforderlich angesehenen Maßnahmenvorschlägen als Nebenbestimmungen in den Bescheid aufgenommen.

Zusammenfassung

Beteiligung der Öffentlichkeit:

Seitens der Behörde wurde der Öffentlichkeit in den im Folgenden angeführten Verfahrensschritten die Möglichkeit zur Information (Einsichtnahme) und Stellungnahme gegeben:

- von Montag, den 27. Mai 2013 bis einschließlich Mittwoch, den 10. Juli 2013 **öffentliche Auflage** und Möglichkeit zur schriftlichen Stellungnahme des Antrags und **der Projektunterlagen** (Umweltverträglichkeitserklärung, Trassengenehmigungspläne, Bauentwurf und Gutachten gem. §31a EisbG) gem. § 24 Abs 8 UVP-G 2000 iVm § 9 leg. cit. und §§ 44a und 44b AVG
- **öffentliche Erörterung** am Donnerstag den 13. März 2014
- **Öffentliche mündliche Verhandlung am Mittwoch den 2. April 2014 und Donnerstag, den 3. April 2014**

Die Unterlagen wurden im Rahmen des Espoo-Verfahrens seitens der slowakischen Republik auch in Bratislava öffentlich aufgelegt, ob Stellungnahmen hiezu eingelangt sind ist ho. nicht bekannt.

Umweltverträglichkeit

Die Beschreibung der zahlreichen und umfangreichen Maßnahmen ist der Umweltverträglichkeitserklärung und dem schlüssigen und nachvollziehbaren Umweltverträglichkeitsgutachten zu entnehmen bzw. ist auf dieses zu verweisen. Bei Einhaltung, der in der UVE angeführten und der von den Sachverständigen zusätzlich für zwingend erforderlich erachteten Maßnahmen und Kontrollen, ist aus Sicht der Sachverständigen im Sinne einer integrativen Gesamtschau die Umweltverträglichkeit des eingereichten Vorhabens gegeben.

Zusammenfassung der Entscheidungsgründe

Abschließend kann zusammenfassend festgehalten werden, dass im Ergebnis dem gegenständlichen Projekt unter Zugrundelegung der vorgelegten Unterlagen (Umweltverträglichkeitserklärung samt Unterlagen, Trassenverordnungspläne, Bauentwurf), des vorgelegten Gutachtens gemäß § 31a EISbG und des Umweltverträglichkeitsgutachtens sowie den seitens der Parteien und Beteiligten erstatteten Vorbringen im Verfahren, insbesondere während der öffentlichen Auflage und in der öffentlichen mündlichen Verhandlung die im Spruch angeführte Genehmigung unter Mitwirkung der im Spruch angeführten materiellen Genehmigungsbestimmungen erteilt werden konnten. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass die im Zuge des Verfahrens durchgeführte Umweltverträglichkeitsprüfung die Umweltverträglichkeit des Vorhabens ergeben hat und unter Einhaltung der in der im Umweltverträglichkeitsgutachten enthaltenen zwingenden Maßnahmen sowie der in den Nebenbestimmungen vorgeschriebenen Maßnahmen die zusätzlichen Genehmigungsvoraussetzungen des § 24 f Abs 1 UVP-G 2000 erfüllt werden. Die vorgelegte Trasse entspricht den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn gemäß § 3 HIG und standen die Ergebnisse der Anhörung der Erteilung der Genehmigung nicht entgegen. Hinsichtlich der Mitwirkung der materiellrechtlichen Genehmigungsbestimmungen des Eisenbahngesetzes ergibt sich aus dem Gutachten gemäß § 31a EISbG, dass die Projekterstellung dem Stand der Technik zum Antragszeitpunkt unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenbahnen auf Eisenbahnen und des Verkehrs auf Eisenbahnen unter Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht. Dem wurde auch durch die Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung sowie den im Zuge der mündlichen Verhandlung vorgebrachten Stellungnahmen nicht entgegengetreten. Hierbei wurde auf die im Spruch zitierten gesetzlichen Bestimmungen abgestellt und sind die solcher Art beschriebenen gesetzlichen Anforderungen bei der Erlassung des Bescheides erfüllt worden. Dies ergibt sich jedenfalls aus dem im Rahmen dieses Bescheides festzustellenden Sachverhalte samt den zugrunde liegenden Projektunterlagen, insbesondere dem Umweltverträglichkeitsgutachten, dem Gutachten gemäß § 31a EISbG, den Stellungnahmen der Sachverständigen im Zuge der mündlichen Verhandlung sowie den sonstigen Vorbringen im Zuge des Verfahrens.

Aufgrund der Ergebnisse des durchgeführten Ermittlungsverfahrens, insbesondere der vorliegenden Gutachten und der zusammenfassenden Bewertung sowie aufgrund der erfolgten Beweiswürdigung konnte das Vorliegen der Umweltverträglichkeit und der Genehmigungsvoraussetzungen

der anzuwendenden gesetzlichen Bestimmungen festgestellt werden und das gegenständliche Vorhaben in dem im Spruch zitierten Umfang genehmigt werden.

B. Nichtigklärung eines eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsbescheides

Mit dem im Spruch angeführten eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsbescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 12. Dezember 2012, GZ. BMVIT-820.333/0005-IV/SCH2/2012 wurde der ÖBB-Infrastruktur AG die eisenbahnrechtliche Genehmigung der Elektrifizierung der HL-Strecken Gänserndorf - Marchegg und Wien – Staatsgrenze bei Marchegg erteilt.

Diese Genehmigung hat ua auch den nunmehr wieder gegenständlichen Teilabschnitt der Strecke Wien-Staatsgrenze bei Marchegg zwischen der Einbindung der Strecke Strecken Gänserndorf - Marchegg östlich des Bahnhofes Marchegg bis zur Staatsgrenze bei Marchegg umfasst.

Vor Abschluss der Umweltverträglichkeitsprüfung oder der Einzelfallprüfung dürfen gemäß § 24 Abs 10 UVP-G für Vorhaben, die einer Prüfung gemäß § 23 a oder § 23 b unterliegen, Genehmigungen nicht erteilt werden und kommt nach Verwaltungsvorschriften getroffenen Anzeigen keine rechtliche Wirkung zu. Entgegen dieser Bestimmung erteilte Genehmigungen können von der sachlich in Betracht kommenden Oberbehörde oder, wenn eine solche nicht vorgesehen ist, von der Behörde, die den Bescheid erlassen hat, innerhalb einer Frist von 3 Jahren als nichtig erklärt werden.

Der zitierte Bescheid für die Elektrifizierung der gegenständlichen Eisenbahnstrecke wurde, da diesbezüglich kein Genehmigungstatbestand des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes vorlag, aufgrund des Eisenbahngesetzes erlassen. Die Vorhaben hätten der Genehmigungslage nach auch in einem zeitlichen Zusammenhang errichtet werden sollen – zuerst die Elektrifizierung nach dem eisenbahnrechtlichen Bescheid, dann die Zulegung des weiteren, elektrifizierten Gleises mit dem UVP Genehmigungsbescheid. Gemäß dem weiten Vorhabensbegriff des UVP-G ist somit unzweifelhaft von einem einheitlichen Verfahren auszugehen.

Der Bescheid wurde am 12. Dezember 2012 erlassen, die Frist innerhalb die Nichtigklärung zu erfolgen hat läuft somit am 12. Dezember 2015 ab.

Der vor Abschluss der gegenständlichen Umweltverträglichkeitsprüfung erteilte eisenbahnrechtliche Baugenehmigungsbescheid war daher spruchgemäß als nichtig zu erklären.

C. Kosten

Die Vorschreibung der Kommissionsgebühren, welche durch die Teilnahme der einzelnen dem Verfahren hinzugezogenen Amtsorganen an der Ortsverhandlung angefallen sind, stützt sich auf die im Spruch zitierten gesetzlichen Bestimmungen.

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

Rechtsmittelbelehrung

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

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

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

Eine rechtzeitig eingebrachte und zulässige Beschwerde hat **aufschiebende Wirkung**, das heißt, der Bescheid kann bis zur abschließenden Entscheidung nicht vollstreckt werden.

Die Beschwerde kann in **jeder technisch möglichen Form übermittelt** werden, mit E-Mail jedoch nur insoweit, als für den elektronischen Verkehr nicht besondere Übermittlungsformen vorgesehen sind. Die technischen Voraussetzungen und organisatorischen Beschränkungen des elektronischen Verkehrs sind im Internet (<http://www.bmvit.gv.at/service/impressum/policy.html>) bekanntgegeben.

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

Hinweis:

Gemäß Verordnung der Bundesregierung betreffend die Gebühr für Eingaben beim Bundesverwaltungsgericht (BVwG-Eingabengebührverordnung – BVwG-EGebV), BGBl. II Nr. 490/2013, ist bei der Einbringung einer solchen Beschwerde eine **Gebühr** von EUR 30,- zu entrichten. Die Gebühr für einen von einer Beschwerde gesondert eingebrachten Antrag (samt Beilagen) auf Ausschluss oder Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung einer Beschwerde beträgt EUR 15,-. Die Gebühr ist unter Angabe des Verwendungszwecks durch Überweisung auf das Konto des Finanzamtes für Gebühren, Verkehrsteuern und Glücksspiel (**IBAN: AT83 0100 0000 0550 4109 BIC: BUNDATWW**) zu entrichten. Die Entrichtung der Gebühr ist durch einen von einer Post-Geschäftsstelle oder einem Kreditinstitut bestätigten Zahlungsbeleg in Urschrift nachzuweisen.

Dieser Beleg ist der Beschwerde anzuschließen.

Hinweis

Dieser Bescheid wird durch Edikt zugestellt. Ein solcher Bescheid gilt mit Ablauf von zwei Wochen nach der Verlautbarung gemäß § 44f des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes (insbesondere Verlautbarung im redaktionellen Teil zweier im Bundesland weit verbreiteter Tageszeitungen und im „Amtsblatt zur Wiener Zeitung“) als zugestellt.


Wird das gleiche Schriftstück mehrmals gültig zugestellt (zB telegrafisch, fernschriftlich, mit Telefax, im Wege automationsunterstützter Datenübertragung, durch Edikt), so ist gemäß § 6 des Zustellgesetzes die erste Zustellung maßgebend.

Für die Bundesministerin:

Mag. Michael Andresek

Ihr(e) Sachbearbeiter(in):

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

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
 <small>Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie</small>	Datum	2014-08-25T08:06:53+02:00
	Seriennummer	437268
Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH,C=AT	
Signaturwert	akPzaxU7vwlavFWESk9EYZcHU7RD5FsOWz6H0+Vj/ghvqVoV5MZItBguHP1bz14B tSW19Jss6EksA8/4fXL3PbMSnAhhwPxejHJFZiDlu9yBiqFiG+5FcpVFIm0T8MqJ TmvYvzQtvfcsfG9uU9i9giBMlj7AftAf+5qN5eveg=	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at/	