

**Vorhaben „Ebenfurth, Errichtung Schleife“  
an den ÖBB-Strecken Wien Meidling – Wiener Neustadt  
Hbf (Pottendorfer Linie) km 32,000 – km 40,640; Ebenfurth  
Nord – Grenze ÖBB-Raaberbahn km 115,338 – km 118,271;  
Ebenfurth Ost – Ebenfurth Süd km 0,000 – km 1,127  
und der Raaberbahn-Strecke Grenze ÖBB/Raaberbahn –  
Sopron km 114,882 – km 115,338**

**Umweltverträglichkeitsprüfung  
und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren  
gemäß §§ 23b, 24 und 24f UVP-G 2000**

Genehmigung der Bundesministerin für Klimaschutz, Um-  
welt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie nach  
dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000,  
unter Mitwirkung des Eisenbahngesetzes 1957, des  
Forstgesetzes 1975, des Wasserrechtsgesetzes 1959 sowie  
Festlegung des Trassenverlaufes gemäß dem Hochleistungs-  
streckengesetz 1989

# Inhaltsverzeichnis

<b>SPRUCH</b> .....	<b>5</b>
I.1 Genehmigung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000) .....	5
I.2 Feststellung des Trassenverlaufs nach dem Hochleistungsstreckengesetz (HIG).....	6
I.3 Mitanzwendung des Eisenbahngesetzes 1957 (EisbG 1957).....	7
I.4 Mitanzwendung des Forstgesetzes 1975 (ForstG 1975).....	9
I.5 Mitanzwendung des Wasserrechtsgesetzes 1959 (WRG 1959) .....	10
II. Projektbestandteile .....	18
III. Erklärung weiterer Unterlagen zum Bescheidbestandteil .....	30
IV. Nebenbestimmungen.....	30
IV.1 Maßnahmen in Bau- und Betriebsphase .....	30
IV.2 Begleitende Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen .....	45
V. Abspruch über die eingelangten Stellungnahmen und erhobenen Einwendungen.....	50
VI. Kosten.....	50
VII. Rechtsgrundlagen.....	51
VIII. Ausschluss der aufschiebenden Wirkung für bestimmte Baumaßnahmen (zum Vorhabensbestandteil Ausbau der Pottendorfer Linie) .....	51
<b>BEGRÜNDUNG</b> .....	<b>51</b>
I. Verfahrensgang .....	51
I.1. Antrag der Projektwerberin vom 8. September 2022 .....	51
I.2. Sachverständige und externe UVP-Koordination .....	52
I.3. Verfahrenseinleitung und Koordinierung mit den mitwirkenden und den sonstigen für die Erteilung der Genehmigung zuständigen Behörden .....	54
I.4. Kundmachung und öffentliche Auflage des Genehmigungsantrages und der Antragsunterlagen im Großverfahren (Edikt 1) .....	55
I.5. Stellungnahmen und Einwendungen im Zuge der Verfahrenseinleitung sowie der öffentlichen Auflage des Genehmigungsantrages und der Antragsunterlagen .....	55
I.7. Ergänzende Auskünfte gemäß § 24c Abs. 6 UVP-G 2000 .....	57
I.8. Kundmachung der Auflage der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen und weiterer Unterlagen (ergänzende Auskünfte gemäß § 24c Abs. 6 UVP-G 2000) sowie Anberaumung der öffentlichen Erörterung und der mündlichen Verhandlung im Großverfahren (Edikt 2) .....	58
I.9. Stellungnahmen und Einwendungen im Zuge der öffentlichen Auflage der zusammenfassenden Bewertung und weiterer Unterlagen (ergänzende Auskünfte gemäß § 24c Abs. 6 UVP-G 2000).....	59
I.10. Öffentliche Erörterung, mündliche Verhandlung und Schluss des Ermittlungsverfahrens.....	59
I.11. Auflage der Verhandlungsschrift .....	61
I.12. Mitteilungen, Stellungnahmen und Anträge nach der Verhandlung .....	61
II. Rechtliche Erwägungen zum Verfahrensgang.....	62
II.1 Zuständigkeit.....	62
II.2 Beiziehung von Sachverständigen gemäß § 3b Abs. 1 UVP-G 2000 .....	63
II.3 Überprüfung der der Antrags- bzw. Projektunterlagen (Vollständigkeitsprüfung).....	64
II.4 Großverfahren gemäß § 44a ff AVG, Kundmachung des verfahrenseinleitenden Antrages (Edikt 1) sowie der zusammenfassenden Bewertung und weiterer Unterlagen und der Anberaumung der öffentlichen Erörterung und der mündlichen Verhandlung (Edikt 2) .....	65

II.5 Zeitplan .....	66
III. Erhobene Beweise .....	67
III.1 Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen (ZB): Fragenbereiche 1 bis 4 .....	67
III.2 Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen: Gesamtschlussfolgerungen der Sachverständigen .....	97
III.3 Parteiengehör im Rahmen der öffentlichen Auflage der Zusammenfassenden Bewertung .....	106
III.4 Parteiengehör im Rahmen der öffentlichen Erörterung und mündlichen Verhandlung .....	107
III.5 Auflage der Verhandlungsschrift und Mitteilungen, Stellungnahmen und Anträge nach der Verhandlung .....	108
IV. Festgestellter Sachverhalt .....	108
IV.1 Zur Beschreibung des Vorhabens (Projektabschnitte und –bestandteile, Standortgemeinden, Bauabschnitte, Bauzeit) .....	109
IV.2 Zum Trassenverlauf .....	110
IV.3 Zu den Projektzielen und den öffentlichen Interessen am Vorhaben.....	111
IV.4 Zur Naturverträglichkeitsprüfung und Alternativenprüfung gemäß Art. 6 FFH-Richtlinie .....	116
IV.5 Zur Umweltverträglichkeitsprüfung und den Auswirkungen des Vorhabens .....	117
IV.6 Zum maßgeblichen Sachverhalt nach den Materiengesetzen .....	118
V. Erwägungen zu den Genehmigungsvoraussetzungen .....	118
V.1 Genehmigung nach § 24f Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000) .....	118
V.2 Bestimmung des Trassenverlaufs nach dem Hochleistungsstreckengesetz (HIG) .....	138
V.3 Mitानwendung des Eisenbahngesetzes 1957 (EisbG 1957) einschließlich Arbeitsnehmerschutzgesetz (ASchG).....	142
V.4 Mitानwendung des Forstgesetzes 1975 (ForstG 1975).....	150
V.5 Mitानwendung des Wasserrechtsgesetzes 1959 (WRG 1959).....	158
V.6 Zum Ausschluss der aufschiebenden Wirkung von allfälligen Bescheidbeschwerden	183
VI. ALTERNATIVENPRÜFUNG (Erwägungen zur FFH-Richtlinie) .....	196
VI.1 Allgemeines.....	196
VI.2 Fauna-Habitat-Richtlinie (FFH-Richtlinie) und dessen nationale Umsetzung im Niederösterreichischen Naturschutzgesetz .....	196
VI.3 Natura 2000 - Verordnung.....	198
VI.4 Zuständigkeit zur Alternativenprüfung.....	200
VI.5 Koordination gemäß § 24f Abs. 7 UVP-G 2000 mit der Behörde gemäß § 24 Abs. 3 UVP- G 2000 .....	204
VI.6 Festgestellter Sachverhalt .....	205
VI.7 Naturverträglichkeitsprüfung (NVP) und Alternativenprüfung in der Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen.....	206
VI.8 Zusammenfassung .....	248
VII. Auseinandersetzung mit den in den Stellungnahmen und Einwendungen aufgeworfenen Rechtsfragen und Fragen mit Rechtsbezug.....	262
VII.1 Zur Parteistellung im Allgemeinen .....	263
VII.2 Allgemeine Themenbereiche .....	264
VII.3 Zu den Vorbringen im Verfahren (nach Themenbereichen) .....	267
VIII. Würdigung der vorliegenden Beweise und Stellungnahmen .....	317
IX. Fristen.....	320

X. Zusammenfassung.....	321
XI. Kosten.....	321
<b>RECHTSMITTELBELEHRUNG .....</b>	<b>322</b>

**Vorhaben „Ebenfurth, Errichtung Schleife“ an den ÖBB-Strecken Wien Meidling – Wiener Neustadt Hbf (Pottendorfer Linie) km 32,000 – km 40,640; Ebenfurth Nord – Grenze ÖBB-Raaberbahn km 115,338 – km 118,271; Ebenfurth Ost – Ebenfurth Süd km 0,000 – km 1,127 und der Raaberbahn-Strecke Grenze ÖBB/Raaberbahn – Sopron km 114,882 – km 115,338**

**Umweltverträglichkeitsprüfung und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren gemäß §§ 23b, 24 und 24f UVP-G 2000**

## **BESCHEID**

---

Die ÖBB-Infrastruktur AG, Praterstern 3, 1020 Wien, hat mit Schreiben vom 8. September 2022 für das Vorhaben „Ebenfurth, Errichtung Schleife“ an den ÖBB-Strecken Wien Meidling – Wiener Neustadt Hbf (Pottendorfer Linie) km 32,000 – km 40,640; Ebenfurth Nord – Grenze ÖBB-Raaberbahn km 115,338 – km 118,271; Ebenfurth Ost – Ebenfurth Süd km 0,000 – km 1,127 und der Raaberbahn-Strecke Grenze ÖBB/Raaberbahn – Sopron km 114,882 – km 115,338 bei der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) den Antrag auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 sowie auf Erteilung der teilkonzentrierten Genehmigung gemäß §§ 23b, 24 und 24f UVP-G 2000 und auf alle für die Ausführung sonst noch erforderlichen bundesgesetzlichen Genehmigungen, für bestimmte Vorhabensteile jeweils im Vollmachtsnamen der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG (ROeEE AG) und der RLG Rübenlogistik GmbH, gestellt.

Über diese Anträge entscheidet die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (in Folge: BMK) als Behörde gemäß § 24 Abs. 1 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993 idF BGBl. I Nr. 26/2023, und als zuständige Behörde zur Erteilung der Genehmigungen nach dem Hochleistungsstreckengesetz (HIG), BGBl. Nr. 135/1989 idF BGBl. I Nr. 154/2004, dem Eisenbahngesetz 1957 (EisbG 1957), BGBl. Nr. 60/1957 idF BGBl. I Nr. BGBl. I Nr. 231/2021, dem Forstgesetz 1975, BGBl. Nr. 440/1975 idF BGBl. I Nr. 56/2016 und dem Wasserrechtsgesetz 1959 (WRG 1959), BGBl. Nr. 215/1959 idF BGBl. I Nr. 73/2018, unter Zugrundelegung der vorgelegten Umweltverträglichkeitserklärung sowie weiterer vorgelegter Projektunterlagen und ergänzender Auskünfte (Spruchpunkt II und III.), der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 25. April 2023, der Verhandlungsschrift zur vom 20. bis 22. Juni 2023 abgehaltenen mündlichen Verhandlung sowie nach Maßgabe der im Spruchpunkt IV. angeführten Nebenbestimmungen (Auflagen, Bedingungen und Befristungen - „Vorschreibungen“) wie folgt:

## **SPRUCH**

### **I.1 Genehmigung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000)**

**I.1.1** Der ÖBB-Infrastruktur AG, Praterstern 3, 1020 Wien, wird nach Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung und des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens für das gegenständliche Vorhaben die Genehmigung gemäß dem dritten Abschnitt des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 (§§ 23b, 24 und 24f UVP-G 2000) nach Maßgabe der im Spruchpunkt IV. angeführten Nebenbestimmungen (Auflagen, Bedingungen und Befristungen - „Vorschreibungen“) erteilt.

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

**I.1.3** Durch das Vorhaben sind die Bundesländer Niederösterreich und Burgenland bzw. die Standortgemeinden Pottendorf, Ebenfurth, Eggendorf, Neufeld an der Leitha und Hornstein berührt.

## **I.2 Feststellung des Trassenverlaufs nach dem Hochleistungsstreckengesetz (HIG)**

**I.2.1 (Trassengenehmigung)** Vom gegenständlichen Vorhaben betroffen sind Streckenteile der Hochleistungsstrecke laut 1. Hochleistungsstreckenverordnung „Wien (einschließlich Terminal Inzersdorf) – Pottendorf – Wiener Neustadt“ (Pottendorfer Linie; ÖBB-Strecke 106 01) im Bundesland Niederösterreich sowie der Hochleistungsstrecke laut 3. Hochleistungsstreckenverordnung „Wien – Eisenstadt“ (Schleife Ebenfurth; ÖBB Strecke 171 01 / Raaber Bahn-Strecke 60 101) in den Bundesländern Niederösterreich und Burgenland.

Vom gegenständlichen Trassenverlauf sind umfasst:

- Ausbau der bestehenden Pottendorfer Linie (ÖBB-Strecke 106 01) von km 32,000 bis km 40,640, mit den folgenden beiden Neubauteilen als Abzweigungen von der Pottendorfer Linie
- Neubau der zu errichtenden Schleife Ebenfurth (Strecken 60 101/171 01)
  - ÖBB-Strecke von Ebenfurth Nord bis zur Grenze ÖBB/Raaberbahn von km 115,338 bis km 118,271
  - Raaberbahn-Strecke von Grenze ÖBB/Raaberbahn in Richtung Sopron von km 114,882 bis km 115,338
- Neubau der zu errichtenden Rückschleife (ÖBB-Strecke 171 11) von bei Ebenfurth Ost – Ebenfurth Süd von km 0,000 bis km 1,127

Für das gegenständliche Vorhaben wird gemäß § 3 Abs. 1 Hochleistungsstreckengesetz der in folgenden Planunterlagen (siehe Einlagen in Teil 4 „materienrechtliche Unterlagen / Unterlagen gem. HIG“) dargestellte Trassenverlauf festgelegt und der Geländestreifen mit den davon betroffenen Grundstücksteilen sichergestellt:

- Trassenverlaufsbericht (Ordnungsnummer **401.1**; BAT305-UV10-UV01AL-00-4010 F01 31.08.2022)
- Trassenverlaufsplan Teil 1 1:1.000 1540 × 297 (ON **402.1**; BAT305-UV10-UV01AL-02-4021 F00 25.07.2022)
- Trassenverlaufsplan Teil 2 1:1.000 2490 × 297 (ON **402.2**; BAT305-UV10-UV01AL-02-4022 F00 25.07.2022)
- Trassenverlaufsplan Teil 3 1:1.000 2870 × 446 (ON **402.3**; BAT305-UV10-UV01AL-02-4023 F00 25.07.2022)

- Trassenverlaufsplan Teil 4 1:1.000 2870 × 594 (ON **402.4**; BAT305-UV10-UV01AL-02-4024 F00 25.07.2022)
- Trassenverlaufsplan Teil 5 1:1.000 1730 × 297 (ON **402.5**; BAT305-UV10-UV01AL-02-4025 F00 25.07.2022)
- Trassenverlaufsplan Schleife Ebenfurth 1:1000 2965 × 743 (ON **402.6**; BAT305-UV10-UV01AL-02-4026 F00 25.07.2022)

Diese Pläne bilden einen integrierenden Bestandteil dieses Bescheides.

**I.2.2 (Hochleistungsstrecken-Baugebiet)** Auf den vom künftigen Trassenverlauf betroffenen Grundstücksteilen dürfen gemäß § 5 HIG 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.

Die Breite des Geländestreifens entspricht gemäß § 3 Abs. 4 HIG den örtlichen Verhältnissen und überschreitet nicht das Ausmaß, 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 überschreitet.

**I.2.3 (Alternativenprüfung)** Im Zuge der Durchführung einer Alternativenprüfung gemäß Art. 6 Abs. 4 Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (Richtlinie 92/43/EWG zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen, kurz: FFH-Richtlinie) wurde festgestellt, dass es sich bei der zur Genehmigung eingereichten Trasse der Variante 6C-R\_hKA um die beste Alternative handelt.

### **I.3 Mitbewerfung des Eisenbahngesetzes 1957 (EisbG 1957)**

**I.3.1** Der ÖBB-Infrastruktur AG wird unter Zugrundelegung der eisenbahnrechtlichen Unterlagen (insbesondere des vorgelegten Bauentwurfs, ON 412, BAT305-UV10-UV01AL-00-4012, und dem Inhaltsverzeichnis, ON 411, BAT305-UV10-UV01AL-00-4011-F03 gemäß EBEV iVm § 31b Abs. 2 EisbG) die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gemäß § 31f EisbG 1957 für das gegenständliche Bauvorhaben und insbesondere folgende Baumaßnahmen erteilt (siehe Punkt 3.3 in ON 412):

- Errichtung der Entwässerungsanlagen und Verlegung der Begleitwege im Bereich km 32,000 bis km 33,702 der Strecke 106 01 sowie Anhebung der Geschwindigkeit auf  $V_{max} = 160 \text{ km/h}$
- Erneuerung bzw. Neuerrichtung der Gleise 1 und 2 inklusive Gleisunterbau und Weichenverbindungen von km 33,702 bis km 40,640 der Strecke 106 01 zur Anhebung der Geschwindigkeit auf  $V_{max} = 160 \text{ km/h}$
- Neuerrichtung der Bahnhofsgleise im Bf Ebenfurth 3 und 4 inklusive Gleisunterbau und Weichen mit einer sicherungstechnischen Nutzlänge von mindestens 760 m (Ganzzuglänge) für eine Geschwindigkeit von 100 km/h
- Neuerrichtung eines Nebengleises (Gleis 6) im Bf Ebenfurth inklusive Gleisunterbau und Weichenverbindungen mit einer sicherungstechnischen Nutzlänge von mindestens 475m für eine Geschwindigkeit von 40 km/h

- Neuerrichtung der AB VÖR im Bf Ebenfurth inklusive Gleisunterbau mit einer sicherungstechnischen Nutzlänge von mindestens 432 m für eine Geschwindigkeit von 25 km/h
- Neubau der zweigleisigen Strecke 171 01 („Schleife Ebenfurth“) mit einer niveaufreien Abzweigung von der Strecke 106 01 für eine Geschwindigkeit von 100 km/h bzw. 80 km/h
- Neubau der eingleisigen Strecke 171 11 („Rückschleife“) für eine Geschwindigkeit von 50 km/h bzw. 60 /100 km/h
- Zweigleisiger Ausbau und Anpassung der Strecke 60101 („Raaberbahn“) zwischen dem Nordkopf des Bf. Neufeld und der Eigentumsgrenze inklusive Gleisunterbau und Weichenverbindungen für eine Geschwindigkeit von 80 km/h
- Anbindung von Gleis 5 im Bf Neufeld an die geänderten Hauptgleise
- Umbau der Eisenbahnkreuzung in km 115,057 (Strecke 60101) auf 2 Gleise
- Errichtung von Entwässerungsanlagen mit Bahngräben, Drainageleitungen, Rohrkanälen und 20 Versickerungsbecken im gesamten Projektbereich
- Umbau der Personenunterführung bei km 34,037 mit 3 Aufzügen für die barrierefreie Erschließung des Bahnsteiges Pottendorf-Landegg
- Erneuerung des Inselbahnsteiges Pottendorf-Landegg zwischen den Gleisen 1 und 2 mit einer Bahnsteiglänge von 220 m und einer Kantenhöhe von 55 cm
- Neubau der Hochbauten der Verkehrsstation Pottendorf-Landegg inklusive Bahnsteigdächer, Technikgebäude, Vordächern und 2 Bushaltestellen
- Neubau einer Personenunterführung bei km 38,028 mit 3 Aufzügen für die barrierefreie Erschließung der Bahnsteige im Bf Ebenfurth
- Neubau von zwei Inselbahnsteigen im Bf Ebenfurth zwischen den Gleisen 1 und 3 sowie den Gleisen 2 und 4 mit einer Bahnsteiglänge von 220 m und einer Kantenhöhe von 55 cm
- Neubau der Hochbauten der Verkehrsstation Ebenfurth inklusive Bahnsteigdächer, Technikgebäude, Vordächern und 3 Bushaltestellen
- Neubau von Technikgebäuden in den km 35,955, km 39,562 und km 115,200
- Umbau der Eisenbahnbrücke über die L 157 in km 34,323 (Randbereiche)
- Neubau der Brücken über den Oberwerkskanal in km 34,871 und Abtrag der Bestandstragwerke
- Errichtung eines Unterwerfungsbauwerkes mit anschließenden Wannern von km 35,113 bis km 36,761
- Neubau einer Straßenbrücke in km 35,975 und Abtrag des Bestandstragwerkes
- Neubau der Brücke über die Leitha in km 115,337 und Abtrag des Bestandstragwerkes
- Neubau von Flutbrücken in km 115,773, km 115,968, km 116,070, km 116,368 und km 116,516
- Errichtung einer Wirtschaftswegunterführung in km 116,690
- Errichtung einer Eisenbahnbrücke über die Warme Fischa in km 117,000
- Neubau der Straßenunterführung Landeggerstraße in km 117,165 bzw. km 0,169 inkl. Errichtung von angrenzenden Reitwegunterführungen
- Errichtung von Grabenmauern km 34,200 – km 34,312 l.d.B, km 34,335 – km 34,600 l.d.B, km 35,345 – km 35,844 r.d.B, km 114,929 – km 115,049 r.d.B, km 114,962 – km 115,049 l.d.B, km 115,064 – km 115,112 l.d.B, km 115,064 – km 115,222 r.d.B
- Errichtung einer Stützmauer rechts der Bahn von km 115,222 bis km 115,311
- Errichtung von Lärmschutzwänden gem. Fachbericht Schalltechnik



- Errichtung von Erschütterungsschutzmaßnahmen gem. Fachbericht Erschütterungen und Sekundärschall
- Erhöhung des bestehenden rechtsufrigen Hochwasserschutzdammes der Leitha auf eine Länge von 638 m bis zur bestehenden Kläranlage
- Abtrag der Gleise der Bestandsstrecke 171 01 sowie des bestehenden Bf Ebenfurth samt Rückbau der Anlagen der Streckenausrüstung
- Auflassung der Eisenbahnkreuzungen in km 115,743, km 115,874 und km 116,257
- Abtrag von Hochbauten (best. Aufnahmegebäude, Stellwerke)
- Umbau der bestehenden Park- & Ride Anlage sowie des Vorplatzes in Pottendorf-Landegg
- Errichtung einer neuen Park- & Ride Anlage mit 400 Stellplätzen sowie eines Vorplatzes im Bf Ebenfurth sowie Auflassung der bestehenden Anlage
- Verlegung von bestehenden Straßen und Wegen
- Teilweiser Abtrag und Neuerrichtung des Rübenlagerplatzes in Verbindung mit der Änderung der AB VÖR.
- Neubau der SFE – Einrichtungen
- Abtrag und Neuerrichtung der Oberleitungsanlage
- Errichtung von neuen Schaltgerüsten für die Oberleitungsanlage bei km 35,932 und km 38,050

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

**I.3.3** Die Bauausführungsfrist wird gemäß § 24f Abs. 5 UVP-G 2000 iVm § 31g EisbG mit 30. Oktober 2033 befristet und ist bis dahin der Betrieb zu eröffnen. Auf die Rechtsfolgen des § 31g letzter Satz EisbG (Erlöschen der eisenbahnrechtlichen Bewilligung bei Fristüberschreitung) wird hingewiesen.

#### **I.4 Mitbewendung des Forstgesetzes 1975 (ForstG 1975)**

**I.4.1** Der ÖBB-Infrastruktur AG wird unter Zugrundelegung der forsttechnischen Unterlagen (siehe „Bericht „Rodungen und Aufforstungen“, ON 430.1, Rodungspläne ON 430.2 – 430.7 und Plandarstellung Aufforstungen, ON 430.8) die Rodungsbewilligung nach § 17 Forstgesetz erteilt mit einer befristeten Rodungsfläche von 0,7195 ha und einer dauernden Rodungsfläche von 3,3147 ha und nach folgender Flächenzusammenstellung:

KG	Dauernde Rodung [m <sup>2</sup> ]	Befristete Rodung [m <sup>2</sup> ]	Gesamtrodung [m <sup>2</sup> ]
04103 Landegg	150	30	180
23405 Ebenfurth	30.773	5.984	36.757
30014 Neufeld/Leitha	1.001	982	1.983
23412 Haschendorf	1.081	90	1.171
23437 Untereggendorf	142	109	251
<b>Rodungen gesamt</b>	<b>33.147</b>	<b>7.195</b>	<b>40.342</b>

#### I.4.2 Bedingungen und Fristen:

1. Die Rodung ist an den ausschließlichen Zweck der Errichtung und des Betriebs des Vorhabens „Ebenfurth, Errichtung Schleife“ samt zugehöriger Nebenanlagen gebunden.

2. Die Rodungsbewilligung erlischt, wenn der Rodungszweck bis zum Ablauf eines Zeitraumes von 10 Jahren ab Rechtskraft der Genehmigung 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. Die Wiederbewaldung befristeter Rodungsflächen ist in der nach Bauende nächstfolgenden Vegetationsperiode durchzuführen. Die Bewilligung für die vorübergehende Nutzung von Waldflächen zu anderen Zwecken als für solche der Waldkultur erlischt mit der Wiederbewaldung, spätestens aber am 31.12.2040.

#### **I.5 Mitbewilligung des Wasserrechtsgesetzes 1959 (WRG 1959)**

Der ÖBB-Infrastruktur AG wird die wasserrechtliche Bewilligung gemäß Wasserrechtsgesetz 1959 für folgende Anlagen und Konsenswassermengen erteilt:

#### **ANLAGEN**

**I.5.1** Folgende Brücken über die Leitha, die Warme Fischa und den Pottendorfer Ober- bzw. Unterwerkskanal werden genehmigt (siehe Tabelle 27 in Einlage „Technischer Bericht zur wasserrechtlichen Einreichung“ - ON 420.1.1 - BAT305-UV10-UV13WB-00-4201 F00):

Brücken	Bahn Km	Fluss Km	KUK-min [m ü.A.]	HW100 [m ü.A.]	Freibord [m]	Pfeiler [Stk.]	Li Weite [m]	Li Höhe [m]
Leitha	115,76	98,235	229,60	229,08	0,52	-	3 x 12,50	2,6
Warme Fischa	115,96	1,081	228,41	227,75	0,66	2	3 x 10,00	2,6

Oberwerkskanal	116,07	4,012	227,85	227,28	0,57	-	4 x 12,5	2,6
Unterwerkskanal	116,37	1,676	227,17	226,57	0,58	-	10,90	2,0

Genehmigt werden hiermit auch mit der Errichtung der angeführten Bauten zusammenhängenden Maßnahmen im Hochwasserabflussbereich wie der Abbruch der bestehenden Tragwerke der Brücken über die Leitha bei Fluss-Km 98,245 (mitsamt Mittelpfeiler) und über den Pottendorfer Oberwerkskanal sowie die temporären Anschüttungen, Schutzgerüste und Leitelemente.

**I.5.2** Folgende Flutbrücken und Durchlässe im Hochwasserabflussbereich der Leitha und der Warmen Fischa werden genehmigt (siehe Tabellen 28 und 29 in Einlage „Technischer Bericht zur wasserrechtlichen Einreichung“ - ON 420.1.1 - BAT305-UV10-UV13WB-00-4201 F00):

Flutbrücken	Bahn Km	KUKmin [m ü.A.]	HW100 [m ü.A.]	Freibord [m]	Pfeiler [Stk.]	Li Weite [m]	Li Höhe [m]
Flutbrücke 1	115,76	228,81	227,83	0,98	2	3 x 12,50	2,6
Flutbrücke 2	115,96	228,41	227,75	0,98	2	3 x 10,00	2,6
Flutbrücke 3	116,07	227,85	227,28	0,57	3	4 x 12,5	2,6
Flutbrücke 4	116,37	227,16	226,57	0,59	1	2 x 10,00	2,4
Flutbrücke 5	116,51	226,66	225,81	0,86	2	8,5/12,5/8,5	2,0

Durchlässe	Bahn Km	SH [m ü.A.]	HW100 [m ü.A.]	Freibord [m]	Gefälle [‰]	Breite [m]	Höhe [m]
Durchlass 1	116,451	224,66 Bestand	226,01	-0,10 getaucht	1,2	1,95	1,50
Durchlass 2	116,791	224,32 Bestand	224,92	0,40	1,9	1,95	1,00
Durchlass 3	116,888	224,10 Bestand	224,64	0,96	0,0	1,5	1,50
Durchlass 4	117,091	Bestand			6,3 bis 46,6	DN1000	DN1000
Durchlass 5	117,206	Bestand			2,8	DN1000	DN1000
Durchlass 6	0,343 Gleis 3	Bestand			6,3 bis 23,4	DN1000	DN1000
Durchlass 7	Weg IdB 117,21	Bestand			2,7	DN500	DN500

**I.5.3** Folgende Entwässerungsanlagen (Gewässereinwirkungsanlagen) für die Entwässerung der Bahntrasse, der Kunstbauten und des Rübenlagerplatzes werden unter Verweis auf die Nebenbestimmungen hinsichtlich der Vorreinigung der Wässer genehmigt (siehe Tabelle 30 in Einlage „Technischer Bericht zur wasserrechtlichen Einreichung“ - ON 420.1.1 - BAT305-UV10-UV13WB-00-4201 F00):

Nr.	Be- schrei- bung Teil- fläche	Km	A <sub>ges</sub> [m <sup>2</sup> ]	A <sub>red</sub> [m <sup>2</sup> ]	A <sub>s</sub> [m <sup>2</sup> ]	V <sub>ord</sub> [m <sup>3</sup> ]	V <sub>max</sub> [m <sup>3</sup> ]	V <sub>abs</sub> [m <sup>3</sup> ]
1L	BF- Mulde	32,336 bis 32,345 ldB	3 065	1 626	273	63 T rd 0,20m		
1R	BF- Mulde	32,336 bis 32,345 rdB	2 772	1 386	298	63 T rd 0,21m		
2L	BF- Mulde	32,345 bis 32,634 ldB	2 584	1 292	295	59 T rd 0,20m		
2R	BF- Mulde	32,345 bis 32,634 rdB	2 412	1 206	280	56 T rd 0,20m		
3V	BF- Mulde	32,698 rdB	410	205	42	9 T rd 0,22m		
3R	BF-Be- cken 1	32,750 rdB	1 339	916	130	59	157	
3L	BF-Be- cken 2	32,780 ldB	1 069	782	135	54	163	
4L	BF- Mulde	32,2 ldB	3 793	2 975	435	144 T rd 0,33m		
4R	BF- Mulde	32,2 rdB	4 177	3 261	442	159 T rd 0,36m		
5L	BF-Be- cken 3	32,2 ldB	9 673	6 944	550	385	980	108
5R	BF-Be- cken 4	32,2 rdB	8 050	5 398	525	315	913	108

Nr.	Be- schrei- bung Teil- fläche	Km	A <sub>ges</sub> [m <sup>2</sup> ]	A <sub>red</sub> [m <sup>2</sup> ]	A <sub>s</sub> [m <sup>2</sup> ]	V <sub>ord</sub> [m <sup>3</sup> ]	V <sub>max</sub> [m <sup>3</sup> ]	V <sub>abs</sub> [m <sup>3</sup> ]
6R	BF-Be- cken 5	33,900 rdB	10 646	9 358	805	562	3248	
6R VP	Mulde Vor- platz		2 165	1 949	996	100 T rd 0,1m		
8	BF-Be- cken 6	34,750 ldB	4 801	4 279	215	259	541	108
9L	BF-Be- cken 7	34,940 rdB	20 468	17 896	880	1012	1947	177
9R	BF-Be- cken 8	34,930 ldB	19 000	17 103	1193	954	1828	182
10R	BF-Be- cken 9	35,910 rdB	14 700	13 164	795	715	1928	145
10L	BF-Be- cken 10	36,250 ldB	38 900	34 901	1858	2220	4109	362
10R	BF-Be- cken 11	37,210 rdB	8 672	7 728	440	484	1056	108
10R	BF-Be- cken 12	37,660 ldB	8 886	7 936	360	378	851	108
11VP	BF-Mul- den	35,910 rdB						
	Mulde VP/P&R		1 760	1 584	925	155		
	P+R Ost 1		1 004	663	266	45		
	P+R Ost 2		1 431	769	330	55		
	P+R West 1		3 428	1 871	432	73		
	SiR Not.						22	
	P+R West 2		1 393	607	260			
11TG	SiR Technik	35,910 rdB	945	851	100	20		
12L	BF-Be- cken 13	38,280 rdB	27 703	15 312	1280	1408	4342	205

Nr.	Be- schrei- bung Teil- fläche	Km	A <sub>ges</sub> [m <sup>2</sup> ]	A <sub>red</sub> [m <sup>2</sup> ]	A <sub>s</sub> [m <sup>2</sup> ]	V <sub>ord</sub> [m <sup>3</sup> ]	V <sub>max</sub> [m <sup>3</sup> ]	V <sub>abs</sub> [m <sup>3</sup> ]
12R	BF-Be- cken 14	38,290 ldB	14 462	8 583	625	813	1463	142
12RP	BF- Mulde	Rübenla- gerplatz	19 187	17 127	1146	917		
13L	BF-Be- cken 15	39,450 ldB	11 159	6 843	540	459	1727	108
13R	BF-Be- cken 16	39,490 ldB	11 172	9 918	615	492	1536	108
13TG	SiS Technik	38,290 ldB	60	54	1,8	1,6	3,1	
S1UF	BF-Be- cken 17	0,208 ldB	2 397	2 131	160	128	255	
S1	BF-Be- cken 18	117,110 ldB	6 386	5 688	300	285	771	108
Brü	BF-Be- cken 19	117,110 rdB	3 531	2 870	519	156	244	
9ST	BF-Be- cken 20	115,150 ldB	7 236	5 196	420	336	1018	108
<b>Gesamt</b>			<b>280 836</b>	<b>220 372</b>	<b>18 867</b>	<b>12 785</b>	<b>29 102</b>	<b>2 185</b>

**I.5.4** Folgende für die Errichtung der neuen Bahnschleife nötigen Wiedererrichtungen und Umbauten der Hochwasserschutzanlagen an der Leitha des Leitha Wasserverbandes III werden genehmigt (siehe Einlage „Technischer Bericht zur wasserrechtlichen Einreichung“ - ON 420.1.1 - BAT305-UV10-UV13WB-00-4201 F00):

Umlegung von Damm und Dammfußdrainage: linksufrig von km 115,361 bis 115,746:

- o DN150: 40 m
- o DN200: 100 m
- o DN250: 154 m
- o DN300: 97 m

Anhebung der Dammkrone am rechten Leitha-Ufer: • H=0,10 m; L= 637 m

### **KONSENSWASSERMENGEN**

**I.5.5** Folgende Versickerungen anfallender Oberflächenwässer während der Betriebsphase werden genehmigt (siehe Tabelle 31 in Einlage „Technischer Bericht zur wasserrechtlichen Einreichung“ - ON 420.1.1 - BAT305-UV10-UV13WB-00-4201 F00):

Nr.	Beschreibung Teilfläche	Km	Vbem [m³]	Vn=0,01 [m³]	Qs [m³/a]	qs [l/s]
1L	BF-Mulde	32,336 bis 32,345 ldB	62	103	967	2,7
1R	BF-Mulde	32,336 bis 32,345 rdB	63	104	825	3,0
2L	BF-Mulde	32,345 bis 32,634 ldB	58	97	769	3,0
2R	BF-Mulde	32,345 bis 32,634 rdB	54	90	718	2,8
3V	BF-Mulde	32,698 rdB	9		122	0,4
3R	BF-Becken 1	32,750 rdB	44	72	545	1,6
3L	BF-Becken 2	32,780 ldB	36	60	465	1,4
4L	BF-Mulde	32,2 ldB	142	233	1 770	4,4
4R	BF-Mulde	32,2 rdB	158	257	1 940	4,4
5L	BF-Becken 3	32,2 ldB	377	595	4 132	5,5
5R	BF-Becken 4	32,2 rdB	278	443	3 212	5,3
6R	BF-Becken 5	33,900 rdB	498	788	5 568	10,8
6R VP	Mulde Vorplatz		87	149	1 159	1,0
8	BF-Becken 6	34,750 ldB	259	402	2 546	2,2
9L	BF-Becken 7	34,940 rdB	1 091	1 697	10 648	8,8
9R	BF-Becken 8	34,930 ldB	1 074	1 689	10 176	11,9
10R	BF-Becken 9	35,910 rdB	810	1 269	7 833	8,0
10L	BF-Becken 10	36,250 ldB	2 210	3 443	20 766	18,6
10R	BF-Becken 11	37,210 rdB	407	640	4 598	4,4
10R	BF-Becken 12	37,660 ldB	253	399	4 722	3,6
11VP	BF-Mulden	35,910 rdB				
	Mulde VP/P&R		73		942	9,3
	P+R Ost 1		30		394	2,7
	P+R Ost 2		35		458	3,3
	P+R West 1				1 113	4,3

Nr.	Beschreibung Teilfläche	Km	Vbem [m³]	Vn=0,01 [m³]	Qs [m³/a]	qs [l/s]
	SiR Not.					31,6
	P+R West 2		27		361	2,6
11TG	SiR Technik	35,910 rdB	18		506	10,0
12L	BF-Becken 13	38,280 rdB	872	1 377	9 111	12,8
12R	BF-Becken 14	38,290 ldB	505	794	5 107	6,3
12RP	BF-Mulde	Rübenlagerplatz	840		10 191	11,5
13L	BF-Becken 15	39,450 ldB	395	662	4 072	5,4
13R	BF-Becken 16	39,490 ldB	389	616	5 901	6,2
13TG	SiS Technik	38,290 ldB	2	3	32	0,3
S1UF	BF-Becken 17	0,208 ldB	116	183	1 268	1,6
S1	BF-Becken 18	117,110 ldB	361	562	3 384	3,0
Brü	BF-Becken 19	117,110 rdB	139	230	1 708	5,2
9ST	BF-Becken 20	115,150 ldB	199	317	3 092	4,2
<b>Gesamt</b>			<b>11 970</b>	<b>17 274</b>	<b>131 121</b>	<b>223,6</b>

Befristung: Für die im Spruchpunkt I.5.5 genehmigten Versickerungen erfolgt die Befristung bis 30. Oktober 2113 (Konsensdauer 90 Jahre).

**I.5.6** Für die Herstellung folgender Objekte werden die folgenden temporären Bauwasserhaltungen und damit verbundenen Einleitungen und Versickerungen genehmigt (siehe Tabelle 32 in Einlage „Technischer Bericht zur wasserrechtlichen Einreichung“ - ON 420.1.1 - BAT305-UV10-UV13WB-00-4201 F00):

Objekt	Wasserhaltungsmaßnahmen	max. anfallende Wassermenge	Einleitung / Versickerung



EB-Brücke Fußgängerunterführung Verkehrsstation Pottendorf	Wasserhaltung innerhalb wasserdichter Spundwandumschließung mit Einbindung in relativen GW-Stauer	10 l/s	Einleitung in Unterwerkskanal
EB-Brücke Oberwerkskanal	Spundwände zur Abschottung des Gerinnes, Wasserhaltung betrifft nur Fließgewässer, keine GW-Absenkung	20 l/s (je Widerlager))	Einleitung in Oberwerkskanal
Unterwerfung Gleis 1	Wasserhaltung innerhalb wasserdichter Spundwandumschließung mit Einbindung in relativen GW-Stauer	30 l/s (je Bauwerksabschnitt von 200 m)	Wiederversickerung über Voraushub Versickerungsbecken 8 und 10
EB-Brücke Fußgängerunterführung Verkehrsstation Ebenfurth	Wasserhaltung innerhalb wasserdichter Spundwandumschließung mit Einbindung in relativen GW-Stauer	30 l/s	Wiederversickerung über Voraushub Versickerungsbecken 13 und 14
Abbruch Bestandsbrücke über Leitha	Leiteinrichtungen zur Abschottung der Leitha, Wasserhaltung betrifft nur Fließgewässer, keine GW-Absenkung	30 l/s	Einleitung in Leitha
Wirtschaftswegunterführung	Wasserhaltung innerhalb wasserdichter Spundwandumschließung mit Einbindung in relativen GW-Stauer	20 l/s	Einleitung in Leitha
EB-Brücke über Warme Fischa	Wasserhaltung innerhalb wasserdichter Spundwandumschließung mit Einbindung in relativen GW-Stauer -	10 l/s (je Widerlager bzw. Stütze)	Einleitung in Warme Fischa
Unterführung Gemein- destraße	Wasserhaltung innerhalb wasserdichter Spundwandumschließung mit Einbindung in relativen GW-Stauer -	30 l/s	Einleitung in Warme Fischa

**Befristung:** Für die im Spruchpunkt I.5.6 genehmigten Maßnahmen erfolgt die Befristung bis 30. Oktober 2033 (Konsensdauer 10 Jahre).

**I.5.7 Dinglichkeit:** Die Wasserrechte gelten im Sinne des § 22 Abs. 1 WRG 1959 mit dem Eigentum an der jeweiligen Anlage verbunden.

**I.5.8 Bauvollendungsfrist:** Als wasserrechtliche Bauvollendungsfrist wird der 30. Oktober 2033 bestimmt. Sind in Nebenbestimmungen vereinzelt kürzere Fristen vorgeschrieben, bleiben diese von dieser generellen Fristfestsetzung unbeschadet. Auf die Rechtsfolgen des § 27 Abs. 1 lit. f WRG 1959 (Erlöschen der wasserrechtlichen Bewilligung bei Fristüberschreitung) wird hingewiesen.

## II. Projektbestandteile

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

UVP-, Trassen- und sonstige materienrechtliche Genehmigungsunterlagen – EisbG, HIG, ForstG und WRG gemäß den mit Bescheidstempel versehenen Einlagen- und Inhaltsverzeichnis:

#### Einlagenverzeichnis (ON 101, Plannummer BAT305-UV10-UV00UV-00-1010-F01):

##### TEIL 1: ÜBERSICHTEN

- 101 BAT305-UV10-UV00UV-00-1010 F01 29.07.2022 Einlagenverzeichnis --- 4 A4
- 102 BAT305-UV10-UV00UV-00-1020 F01 29.07.2022 Materienrechtlicher Wegweiser --- 21 A4
- 103 BAT305-UV10-UV00UV-00-1030 F00 29.07.2022 Allgemeinverständliche UVE-Zusammenfassung --- 34 A4
- 104 BAT305-UV10-UV00UV-00-1040 F00 29.07.2022 Parteienverzeichnis gem. UVP-G --- 10 A4

##### TEIL 2: UMWELTVERTRÄGLICHKEITSERKLÄRUNG (UVE)

- 201 BAT305-UV10-UV00UV-00-2010 F00 29.07.2022 Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) --- 279 A4 & 2 A3
- 202.1 BAT305-UV10-UV00UV-02-2021 F00 29.07.2022 Maßnahmenplan Blatt 1 1:2.500 1350 × 594
- 202.2 BAT305-UV10-UV00UV-02-2022 F00 29.07.2022 Maßnahmenplan Blatt 2 1:2.500 1350 × 594
- 202.3 BAT305-UV10-UV00UV-02-2023 F00 29.07.2022 Maßnahmenplan Blatt 3 1:2.500 1350 × 703
- 202.4 BAT305-UV10-UV00UV-02-2024 F00 29.07.2022 Maßnahmenplan Blatt 4 1:2.500 1350 × 703
- 202.5 BAT305-UV10-UV00UV-02-2025 F00 29.07.2022 Maßnahmenplan Blatt 5 1:2.500 1350 × 594

##### TEIL 3: UMWELT-FACHBEITRÄGE

###### Verkehrsuntersuchung

- 301 BAT305-UV10-UV00UV-00-3010 F00 29.07.2022 Fachbericht Verkehr --- 25 A4 & 5 A3

###### Klima- und Energiekonzept

- 302 BAT305-UV10-UV00UV-00-3020 F00 29.07.2022 Bericht Klima- und Energiekonzept --- 52 A4

###### Schalltechnik

- 303.1 BAT305-UV10-UV00UV-00-3031 F00 29.07.2022 Fachbericht Schalltechnik --- 104 A4
- 303.2 BAT305-UV10-UV00UV-02-3032 F00 29.07.2022 Ergebnis- und Maßnahmenplan - Pottendorf 1:2.500 2100 × 760
- 303.3 BAT305-UV10-UV00UV-02-3033 F00 29.07.2022 Ergebnis- und Maßnahmenplan - Ebenfurth / Neufeld adL. 1:2.500 2100 × 855
- 303.4 BAT305-UV10-UV00UV-02-3034 F00 29.07.2022 Rasterlärnkarte Bestand "Fahrplan 2019" - Tag 1:7.500 1450 × 565
- 303.5 BAT305-UV10-UV00UV-02-3035 F00 29.07.2022 Rasterlärnkarte Bestand "Fahrplan 2019" - Nacht 1:7.500 1450 × 565
- 303.6 BAT305-UV10-UV00UV-02-3036 F00 29.07.2022 Rasterlärnkarte Nullvariante - Tag 1:7.500 1450 × 565
- 303.7 BAT305-UV10-UV00UV-00-3037 F00 29.07.2022 Rasterlärnkarte Nullvariante - Nacht 1:7.500 1450 × 565
- 303.8 BAT305-UV10-UV00UV-00-3038 F00 29.07.2022 Rasterlärnkarte Prognose 2025+ "mit Lärmschutz" - Tag 1:7.500 1450 × 565

- 303.9 BAT305-UV10-UV00UV-00-3039 F00 29.07.2022 Rasterlärmkarte Prognose 2025+ "mit Lärmschutz" - Nacht 1:7.500 1450 × 565
- 303.10 BAT305-UV10-UV00UV-00-3040 F00 29.07.2022 Wirkung der Lärmschutzmaßnahmen 1:7.500 1450 × 565
- 303.11 BAT305-UV10-UV00UV-00-3041 F00 29.07.2022 Veränderung zur Nullvariante - Tag 1:7.500 1450 × 565
- 303.12 BAT305-UV10-UV00UV-00-3042 F00 29.07.2022 Veränderung zur Nullvariante - Nacht 1:7.500 1450 × 565
- 303.13 BAT305-UV10-UV00UV-00-3043 F00 29.07.2022 Anhang Schalltechnik Betrieb --- 215 A4 & 14 A3
- 303.13.1 BAT305-UV10-UV00UV-00-3043 F00 29.07.2022 Anhang Schalltechnik - Betrieb - Abgrenzung Untersuchungsraum 1:20.000 1310 × 297
- 303.14 BAT305-UV10-UV00UV-00-3044 F00 29.07.2022 Anhang Schalltechnik Bau --- 23 A4
- 303.14.1 BAT305-UV10-UV00UV-00-3044 F00 29.07.2022 Anhang Schalltechnik - Bau - Emissionszeitplan --- 1200 × 565
- 303.14.2 BAT305-UV10-UV00UV-00-3044 F00 29.07.2022 Anhang Schalltechnik - Bau - Maßnahmenplan Bauphase Regelmonat Werktag (gesamt) 1:7.500 1450 × 565
- 303.14.3 BAT305-UV10-UV00UV-00-3044 F00 29.07.2022 Anhang Schalltechnik - Bau - Maßnahmenplan Bauphase Wochenenden und Nachtsperren 1:7.500 1450 × 565
- 303.15 BAT305-UV10-UV00UV-00-3045 F00 29.07.2022 Anhang Schalltechnik Details --- 13 A4

#### **Erschütterungen und Sekundärschall**

- 304.1 BAT305-UV10-UV00UV-00-3046 F00 29.07.2022 Fachbericht Erschütterungen und Sekundärschall --- 258 A4
- 304.2 BAT305-UV10-UV00UV-00-3047 F00 29.07.2022 Baudynamische Erhebung --- 1136 A4

#### **Elektromagnetische Felder (EMF)**

- 305.1 BAT305-UV10-UV00UV-00-3051 F00 29.07.2022 Fachbericht Elektromagnetische Felder --- 73 A4

#### **Luft und Klima**

- 306.1 BAT305-UV10-UV00UV-00-3061 F00 29.07.2022 Fachbericht Luft und Klima 503 A4

#### **Licht, Blendung, Beschattung**

- 308.1 BAT305-UV10-UV00UV-00-3081 F00 29.07.2022 Fachbericht Licht, Blendung, Beschattung --- 37 A4

#### **Humanmedizin**

- 309.1 BAT305-UV10-UV00UV-00-3091 F00 29.07.2022 Fachbericht Humanmedizin 90 A4

#### **Raumnutzung**

- 310.1 BAT305-UV10-UV00UV-00-3101 F00 29.07.2022 Fachbericht Raumnutzung 161 A4
- 310.2 BAT305-UV10-UV00UV-00-3102 F00 29.07.2022 Raumnutzung Waldflächen und Jagdnutzung 1:6.000 1550 × 600
- 310.3 BAT305-UV10-UV00UV-00-3103 F00 29.07.2022 Lageplan Siedlungsraum 1:10.000 1189 × 841
- 310.4 BAT305-UV10-UV00UV-00-3104 F00 29.07.2022 Lageplan Freizeit und Erholung 1:10.000 1189 × 841

#### **Biodiversität sowie Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume**

Biologische Vielfalt - Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume

- 311.1 BAT305-UV10-UV00UV-00-3111 F00 29.07.2022 Fachbericht Biodiversität sowie Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume --- 230 A4 & 10 A3
- 311.2 BAT305-UV10-UV00UV-00-3112 F00 29.07.2022 Naturverträglichkeitserklärung --- 100 A4
- 311.3 BAT305-UV10-UV00UV-00-3113 F00 29.07.2022 Artenschutzrechtliche Prüfung --- 119 A4
- 311.4 BAT305-UV10-UV00UV-02-3114 F00 29.07.2022 Biotopstrukturplan Teil 1 1:4.000 1350 × 594
- 311.5 BAT305-UV10-UV00UV-02-3115 F00 29.07.2022 Biotopstrukturplan Teil 2 1:4.000 1350 × 594
- 311.6 BAT305-UV10-UV00UV-02-3116 F00 29.07.2022 Avifauna Teil 1 1:4.000 1350 × 594
- 311.7 BAT305-UV10-UV00UV-02-3117 F00 29.07.2022 Avifauna Teil 2 1:4.000 1350 × 594
- 311.8 BAT305-UV10-UV00UV-02-3118 F00 29.07.2022 Faunaplan Teil 1 1:4.000 1350 × 594
- 311.9 BAT305-UV10-UV00UV-02-3119 F00 29.07.2022 Faunaplan Teil 2 1:4.000 1350 × 594

- 311.10 BAT305-UV10-UV00UV-02-3210 F00 29.07.2022 Übersichtskarte Europaschutzgebiete Projekttrasse  
1:17500 970 × 450
- 311.11 BAT305-UV10-UV00UV-02-3211 F00 29.07.2022 Projekttrasse - Beanspruchung FFH Schutzgüter  
1:4.000 780 × 297
- 311.12 BAT305-UV10-UV00UV-02-3212 F00 29.07.2022 Variante 6B-R - Beanspruchung FFH Schutzgüter  
1:4.000 780 × 297
- 311.13 BAT305-UV10-UV00UV-02-3213 F00 29.07.2022 Variante 6CR-hKA - Beanspruchung FFH Schutzgüter  
1:4.000 780 × 297

Gewässerökologie

- 312.1 BAT305-UV10-UV00UV-00-3121 F00 29.07.2022 Fachbericht Gewässerökologie --- 359 A4

**Geotechnik, Hydrogeologie inkl. Risikoanalyse**

- 314.1 BAT305-UV10-UV05GG-00-3141 F00 29.07.2022 Fachbericht Geotechnik und Hydrogeologie --- 109 A4
- 314.2 BAT305-UV10-UV05GG-02-3142 F00 29.07.2022 Lageplan - Bodenaufschlüsse, Teil 1 1:2000 1678 ×  
297
- 314.3 BAT305-UV10-UV05GG-02-3143 F00 29.07.2022 Lageplan - Bodenaufschlüsse, Teil 2 1:2000 2110 ×  
743
- 314.4 BAT305-UV10-UV05GG-02-3144 F00 29.07.2022 Lageplan - Bodenaufschlüsse, Teil 3 1:2000 2110 ×  
594
- 314.5 BAT305-UV10-UV05GG-00-3145 F00 29.07.2022 Aufschlussdarstellungen 1:50, 1:100 144 A4
- 314.6 BAT305-UV10-UV05GG-05-3146 F00 29.07.2022 Bodenlängsprofil - Pottendorfer Linie (Gleis 1), Teil 1  
1:2000/200 3060 × 297
- 314.7 BAT305-UV10-UV05GG-05-3147 F00 29.07.2022 Bodenlängsprofil - Pottendorfer Linie (Gleis 1), Teil 2  
1:2000/200 2605 × 297
- 314.8 BAT305-UV10-UV05GG-05-3148 F00 29.07.2022 Bodenlängsprofil - Schleife (Gleis 2) 1:2000/200 2300  
× 297
- 314.9 BAT305-UV10-UV05GG-02-3149 F00 29.07.2022 Lageplan - Hydrogeologie 1:5000 2110 × 782
- 314.10 BAT305-UV10-UV05GG-00-3150 F00 29.07.2022 Grundwasserganglinien --- 38 A4
- 314.11 BAT305-UV10-UV05GG-00-3151 F00 29.07.2022 Grundwasseranalysen --- 33 A4 & 1 A3
- 314.12 BAT305-UV10-UV05GG-00-3152 F00 29.07.2022 Angaben zu den Wasserrechten und Verdachtsflä-  
chen --- 38 A4
- 314.13 BAT305-UV10-UV05GG-00-3153 F00 29.07.2022  
Tabellarische und grafische Zusammenstellung der Ergebnisse der  
bodenphysikalischen Laboratoriumsuntersuchungen  
--- 7 A4 & 3 A3
- 314.14 BAT305-UV10-UV05GG-00-3154 F00 29.07.2022 Hydrogeologische Berechnungen --- 7 A4
- 314.15 BAT305-UV10-UV05GG-00-3155 F00 29.07.2022 Maßnahmenkonzept Brunnen BR-LE18 (HFB Potten-  
dorf III) --- 12 A4 & 8 A3
- 314.16 BAT305-UV10-UV05GG-00-3156 F00 29.07.2022 Risikoanalyse Grundwasserschutz --- 66 A4 & 4 A3

**Oberflächengewässer**

- 315.1 BAT305-UV10-UV00UV-00-3151 F00 29.07.2022 Fachbericht Oberflächengewässer --- 159 A4
- 315.2 BAT305-UV10-UV00UV-00-3152 F00 29.07.2022 Fotodokumentation Oberflächengewässer --- 25 A4
- 315.3 BAT305-UV10-UV00UV-00-3153 F00 29.07.2022 Übersichtslageplan Gewässer 1: 5.000 1920 × 594
- 315.4 BAT305-UV10-UV00UV-00-3154 F00 29.07.2022 Übersichtslageplan Einbauten 1: 5.000 1920 × 594
- 315.5 BAT305-UV10-UV00UV-00-3155 F00 29.07.2022 Übersichtslageplan Wasserrechte 1: 5.000 1920 × 594
- 315.6 BAT305-UV10-UV00UV-00-3156 F00 29.07.2022 Übersichtslageplan Mäander 1: 2.500 1470 × 510
- 315.7 BAT305-UV10-UV00UV-00-3157 F00 29.07.2022 Übersichtslageplan Laufentwicklung 1: 2.500 840 ×  
297

**Abfallwirtschaft**

- 316.1 BAT305-UV10-UV00UV-00-3161 F00 29.07.2022 Fachbericht Abfallwirtschaft --- 52 A4
- 316.2 BAT305-UV10-UV00UV-00-3162 F00 29.07.2022 Orientierende Beurteilungsnachweise --- 1176 A4
- 316.3 BAT305-UV10-UV00UV-02-3163 F00 29.07.2022  
Qualitätenplan nach Deponieverordnung inkl. Altstandorten und  
Altablagerungen

1 : 5.000 770 × 2000

#### **Landschaftsbild**

- 317.1 BAT305-UV10-UV00UV-00-3171 F00 29.07.2022 Fachbericht Orts- und Landschaftsbild --- 116 A4
- 317.2 BAT305-UV10-UV00UV-02-3172 F00 29.07.2022 Ist-Zustand Orts- und Landschaftsbild 1:10.000 1154 × 821

#### **Sach- und Kulturgüter**

- 318.1 BAT305-UV10-UV00UV-00-3181 F00 29.07.2022 Fachbericht Sach- und Kulturgüter --- 119 A4
- 318.2 BAT305-UV10-UV00UV-02-3182 F00 29.07.2022 Ist-Zustand Sach- und Kulturgüter 1:10.000 1160 × 420

### **TEIL 4: MATERIEENRECHTLICHE EINREICHUNTERLAGEN**

#### **Unterlagen gem. Hochleistungsstreckengesetz (HIG)**

- 401.1 BAT305-UV10-UV01AL-00-4010 F01 31.08.2022 Trassenverlaufsbericht --- 22 A4
- 402.1 BAT305-UV10-UV01AL-02-4021 F00 25.07.2022 Trassenverlaufsplan Teil 1 1:1.000 1540 × 297
- 402.2 BAT305-UV10-UV01AL-02-4022 F00 25.07.2022 Trassenverlaufsplan Teil 2 1:1.000 2490 × 297
- 402.3 BAT305-UV10-UV01AL-02-4023 F00 25.07.2022 Trassenverlaufsplan Teil 3 1:1.000 2870 × 446
- 402.4 BAT305-UV10-UV01AL-02-4024 F00 25.07.2022 Trassenverlaufsplan Teil 4 1:1.000 2870 × 594
- 402.5 BAT305-UV10-UV01AL-02-4025 F00 25.07.2022 Trassenverlaufsplan Teil 5 1:1.000 1730 × 297
- 402.6 BAT305-UV10-UV01AL-02-4026 F00 25.07.2022 Trassenverlaufsplan Schleife Ebenfurth 1:1000 2965 × 743

#### **Unterlagen gem. Eisenbahngesetz (EisbG)**

Die Unterlagen gem Eisenbahngesetz sind im Inhaltsverzeichnis (Einlage 411) angegeben.

#### **Unterlagen gem. Wasserrechtsgesetz (WRG)**

- 420.1.1 BAT305-UV10-UV13WB-00-4201 F00 29.07.2022 Technischer Bericht zur wasserrechtlichen Einreichung --- 115 A4
- 420.2 BAT305-UV10-UV13WB-00-4202 F00 29.07.2022 Lageplan Überflutungsflächen HQ30 Projekt und Bestand 1:5.000 1730 × 594
- 420.3 BAT305-UV10-UV13WB-02-4203 F00 29.07.2022 Lageplan Wassertiefen HQ30 Bestand 1:5.000 1730 × 594
- 420.4 BAT305-UV10-UV13WB-02-4204 F00 29.07.2022 Lageplan Wassertiefen HQ30 Projekt 1:5.000 1730 × 594
- 420.5 BAT305-UV10-UV13WB-02-4205 F00 29.07.2022 Lageplan Fliessgeschwindigkeiten HQ30 Bestand 1:5.000 1730 × 594
- 420.6 BAT305-UV10-UV13WB-02-4206 F00 29.07.2022 Lageplan Fliessgeschwindigkeiten HQ30 Projekt 1:5.000 1730 × 594
- 420.7 BAT305-UV10-UV13WB-02-4207 F00 29.07.2022 Lageplan Wasserspiegeldifferenzen HQ30 1:5.000 1730 × 594
- 420.8 BAT305-UV10-UV13WB-02-4208 F00 29.07.2022 Lageplan Überflutungsflächen HQ100 Projekt und Bestand 1:5.000 1730 × 594
- 420.9 BAT305-UV10-UV13WB-02-4209 F00 29.07.2022 Lageplan Wassertiefen HQ100 Bestand 1:5.000 1730 × 594
- 420.10 BAT305-UV10-UV13WB-02-4210 F00 29.07.2022 Lageplan Wassertiefen HQ100 Projekt 1:5.000 1730 × 594
- 420.11 BAT305-UV10-UV13WB-02-4211 F00 29.07.2022 Lageplan Fliessgeschwindigkeiten HQ100 Bestand 1:5.000 1730 × 594
- 420.12 BAT305-UV10-UV13WB-02-4212 F00 29.07.2022 Lageplan Fliessgeschwindigkeiten HQ100 Projekt 1:5.000 1730 × 594
- 420.13 BAT305-UV10-UV13WB-02-4213 F00 29.07.2022 Lageplan Wasserspiegeldifferenzen HQ100 1:5.000 1730 × 594

#### **Unterlagen gem. Forstgesetz (ForstG)**

- 430.1 BAT305-UV10-UV00FR-00-4301 F00 29.07.2022 Bericht Rodungen und Aufforstungen --- 130 A4
- 430.2 BAT305-UV10-UV00FR-00-4302 F00 29.07.2022 Rodungsplan Übersicht 1:10.000 1160 × 294
- 430.3 BAT305-UV10-UV00FR-02-4303 F00 29.07.2022 Rodungsplan Teil 1 1:2.000 841 × 402
- 430.4 BAT305-UV10-UV00FR-02-4304 F00 29.07.2022 Rodungsplan Teil 2 1:2.000 841 × 594
- 430.5 BAT305-UV10-UV00FR-02-4305 F00 29.07.2022 Rodungsplan Teil 3 1:2.000 841 × 594
- 430.6 BAT305-UV10-UV00FR-02-4306 F00 29.07.2022 Rodungsplan Teil 4 1:2.000 841 × 402
- 430.7 BAT305-UV10-UV00FR-02-4307 F00 29.07.2022 Rodungsplan Teil 5 1:2.000 841 × 402
- 430.8 BAT305-UV10-UV00FR-02-4308 F00 29.07.2022 Ersatzaufforstungen und Poolflächen 1:5.000 1140 × 900

## **TEIL 5: WEITERFÜHRENDE UNTERLAGEN**

- 501 BAT305-UV10-UV01AL-00-5010 F00 29.07.2022 Bericht Variantenuntersuchung --- 88 A4
- 502 BAT305-UV10-UV01AL-02-5020 F00 24.06.2022 Variantenübersicht 1:10.000 685 × 297
- 503.1 BAT305-UV10-UV01AL-02-5031 F01 07.07.2022 Lageplan Variante 4A 1:5.000 1160 × 446
- 503.2 BAT305-UV10-UV01AL-02-5032 F01 07.07.2022 Lageplan Variante 5A 1:5.000 1160 × 446
- 503.3 BAT305-UV10-UV01AL-02-5033 F01 07.07.2022 Lageplan Variante 6A 1:5.000 1160 × 446
- 503.4 BAT305-UV10-UV01AL-02-5034 F01 07.07.2022 Lageplan Variante 6A-R 1:5.000 1160 × 446
- 503.5 BAT305-UV10-UV01AL-02-5035 F01 07.07.2022 Lageplan Variante 6B 1:5.000 1160 × 446
- 503.6 BAT305-UV10-UV01AL-02-5036 F01 07.07.2022 Lageplan Variante 6B-R 1:5.000 1160 × 446
- 503.7 BAT305-UV10-UV01AL-02-5037 F00 24.06.2022 Lageplan Variante 6C-R-mKA 1:5.000 1160 × 446
- 503.8 BAT305-UV10-UV01AL-02-5038 F01 07.07.2022 Lageplan Variante 6C-R oKA 1:5.000 1160 × 446
- 503.9 BAT305-UV10-UV01AL-02-5039 F01 07.07.2022 Lageplan Variante 6C-R-P 1:5.000 1160 × 446

### **Inhaltsverzeichnis (ON 411, BAT305-UV10-UV01AL-00-4011-F03)**

#### **BAUENTWURF gem. EBEV**

##### **Berichte und Übersichten**

- 411 BAT305-UV10-UV01AL-00-4011 F03 06.09.2022 Inhaltsverzeichnis --- 6A4
- 412 BAT305-UV10-UV01AL-00-4012 F02 02.09.2022 Zusammenfassender und ergänzender Bericht --- 59A4
- 413.1 BAT305-UV10-UV01AL-02-4131 F00 30.06.2022 Übersichtskarte 1:50.000 590x297
- 413.2 BAT305-UV10-UV01AL-02-4132 F01 31.08.2022 Übersichtslageplan 1:5.000 2015x594

##### **Lagepläne**

- 414.1 BAT305-UV10-UV01AL-02-4141 F00 07.07.2022 Lageplan Teil 1 1:1.000 1540x297
- 414.2 BAT305-UV10-UV01AL-02-4142 F01 30.08.2022 Lageplan Teil 2 1:1.000 2490x297
- 414.3 BAT305-UV10-UV01AL-02-4143 F01 31.08.2022 Lageplan Teil 3 1:1.000 2870x446
- 414.4 BAT305-UV10-UV01AL-02-4144 F01 30.08.2022 Lageplan Teil 4 1:1.000 2870x594
- 414.5 BAT305-UV10-UV01AL-02-4145 F00 07.07.2022 Lageplan Teil 5 1:1.000 1730x297
- 414.6 BAT305-UV10-UV01AL-02-4146 F01 30.08.2022 Lageplan Schleife Ebenfurth 1:1.000 2965x743

##### **Streckenplanung**

- 415.1.1 BAT305-UV10-UV12SP-00-0001 F02 31.08.2022 Teilbericht Streckenplanung --- 38A4
- 415.1.2 BAT305-UV10-UV12SP-00-0002 F00 30.06.2022 Lage- und höhenmäßige Einrechnung --- 68A4
- 415.1.11 BAT305-UV10-UV12SP-02-0011 F01 31.08.2022 Absteckplan Strecke 106 01 Teil 1 1:500 2490x297
- 415.1.12 BAT305-UV10-UV12SP-02-0012 F03 31.08.2022 Absteckplan Strecke 106 01 Teil 2 1:500 2395x297
- 415.1.13 BAT305-UV10-UV12SP-02-0013 F02 31.08.2022 Absteckplan Strecke 106 01 Teil 3 1:500 2300x297
- 415.1.14 BAT305-UV10-UV12SP-02-0014 F01 31.08.2022 Absteckplan Strecke 106 01 Teil 4 1:500 2205x297
- 415.1.15 BAT305-UV10-UV12SP-02-0015 F01 31.08.2022 Absteckplan Strecke 106 01 Teil 5 1:500 2205x297
- 415.1.16 BAT305-UV10-UV12SP-02-0016 F00 21.06.2022 Absteckplan Strecke 106 01 Teil 6 1:500 2585x297
- 415.1.17 BAT305-UV10-UV12SP-02-0017 F01 30.06.2022 Absteckplan Strecke 106 01 Teil 7 1:500 2680x297
- 415.1.18 BAT305-UV10-UV12SP-02-0021 F01 30.06.2022 Absteckplan Strecke 171 01 Teil 1 1:500 1540x446
- 415.1.19 BAT305-UV10-UV12SP-02-0022 F00 21.06.2022 Absteckplan Strecke 171 01 Teil 2 1:500 1825x297
- 415.1.20 BAT305-UV10-UV12SP-02-0023 F00 21.06.2022 Absteckplan Strecke 171 01 Teil 3 1:500 1825x297

- 415.1.21 BAT305-UV10-UV12SP-02-0024 F02 31.08.2022 Absteckplan Strecke 171 01 Teil 4 1:500 1730x446
- 415.1.22 BAT305-UV10-UV12SP-02-0025 F01 31.08.2022 Absteckplan Strecke 171 11 1:500 1160x446
- 415.1.31 BAT305-UV10-UV12SP-05-0031 F01 31.08.2022 Längenschnitt Strecke 106 01 Gleis 1 1:1000/100 4770x891
- 415.1.32 BAT305-UV10-UV12SP-05-0032 F01 31.08.2022 Längenschnitt Strecke 106 01 Gleis 2 1:1000/100 4770x891
- 415.1.33 BAT305-UV10-UV12SP-05-0033 F01 31.08.2022 Längenschnitt Strecke 171 01 Gleis 1, Strecke 60 101 Gleis 3 1:1000/100 3725x446
- 415.1.34 BAT305-UV10-UV12SP-05-0034 F01 31.08.2022 Längenschnitt Strecke 171 01 Gleis 2, Strecke 60 101 Gleis 1 1:1000/100 3725x446
- 415.1.35 BAT305-UV10-UV12SP-05-0035 F01 31.08.2022 Längenschnitt Strecke 171 11 Gleis 3 1:1000/100 1540x446
- 415.1.36 BAT305-UV10-UV12SP-05-0036 F00 21.06.2022 Weichenhöhenplan Gleisverbindung W31 - W32 1:500/5 875x594
- 415.1.37 BAT305-UV10-UV12SP-05-0037 F01 30.06.2022 Weichenhöhenplan Gleisverbindung W1 - W2 Bf Neufeld 1:500/5 590x446
- 415.1.41 BAT305-UV10-UV12SP-03-0041 F01 31.08.2022 Regelquerschnitte Strecke 106 01 Pottendorfer Linie 1:50 4960x891
- 415.1.42 BAT305-UV10-UV12SP-03-0042 F01 18.07.2022 Regelquerschnitte Strecken 171 01 und 171 11 Schleife Ebenfurth 1:50 2110x446
- 415.1.43 BAT305-UV10-UV12SP-03-0043 F00 30.06.2022 Regelquerschnitte Strecke 601 01 Neufeld a. d. Leitha 1:50 1350x446
- 415.1.51 BAT305-UV10-UV12SP-04-0051 F00 18.07.2022 Querschnitte Strecke 106 01, Teil 1, km 32,000 - 33,400 1:100 3250x594
- 415.1.52 BAT305-UV10-UV12SP-04-0052 F01 05.09.2022 Querschnitte Strecke 106 01, Teil 2, km 33,500 - 34,900 1:100 3820x594
- 415.1.53 BAT305-UV10-UV12SP-04-0053 F00 18.07.2022 Querschnitte Strecke 106 01, Teil 3, km 35,000 - 36,400 1:100 4675x594
- 415.1.54 BAT305-UV10-UV12SP-04-0054 F00 18.07.2022 Querschnitte Strecke 106 01, Teil 4, km 36,500 - 37,900 1:100 4200x594
- 415.1.55 BAT305-UV10-UV12SP-04-0055 F00 18.07.2022 Querschnitte Strecke 106 01, Teil 5, km 38,000 - 39,400 1:100 4865x594
- 415.1.56 BAT305-UV10-UV12SP-04-0056 F00 18.07.2022 Querschnitte Strecke 106 01, Teil 6, km 39,500 - 40,600 1:100 2585x594
- 415.1.61 BAT305-UV10-UV12SP-04-0061 F00 18.07.2022 Querschnitte Schleife, Teil 1, km 114,900 - 116,600 1:100 4200x594
- 415.1.62 BAT305-UV10-UV12SP-04-0062 F00 18.07.2022 Querschnitte Schleife, Teil 2, km 116,700 - 117,400 1:100 3820x594
- 415.1.63 BAT305-UV10-UV12SP-04-0063 F00 18.07.2022 Querschnitte Rückschleife, km 0,200 - km 0,400 1:100 1920x297

### **Konstruktiver Ingenieurbau**

- 415.2.1 BAT305-UV10-UV02KI-00-0001 F02 23.08.2022 Brücke über die L157 Strecke 10601-km 34,323, Teilbericht 21A4
- 415.2.3 BAT305-UV10-UV02KI-16-0003 F01 07.08.2022 Brücke über die L157 Strecke 10601-km 34,323, Objektplan 1:50 1890x645
- 415.2.11 BAT305-UV10-UV02KI-16-0011 F00 07.07.2022 Brücke über den Oberwerkskanal, Strecke 10601-km 34,871, Teilbericht 24A4
- 415.2.13 BAT305-UV10-UV02KI-16-0013 F01 30.08.2022 Brücke über den Oberwerkskanal, Strecke 10601-km 34,871, Grundriss, Draufsicht 1:100 1260x626
- 415.2.14 BAT305-UV10-UV02KI-16-0014 F00 06.07.2022 Brücke über den Oberwerkskanal, Längsschnitte, Regelquerschnitt 1:50 / 100 1050x841
- 415.2.21 BAT305-UV10-UV02KI-00-0021 F01 23.08.2022 Unterwerfung Gleis 1, Strecke 10601-km 35,874, Teilbericht 23A4

- 415.2.24 BAT305-UV10-UV02KI-02-0024 F00 18.07.2022 Unterwerfung Gleis 1, Strecke 10601-km 35,874, Lageplan 1:500 2092x586
- 415.2.25 BAT305-UV10-UV02KI-16-0025 F00 18.07.2022 Unterwerfung Gleis 1, Strecke 10601-km 35,874, Längsschnitt 1:1000/100 2310x594
- 415.2.26 BAT305-UV10-UV02KI-16-0026 F00 08.07.2022 Unterwerfung Gleis 1, Strecke 10601-km 35,874, Regelquerschnitte 1:50 1520x841
- 415.2.27 BAT305-UV10-UV02KI-16-0027 F00 18.07.2022 Unterwerfung Gleis 1, Strecke 10601-km 35,874, Querschnitte 1:100 1672x586
- 415.2.28 BAT305-UV10-UV02KI-16-0028 F00 29.07.2022 Unterwerfung Gleis 1, Strecke 10601-km 35,874, Pumpwerk und Schadstoffbecken 1:100 1462x675
- 415.2.31 BAT305-UV10-UV02KI-00-0031 F01 23.08.2022 Überführung Gemeindestraße, Strecke 10601-km 35,975, Teilbericht 21A4
- 415.2.33 BAT305-UV10-UV02KI-16-0033 F00 08.07.2022 Überführung Gemeindestraße, Strecke 10601-km 35,975, Grundriss, Draufsicht, Schnitte 1:100, 1:50 1462x883
- BAT305-UV10-UV02KI-16-0034 F00 08.07.2022 Überführung Gemeindestraße, Strecke 10601-km 35,975, Längsschnitt 1:100 1042x586
- 415.2.41 BAT305-UV10-UV02KI-00-0041 F01 23.08.2022 Leithabrücke km 115,337, Teilbericht 30A4
- 415.2.42 BAT305-UV10-UV02KI-01-0042 F00 14.06.2022 Leithabrücke km 115,337, Vorstatik Tragwerk 122A4
- 415.2.43 BAT305-UV10-UV02KI-01-0043 F00 14.06.2022 Leithabrücke km 115,337, Vorstatik Widerlager 64A4
- 415.2.44 BAT305-UV10-UV02KI-02-0044 F00 14.06.2022 Leithabrücke km 115,337, Grundrisse 1:100 1155x787
- 415.2.45 BAT305-UV10-UV02KI-16-0045 F00 14.06.2022 Leithabrücke km 115,337; Schnitte, Details, 3D-Ansicht 1:50, 1:100 1083x594
- 415.2.51 BAT305-UV10-UV02KI-00-0051 F00 14.06.2022 Flutbrücke 1 km 115,773, Teilbericht 21A4
- 415.2.52 BAT305-UV10-UV02KI-01-0052 F00 14.06.2022 Flutbrücke 1 km 115,773, Vorstatik 93A4
- 415.2.53 BAT305-UV10-UV02KI-02-0053 F00 14.06.2022 Flutbrücke 1 km 115,773, Grundrisse 1:100 950x594
- 415.2.54 BAT305-UV10-UV02KI-16-0054 F00 14.06.2022 Flutbrücke 1 km 115,773; Schnitte, Details, 3D-Ansicht 1:100,1:50,1:25 855x475
- 415.2.61 BAT305-UV10-UV02KI-00-0061 F00 14.06.2022 Flutbrücke 2 km 115,968, Teilbericht 21A4
- 415.2.62 BAT305-UV10-UV02KI-01-0062 F00 14.06.2022 Flutbrücke 2 km 115,968, Vorstatik 59A4
- 415.2.63 BAT305-UV10-UV02KI-02-0063 F00 14.06.2022 Flutbrücke 2 km 115,968, Grundrisse 1:100 988x594
- 415.2.64 BAT305-UV10-UV02KI-16-0064 F00 14.06.2022 Flutbrücke 2 km 115,968; Schnitte, Details, 3D-Ansicht 1:100,1:50,1:25 855x446
- 415.2.71 BAT305-UV10-UV02KI-00-0071 F00 14.06.2022 Flutbrücke 3 km 116,070, Teilbericht 21A4
- 415.2.72 BAT305-UV10-UV02KI-01-0072 F00 14.06.2022 Flutbrücke 3 km 116,070, Vorstatik 54A4
- 415.2.73 BAT305-UV10-UV02KI-02-0073 F00 14.06.2022 Flutbrücke 3 km 116,070, Grundrisse 1:100 1140x594
- 415.2.74 BAT305-UV10-UV02KI-16-0074 F00 14.06.2022 Flutbrücke 3 km 116,070; Schnitte, Details, 3D-Ansicht 1:100,1:50,1:25 950x505
- 415.2.81 BAT305-UV10-UV02KI-00-0081 F00 14.06.2022 Flutbrücke 4 km 116,368, Teilbericht 21A4
- 415.2.82 BAT305-UV10-UV02KI-01-0082 F00 14.06.2022 Flutbrücke 4 km 116,368, Vorstatik 60A4
- 415.2.83 BAT305-UV10-UV02KI-02-0083 F00 14.06.2022 Flutbrücke 4 km 116,368, Grundrisse 1:100 760x594
- 415.2.84 BAT305-UV10-UV02KI-16-0084 F00 14.06.2022 Flutbrücke 4 km 116,368; Schnitte, Details, 3D-Ansicht 1:100,1:50,1:25 760x446
- 415.2.91 BAT305-UV10-UV02KI-00-0091 F00 14.06.2022 Flutbrücke 5 km 116,516, Teilbericht 21A4
- 415.2.92 BAT305-UV10-UV02KI-01-0092 F00 14.06.2022 Flutbrücke 5 km 116,516, Vorstatik 95A4
- 415.2.93 BAT305-UV10-UV02KI-02-0093 F00 14.06.2022 Flutbrücke 5 km 116,516, Grundrisse 1:100 855x594
- 415.2.94 BAT305-UV10-UV02KI-16-0094 F00 14.06.2022 Flutbrücke 5 km 116,516; Schnitte, Details, 3D-Ansicht 1:100,1:50,1:25 855x446



- 415.2.101 BAT305-UV10-UV02KI-00-0101 F01 23.08.2022 Unterführung Wirtschaftsweg, Strecke 17101-km 116,690, Teilbericht 25A4
- 415.2.103 BAT305-UV10-UV02KI-02-0103 F00 18.07.2022 Unterführung Wirtschaftsweg Strecke 17101-km116,690, Lageplan 1:200 832x497
- 415.2.104 BAT305-UV10-UV02KI-16-0104 F00 21.07.2022 Unterführung Wirtschaftsweg Strecke 17101-km116,690, Längsschnitt 1:200 1252x586
- 415.2.105 BAT305-UV10-UV02KI-16-0105 F00 18.07.2022 Unterführung Wirtschaftsweg Strecke 17101-km116,690, Regelquerschnitte 1:50 1252x437
- 415.2.106 BAT305-UV10-UV02KI-16-0106 F00 18.07.2022 Eisenbahnbrücke Gleis 1-2 über Wirtschaftsweg, Objektplan, Strecke 17101-km116,690 1:100,1:50,1:25 1252x883
- 415.2.107 BAT305-UV10-UV02KI-16-0107 F00 01.08.2022 Unterführung Wirtschaftsweg, Pumpwerk, Strecke 17101-km116,690 1:10, 1:50 832x586
- 415.2.111 BAT305-UV10-UV02KI-00-0111 F01 23.08.2022 Brücke über die Warme Fischa, Strecke 17101-km117,000, Teilbericht 25A4
- 415.2.113 BAT305-UV10-UV02KI-16-0113 F01 28.07.2022 Brücke über die Warme Fischa, Strecke 17101-km117,000, Grundriss,Draufsicht 1:200 1252x794
- 415.2.114 BAT305-UV10-UV02KI-16-0114 F01 28.07.2022 Brücke über die Warme Fischa, Strecke 17101-km117,000, Längsschnitte 1:200 1042x586
- 415.2.115 BAT305-UV10-UV02KI-16-0115 F01 29.07.2022 Brücke über die Warme Fischa, Strecke 17101-km117,000, Ansicht, Regelquerschnitte 1:50, 1:100 1672x675
- 415.2.116 BAT305-UV10-UV02KI-16-0116 F00 28.07.2022 Brücke über die Warme Fischa, Strecke 17101-km117,000, Baugrubensicherung 1:200 1252x675
- 415.2.121 BAT305-UV10-UV02KI-00-0121 F02 30.08.2022 Unterführung Landegger Straße, Strecke 17101-km 117,165 / Strecke 17111- km 0,169, Teilbericht 27A4
- 415.2.123 BAT305-UV10-UV02KI-02-0123 F00 21.07.2022 Unterführung Landegger Straße, Strecke 17101-km 117,165 / Strecke 17111- km 0,169, Lageplan 1:200 1462x586
- 415.2.124 BAT305-UV10-UV02KI-16-0124 F00 08.07.2022 Unterführung Landegger Straße, Strecke 17101-km 117,165 / Strecke 17111- km 0,169, Längsschnitte 1:200 2197x586
- 415.2.125 BAT305-UV10-UV02KI-16-0125 F00 21.07.2022 Unterführung Landegger Straße, Strecke 17101-km 117,165 / Strecke 17111- km 0,169, Regelquerschnitte 1:50 1042x586
- 415.2.126 BAT305-UV10-UV02KI-16-0126 F00 07.07.2022 Eisenbahnbrücke Gleis 1-2 über Landegger Straße, Strecke 17101-km 117,165, Objektplan 1:100,1:50,1:25 1042x883
- 415.2.127 BAT305-UV10-UV02KI-16-0127 F00 07.07.2022 Eisenbahnbrücke Gleis 3 über Landegger Straße, Strecke 17111-km 0,169, Objektplan 1:100,1:50,1:25 1042x883
- 415.2.128 BAT305-UV10-UV02KI-16-0128 F00 07.07.2022 Eisenbahnbrücke Gleis 1-2 über Radweg, Strecke 17101-km 117,181, Objektplan 1:100,1:50,1:25 1672x883
- 415.2.129 BAT305-UV10-UV02KI-16-0129 F01 30.08.2022 Eisenbahnbrücke Gleis 3 über Radweg, Strecke 17111-km 0,183, Objektplan 1:100,1:50,1:2 5 1252x883
- 415.2.130 BAT305-UV10-UV02KI-16-0130 F00 01.08.2022 Unterführung Landegger Straße, Pumpwerk, km 0,229 1:100,1:50 937x586
- 415.2.131 BAT305-UV10-UV02KI-00-0131 F01 23.08.2022 Unterwerfung Gleis 1, Feste Fahrbahn, Strecke 10601-km35,0+31 bis km 36,7+96, Teilbericht --- 33A4
- 415.2.132 BAT305-UV10-UV02KI-16-0132 F00 22.07.2022 Unterwerfung Gleis 1, Feste Fahrbahn, Strecke 10601-km35,0+31 / Strecke 10601 km 36,7+96, Systemlageplan 1:1000 2040x297
- 415.2.133 BAT305-UV10-UV02KI-16-0133 F01 22.07.2022 Unterwerfung Gleis 1, Feste Fahrbahn, Strecke 10601-km35,0+31 / Strecke 10601 km 36,7+96, Regelquerschnitte Teil 1 1:50, 1:10 1189x594
- 415.2.134 BAT305-UV10-UV02KI-16-0134 F00 22.07.2022 Unterwerfung Gleis 1, Feste Fahrbahn, Strecke 10601-km35,0+31 / Strecke 10601 km 36,7+96, Regelquerschnitte Teil2 1:50, 1:10 1189x594
- 415.2.135 BAT305-UV10-UV02KI-16-0135 F00 22.07.2022 Unterwerfung Gleis 1, Feste Fahrbahn, Strecke 10601-km35,0+31 / Strecke 10601 km 36,7+96, Übergangskonstruktion Feste Fahrbahn auf SOB 1:25/10 1340x841

### Hochbau

- 415.3.1 BAT305-UV10-UV06HB-00-0001 F02 31.08.2022 Verkehrsstation Pottendorf-Landegg, Teilbericht Hochbau 37A4

- 415.3.2 BAT305-UV10-UV06HB-01-0002 F01 07.07.2022 Verkehrsstation Pottendorf-Langegg, Vorstatik 45A4
- 415.3.3 BAT305-UV10-UV06HB-16-0611 F05 30.08.2022 Verkehrsstation Pottendorf-Landegg Umgebungslageplan 1:200 1825x594
- 415.3.4 BAT305-UV10-UV06HB-16-0612 F04 30.08.2022 Verkehrsstation Pottendorf-Landegg Technikgebäude, Grundriss, Schnitt 1:100 1160x446
- 415.3.5 BAT305-UV10-UV06HB-16-0613 F05 30.08.2022 Verkehrsstation Pottendorf-Landegg Grundriss Zugänge bzw. Personentunnel 1:100 1255x891
- 415.3.6 BAT305-UV10-UV06HB-16-0614 F04 30.08.2022 Verkehrsstation Pottendorf-Landegg Dachdraufsicht 1:100 875x594
- 415.3.7 BAT305-UV10-UV06HB-16-0615 F04 30.08.2022 Verkehrsstation Pottendorf-Landegg Längs- und Querschnitte, Ansicht Zugangsbauwerk 1:100 1730x743
- 415.3.8 BAT305-UV10-UV06HB-16-0616 F04 30.08.2022 Verkehrsstation Pottendorf-Landegg Längsschnitte 1:100 1160x743
- 415.3.9 BAT305-UV10-UV06HB-16-0617 F04 30.08.2022 Verkehrsstation Pottendorf-Landegg Ansicht Aufgang Jägerweg 1:100 875x297
- 415.3.11 BAT305-UV10-UV06HB-00-0011 F02 31.08.2022 Verkehrsstation Ebenfurth, Teilbericht Hochbau 38A4
- 415.3.12 BAT305-UV10-UV06HB-01-0012 F01 07.07.2022 Verkehrsstation Ebenfurth, Vorstatik 60A4
- 415.3.13 BAT305-UV10-UV06HB-16-0621 F03 31.08.2022 Verkehrsstation Ebenfurth Umgebungslageplan 1:100 2680x743
- 415.3.14 BAT305-UV10-UV06HB-16-0622 F02 30.08.2022 Verkehrsstation Ebenfurth Technikgebäude, Grundrisse, Schnitt 1:100 970x743
- 415.3.15 BAT305-UV10-UV06HB-16-0623 F03 31.08.2022 Verkehrsstation Ebenfurth Grundriss Zugänge bzw. Personentunnel 1:100 1350x743
- 415.3.16 BAT305-UV10-UV06HB-16-0624 F02 30.08.2022 Verkehrsstation Ebenfurth Dachdraufsicht 1:200 1445x446
- 415.3.17 BAT305-UV10-UV06HB-16-0625 F02 30.08.2022 Verkehrsstation Ebenfurth Querschnitte 1:100 1825x743
- 415.3.18 BAT305-UV10-UV06HB-16-0626 F02 30.08.2022 Verkehrsstation Ebenfurth Längsschnitte, Ansichten (I) 1:100 1445x743
- 415.3.19 BAT305-UV10-UV06HB-16-0627 F02 30.08.2022 Verkehrsstation Ebenfurth Längsschnitte, Ansichten (II) 1:100 1825x743
- 415.3.21 BAT305-UV10-UV06HB-00-0050 F01 24.08.2022 Schleife Ebenfurth, Teilbericht Technikgebäude freie Strecke 31A4
- 415.3.23 BAT305-UV10-UV06HB-16-0652 F02 24.08.2022 Schleife Ebenfurth, Technikgebäude freie Strecke - km 35,955 1:100 1255x594
- 415.3.24 BAT305-UV10-UV06HB-16-0653 F02 24.08.2022 Schleife Ebenfurth, Technikgebäude freie Strecke - km 39,562 1:100 1065x594
- 415.3.25 BAT305-UV10-UV06HB-16-0654 F02 24.08.2022 Schleife Ebenfurth, Technikgebäude freie Strecke - km 115,200 1:100 590x594

### **Entwässerung**

- 415.4.1 BAT305-UV10-UV13WB-00-0401 F02 31.08.2022 Teilbericht Entwässerung 119A4
- 415.4.11 BAT305-UV10-UV13WB-02-0411 F01 31.08.2022 Entwässerungslageplan Teil 1 1:1.000 1540x297
- 415.4.12 BAT305-UV10-UV13WB-02-0412 F01 31.08.2022 Entwässerungslageplan Teil 2 1:1.000 2490x297
- 415.4.13 BAT305-UV10-UV13WB-02-0413 F01 31.08.2022 Entwässerungslageplan Teil 3 1:1.000 2870x446
- 415.4.14 BAT305-UV10-UV13WB-02-0414 F01 31.08.2022 Entwässerungslageplan Teil 4 1:1.000 2870x594
- 415.4.15 BAT305-UV10-UV13WB-02-0415 F01 31.08.2022 Entwässerungslageplan Teil 5 1:1.000 2870x297
- 415.4.21 BAT305-UV10-UV13WB-02-0421 F01 31.08.2022 Entwässerungslageplan Schleife Teil 1 1:1.000 2965x743

### **Streckenausrüstung**

- 415.5.1 BAT305-UV10-UV10SF-00-0001 F00 24.08.2022 Teilbericht Leit- und Sicherungstechnik 29A4
- 415.5.11 BAT305-UV10-UV10SF-00-0011 F00 24.08.2022 Teilbericht Telekomanlagen 15A4
- 415.5.21 BAT305-UV10-UV10SF-00-0021 F00 14.06.2022 Teilbericht Oberleitungsanlage 33A4

- 415.5.22 BAT305-UV10-UV10SF-02-0022 F00 25.05.2022 Schaltbild der Oberleitungsanlage 1382x297
- 415.5.25 BAT305-UV10-UV10SF-00-0025 F00 22.08.2022 Technischer Bericht der Oberleitungsanlage Teilbereich Raaberbahn 74A4/841x594
- 415.5.26 BAT305-UV10-UV10SF-03-0026 F00 29.06.2022 OL Raaberbahn Regelprofil freie Strecke mit RL, ohne VL 1:100 594x297
- 415.5.27 BAT305-UV10-UV10SF-03-0027 F00 29.06.2022 OL Raaberbahn Regelprofil Bahnhof mit RL, mit VL 1:100 594x297
- 415.5.28 BAT305-UV10-UV10SF-02-0028 F00 29.06.2022 OL Raaberbahn Schaltbild 594x297
- 415.5.31 BAT305-UV10-UV10SF-00-0031 F00 30.06.2022 Teilbericht Licht und Kraft 24A4
- 415.5.40 BAT305-UV10-UV10SF-02-0040 F02 02.09.2022 SFE- Schema 2870x594
- 415.5.41 BAT305-UV10-UV10SF-02-0041 F02 02.09.2022 SFE- Lageplan Strecke 10601 Teil 1 1:500 2490x446
- 415.5.42 BAT305-UV10-UV10SF-02-0042 F01 31.08.2022 SFE- Lageplan Strecke 10601 Teil 2 1:500 4390x297
- 415.5.43 BAT305-UV10-UV10SF-02-0043 F01 31.08.2022 SFE- Lageplan Strecke 10601 Teil 3 1:500 4960x446
- 415.5.44 BAT305-UV10-UV10SF-02-0044 F01 31.08.2022 SFE- Lageplan Strecke 10601 Teil 4 1:500 4960x743
- 415.5.45 BAT305-UV10-UV10SF-02-0045 F01 31.08.2022 SFE- Lageplan Strecke 10601 Teil 5 1:500 2680x297
- 415.5.46 BAT305-UV10-UV10SF-02-0046 F01 31.08.2022 SFE- Lageplan Strecke 60101/17101 Teil 1 1:500 1920x446
- 415.5.47 BAT305-UV10-UV10SF-02-0047 F02 06.09.2022 SFE- Lageplan Strecke 60101/17101 Teil 2 1:500 4390x891

### **Landschaftsplanung**

- 415.6.1 BAT305-UV10-UV07LP-00-0601 F00 29.07.2022 Landschaftsplanung Bericht 48A4
- 415.6.2 BAT305-UV10-UV07LP-02-0602 F00 29.07.2022 Landschaftsplanung Lageplan Blatt 1 1:2000 1350x550
- 415.6.3 BAT305-UV10-UV07LP-02-0603 F00 29.07.2022 Landschaftsplanung Lageplan Blatt 2 1:2000 1350x550
- 415.6.4 BAT305-UV10-UV07LP-02-0604 F00 29.07.2022 Landschaftsplanung Lageplan Blatt 3 1:2000 1350x550
- 415.6.5 BAT305-UV10-UV07LP-02-0605 F00 29.07.2022 Landschaftsplanung Lageplan Blatt 4 1:2000 1350x550
- 415.6.6 BAT305-UV10-UV07LP-02-0606 F00 29.07.2022 Landschaftsplanung Lageplan Blatt 5 1:2000 1350x550
- 415.6.7 BAT305-UV10-UV07LP-02-0607 F00 29.07.2022 Landschaftsplanung Übersicht Ausgleichsflächen N2000-Gebiet, Brache 1:5000 1350x550

### **Bauprogramm**

- 415.7.1 BAT305-UV10-UV12SP-00-0701 F00 21.06.2022 Teilbericht Bauabwicklungskonzept 29A4;3A3
- 415.7.2 BAT305-UV10-UV12SP-02-0702 F00 30.06.2022 Übersichtslageplan Bauabwicklung 1:5000 2015x743
- 415.7.3 BAT305-UV10-UV12SP-13-0703 F00 21.06.2022 Gleisschemapläne Bauabwicklung 1A4;12x 1605x297
- 415.7.11 BAT305-UV10-UV12SP-02-0711 F00 07.07.2022 Absteckplageplan Provisorium Nordabzweig Bf Ebenfurth Bph 3 1:500 1635x297
- 415.7.12 BAT305-UV10-UV12SP-02-0712 F00 07.07.2022 Absteckplageplan Provisorium Nordabzweig Bf Ebenfurth Bph 8 1:500 1065x297
- 415.7.21 BAT305-UV10-UV12SP-02-0721 F00 07.07.2022 Absteckplageplan Provisorium Gleis 102 1:500 2015x297
- 415.7.31 BAT305-UV10-UV12SP-02-0731 F00 30.06.2022 Absteckplageplan Provisorium Südabzweig Bf Ebenfurth 1:500 875x297

### **Einbautenverlegungen**

- 415.8.1 BAT305-UV10-UV01AL-02-0581 F01 19.07.2022 Lageplan Einbautenverlegungen Strecke 106 01 Teil 1 1:500 2490x446
- 415.8.2 BAT305-UV10-UV01AL-02-0582 F03 30.08.2022 Lageplan Einbautenverlegungen Strecke 106 01 Teil 2 1:500 4390x297
- 415.8.3 BAT305-UV10-UV01AL-02-0583 F01 30.08.2022 Lageplan Einbautenverlegungen Strecke 106 01 Teil 3 1:500 4960x446

- 415.8.4 BAT305-UV10-UV01AL-02-0584 F00 21.07.2022 Lageplan Einbautenverlegungen Strecke 106 01 Teil 4 1:500 4960x743
- 415.8.5 BAT305-UV10-UV01AL-02-0585 F00 19.07.2022 Lageplan Einbautenverlegungen Strecke 106 01 Teil 5 1:500 2680x297
- 415.8.6 BAT305-UV10-UV01AL-02-0586 F00 21.07.2022 Lageplan Einbautenverlegungen Strecke 60 101/171 01 Teil 1 1:500 1920x446
- 415.8.7 BAT305-UV10-UV01AL-02-0587 F00 19.07.2022 Lageplan Einbautenverlegungen Strecke 60 101/171 01 Teil 2 1:500 4390x891

### Wiederherstellung von Straßen

- 416.1 BAT305-UV10-UV09SB-00-0001 F01 31.08.2022 Teilbericht Straßenverlegungen 23A4
- 416.11 BAT305-UV10-UV09SB-02-0011 F01 31.08.2022 Lageplan Vorplatz Hst Pottendorf-Landegg 1:500 875x446
- 416.12 BAT305-UV10-UV09SB-05-0012 F00 07.07.2022 Längenschnitt Vorplatz Hst Pottendorf-Landegg 1:1000/100 495x446
- 416.13 BAT305-UV10-UV09SB-03-0013 F00 07.07.2022 Regelquerschnitte Vorplatz Hst Pottendorf-Landegg 1:50 875x297
- 416.21 BAT305-UV10-UV09SB-02-0021 F01 31.08.2022 Lageplan Verlegung Landegger Straße und Gemein-  
destraße 1:500 1825x891
- 416.22 BAT305-UV10-UV09SB-05-0022 F01 31.08.2022 Längenschnitt Landegger Straße 1:1000/100 875x446
- 416.23 BAT305-UV10-UV09SB-05-0023 F01 31.08.2022 Längenschnitt Gemeindestraße 1:1000/100 970x594
- 416.24 BAT305-UV10-UV09SB-05-0024 F01 31.08.2022 Längenschnitt Reitweg 1 + 2 1:1000/100 970x446
- 416.25 BAT305-UV10-UV09SB-03-0025 F01 31.08.2022 Regelquerschnitte Landegger Straße und Gemein-  
destraße 1:50 875x594
- 416.31 BAT305-UV10-UV09SB-02-0031 F01 31.08.2022 Lageplan Verlegung Friedhofstraße 1:500 875x297
- 416.32 BAT305-UV10-UV09SB-03-0032 F00 07.07.2022 Regelquerschnitte Verlegung Friedhofstraße 1:50 590x297
- 416.41 BAT305-UV10-UV09SB-02-0041 F00 07.07.2022 Lageplan Vorplatz Bf Ebenfurth 1:500 1350x594
- 416.42 BAT305-UV10-UV09SB-05-0042 F00 07.07.2022 Längenschnitt Vorplatz Bf Ebenfurth 1:1000/100 590x446
- 416.43 BAT305-UV10-UV09SB-03-0043 F00 07.07.2022 Regelquerschnitte Vorplatz Bf Ebenfurth 1:50 1920x297
- 416.51 BAT305-UV10-UV09SB-02-0051 F00 07.07.2022 Lageplan Umbau L321 Seezufahrt 1:500 1255x446
- 416.52 BAT305-UV10-UV09SB-05-0052 F00 07.07.2022 Längenschnitt L321 Seezufahrt 1:1000/100 875x446
- 416.53 BAT305-UV10-UV09SB-03-0053 F00 07.07.2022 Regelquerschnitte L321 Seezufahrt 1:50 685x297
- 416.61 BAT305-UV10-UV09SB-02-0061 F00 07.07.2022 Lageplan Wirtschaftswegunterführung 1:500 970x446
- 416.62 BAT305-UV10-UV09SB-05-0062 F00 07.07.2022 Längenschnitt Wirtschaftswegunterführung 1:1000/100 970x446

### Grundeinlöseunterlagen

- 417.1 BAT305-UV10-UV04GE-02-0001 F02 05.09.2022 Grundeinlöseplan KG 04114 Wampersdorf 1:1000 970x297
- 417.2 BAT305-UV10-UV04GE-00-0002 F00 01.09.2022 Grundeinlöseverzeichnis KG 04114 Wampersdorf 1A4+1A3
- 417.11 BAT305-UV10-UV04GE-02-0011 F01 01.09.2022 Grundeinlöseplan KG 04103 Landegg - Teil 1 1:1000 2870x584
- 417.12 BAT305-UV10-UV04GE-02-0013 F00 01.09.2022 Grundeinlöseplan KG 04103 Landegg - Teil 2 1:1000 1545x742
- 417.13 BAT305-UV10-UV04GE-00-0012 F00 01.09.2022 Grundeinlöseverzeichnis KG 04103 Landegg 1A4+2A3
- 417.21 BAT305-UV10-UV04GE-02-0021 F01 01.09.2022 Grundeinlöseplan KG 04106 Pottendorf 1:1000 1350x297
- 417.22 BAT305-UV10-UV04GE-00-0022 F00 01.09.2022 Grundeinlöseverzeichnis KG 04106 Pottendorf 1A4+1A3

- 417.31 BAT305-UV10-UV04GE-02-0031 F01 01.09.2022 Grundeinlöseplan KG 23405 Ebenfurth -Teil 1 1:1000  
2300x594
- 417.32 BAT305-UV10-UV04GE-02-0032 F01 01.09.2022 Grundeinlöseplan KG 23405 Ebenfurth -Teil 2 1:1000  
2490x742
- 417.33 BAT305-UV10-UV04GE-02-0033 F01 01.09.2022 Grundeinlöseplan KG 23405 Ebenfurth -Teil 3 1:1000  
970x594
- 417.34 BAT305-UV10-UV04GE-02-0035 F00 01.09.2022 Grundeinlöseplan KG 23405 Ebenfurth -Teil 4 1:1000  
2850x445
- 417.35 BAT305-UV10-UV04GE-02-0036 F00 01.09.2022 Grundeinlöseplan KG 23405 Ebenfurth -Teil 5 1:1000  
1925x742
- 417.36 BAT305-UV10-UV04GE-02-0037 F00 01.09.2022 Grundeinlöseplan KG 23405 Ebenfurth -Teil 6 1:1000  
970x445
- 417.37 BAT305-UV10-UV04GE-00-0034 F00 01.09.2022 Grundeinlöseverzeichnis KG 23405 Ebenfurth  
1A4+4A3
- 417.41 BAT305-UV10-UV04GE-02-0041 F01 01.09.2022 Grundeinlöseplan KG 23412 Haschendorf 1:1000  
1350x445
- 417.42 BAT305-UV10-UV04GE-00-0042 F00 01.09.2022 Grundeinlöseverzeichnis KG 23412 Haschendorf  
1A4+1A3
- 417.51 BAT305-UV10-UV04GE-02-0051 F01 01.09.2022 Grundeinlöseplan KG 23437 Untereggendorf 1:1000  
630x297
- 417.52 BAT305-UV10-UV04GE-00-0052 F01 02.09.2022 Grundeinlöseverzeichnis KG 23437 Untereggendorf  
1A4+1A3
- 417.61 BAT305-UV10-UV04GE-02-0062 F01 01.09.2022 Grundeinlöseplan KG 30007 Hornstein 1:1000  
590x297
- 417.62 BAT305-UV10-UV04GE-00-0061 F01 01.09.2022 Grundeinlöseverzeichnis KG 30007 Hornstein  
1A4+1A3
- 417.71 BAT305-UV10-UV04GE-02-0071 F01 01.09.2022 Grundeinlöseplan KG 30014 Neufeld an der Leitha  
1:1000 925x520
- 417.72 BAT305-UV10-UV04GE-00-0072 F00 01.09.2022 Grundeinlöseverzeichnis KG 30014 Neufeld an der  
Leitha 1A4+1A3
- 417.80 BAT305-UV10-UV04GE-00-0070 F01 02.09.2022 Verzeichnis betroffener Dritter 25A4

#### **Weiterführende Unterlagen**

- 418.1 BAT305-UV10-UV11SG-00-0001 F00 30.08.2022 Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente nach  
§ 5 ASchG 20A4
- 418.2 BAT305-UV10-UV11SG-00-0002 F00 30.08.2022 Unterlage für spätere Arbeiten gem. BauKG 54A4

#### **II.2. Ergänzende Auskünfte gemäß § 24c Abs. 6 UVP-G 2000 (aufgrund Auskunftsansuchen der Sachverständigen an die Projektwerberin zur Erstellung der zusammenfassenden Bewertung vorgelegte Unterlagen):**

- **Teil 1 vom 22.12.2022:**
  - Ergänzende Auskünfte auf Basis der Vollständigkeitsprüfung
  
- **Teil 2 vom 14.02.2023**
  - Raumnutzung Bauandwidmung im Bereich der Trassen 6A (-R) 6B (-R)
  - Eisenbahnwesen – Betriebliche Auskunft betreffend der Einzugsgebiete der Verkehrsstationen
  - Eisenbahnwesen – Betriebliche Auskunft betreffend der Verankerung des Vorhabens im Zielnetz und ITF
  - Einwendungsverortung
  
- **Teil 3 vom 24.02.2023**
  - Gutachten Dr. Schön
  - Geländeschnitte mit Fotos inkl. Lageplan mit Höhendarstellung der Trasse

- Auskunft zu den Unterschieden hinsichtlich der bautechnischen Wirkungen zwischen den Varianten 6 C-R oK und 6 C-R mKa (inklusive der Untervarianten mit unterschiedlichen Spannweiten der Leitha-Brücke und damit Steigungen)
  - Aktualisierte Arten der roten Liste – Vögel
  - Auskunft zur Frage nach der Lage/Verlegung der Gasleitung (sh. Stellungnahme der TAG)
  - Herbizideinsatz
  - Überflutungsdynamik
  - Mobilkran Leithabrücke
  - Brücke Unterwerkskanal
  - Kilometrierung Fachbeitrag Gewässerökologie
  - Quantitative Veränderungen des Wasserhaushalts
- **Teil 4 vom 24.03.2023**
    - Flächenbeanspruchung der jeweiligen Biotoptypen

### **III. Erklärung weiterer Unterlagen zum Bescheidbestandteil**

Folgende Unterlagen sind Bestandteil des gegenständlichen Bescheides:

- zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen vom 25. April 2023, bestehend aus:
  - Band 1: Fragenbereiche 1 (Alternativen, Varianten, Nullvarianten und NVE), 2 (Auswirkungen, Maßnahmen, Kontrolle) und 3 (Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes), Maßnahmenkatalog sowie allgemein verständliche Zusammenfassung und Gesamtschlussfolgerungen
  - Band 2: Fragenbereich 4 (Gutachterliche Auseinandersetzungen mit den Einwendungen)
  - Beilagen:
    - Tabelle „ME\_20220218\_Massen-UVE aufbereitet neu“
    - Tabelle „ME\_20220218\_Massen-UVE“
- Forsttechnisches Gutachten (vom 2.4.2023)
- Eisenbahnfachliches Gutachten gemäß § 31a EisebG – vom 7. September 2022, erstellt von der Arsenal Railway Certification GmbH, Floridsdorfer Hauptstraße 30, 1210 Wien
- Verhandlungsschrift (Niederschrift zur mündlichen Verhandlung vom 20. bis 22. Juni 2023) samt Beilagen

### **IV. Nebenbestimmungen**

Zusätzlich zu jenen von der Projektwerberin bereits im Einreichprojekt vorgesehenen Maßnahmen werden bescheidmäßig folgende Nebenbestimmungen vorgeschrieben:

#### **IV.1 Maßnahmen in Bau- und Betriebsphase**

##### **IV.1.0 Allgemeines**

**IV.1.0.1.** Die Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 (BMK; UVP-Behörde) ist drei Monate vor Baubeginn über den geplanten Baubeginn zu informieren. Unter einem sind die Bestellung der

örtlichen, der bodenkundlichen sowie der abfallchemischen Bauaufsicht der Behörde bekannt zu geben. Weiters ist die mit der Leitung betraute § 40 EisbG-Person zu benennen.

*(Hinweis: Die in den Nebenbestimmungen vorgesehenen wasserrechtlichen Bauaufsichten gemäß § 120 Wasserrechtsgesetz 1959 (wasserbautechnisch, hydrogeologisch, gewässerökologisch) werden von der Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 (BMK) nach Information über den geplanten Baubeginn bestellt.)*

**IV.1.0.2.** Sofern nichts Konkretes (schutzgutbezogen) in den jeweiligen Nebenbestimmungen festgelegt wird, wird als „Baubeginn“ der Beginn der Bauarbeiten (auf die Errichtung eines Bauvorhabens gerichtete bautechnische Maßnahmen) im jeweiligen Bauabschnitt definiert. Nebenbestimmungen sind schutzgutbezogen auszulegen.

**IV.1.0.3.** Die in den Nebenbestimmungen vorgesehenen Bauaufsichten und Baubegleitungen haben für ihren Zuständigkeitsbereich die Umsetzung der im Einreichprojekt enthaltenen und der zusätzlich bescheidmäßig vorgeschriebenen Maßnahmen zu veranlassen bzw. zu kontrollieren. Allen Bauaufsichten und Baubegleitungen ist Zutritt zu allen Baustellenbereichen und Einsicht in alle für die Überprüfung relevanten Unterlagen zu gewähren.

#### **IV.1.1 Eisenbahnbau aus bautechnischer Sicht (inkl. Eisenbahnkreuzungen), Straßenbau und -verkehr (ST)**

##### **Bauphase**

**IV.1.1.1 (ST 01):** In der Bauphase ist die Dauer der Sperre der Eisenbahnkreuzung in km 115,057 mit der Landegger Straße für Fußgänger durch Provisorien auf maximal 2 Monate zu beschränken, da die nächstmögliche Querung der Bahntrasse erst ca. 700 m südlich bei der nächsten Eisenbahnkreuzung mit der Eisenstädter Straße liegt. Die tatsächlichen Sperrzeiten für Fußgänger sind zeitgerecht anzukündigen.

#### **IV.1.2 Wasserbautechnik und Oberflächenwässer (WT)**

##### **Bauphase**

**IV.1.2.1 (WT01)** Die geplanten Standorte der Versickerungsanlagen sind mit einer Rasterbeprobung in Anlehnung an die ÖNORM S2126 jeweils ein Meter ab Beckensohle zu beproben. Damit ist die Unbedenklichkeit hinsichtlich der qualitativen Belastung des anstehenden Untergrundes durch die Einhaltung der Eluatgrenzwerte der Deponieverordnung idgF, Anhang 1, Tabelle 2, sicherzustellen. Die Ergebnisse sind der behördlichen Bauaufsicht lt. WRG vorzulegen.

**IV.1.2.2 (WT02):** Der Untergrund am geplanten Standort der Versickerungsanlagen ist in Hinblick auf eine entsprechende Durchlässigkeit des anstehenden Bodens zu prüfen. Ggf. ist ein Bodenaustausch mit sickerfähigem, inerten Bodenmaterial vorzunehmen.

**IV.1.2.3 (WT03):** Der Aufbau des Bodenfilters in den Versickerungsanlagen wird entsprechend den Angaben der ÖNORM B 2506-2 erfolgen. Die verwendeten Bodenbestandteile haben den Anforderungen der Klasse 2A des Bundes-Abfallwirtschaftsplanes von 2023 zu entsprechen. Beimengungen von Kompost, Klärschlamm oder Torf sind nicht zulässig.

**IV.1.2.4 (WT04):** Die Eignung und der Aufbau der bei den Versickerungsanlagen eingebauten Bodenfiltern hat mit nachvollziehbaren Prüfmethode gemäß den Angaben in der ÖNORM B 2506-3 zu erfolgen. Die Prüfergebnisse sind der Behörde vorzuhalten.

**IV.1.2.5 (WT05):** Nach Fertigstellung der Bodenfilter wird an ausgewählten Stellen in den Versickerungsanlagen die Durchlässigkeit der eingebauten Filterschicht durch eine akkreditierte Prüfstelle gemäß ÖNORM B 4422-2 in situ geprüft und nachgewiesen.

**IV.1.2.6 (WT06):** Die Art der Begrünung der Versickerungsanlagen ist in den Ausführungsunterlagen unter Beachtung der Angaben im ÖBB-Regelwerk 09.04 bzw. der ÖNORM B 2506-2 zu definieren. Erforderliche Maßnahmen zur Kontrolle und Wartung sind festzulegen.

**IV.1.2.7 (WT07):** Für die Betankung von Fahrzeugen und Baumaschinen sind speziell ausgewiesene undurchlässige Flächen zu verwenden. Diese sind derart auszustatten, dass ein Absickern von Treibstoffen oder Schmiermitteln in den Untergrund bzw. in Richtung Oberflächengewässer verhindert bzw. etwaige ausgelaufene bzw. abtropfende Stoffe rückgehalten werden. Sind Betankungen auf unbefestigtem Untergrund unvermeidbar, ist jeglicher Austritt von Mineralöl zu unterbinden, z.B. durch auslaufsichere Betankungseinrichtungen oder Tropftassen.

**IV.1.2.8 (WT08):** Im Nahbereich der Ufer der Oberflächengewässer ist die Anordnung von Betankungsflächen möglichst zu vermeiden bzw. mit einem Höchstmaß an Sicherheitsvorkehrungen gegen Verunreinigungen des Untergrundes zu betreiben. Weiter sind Lagerflächen von wassergefährdenden Stoffen zu unterlassen.

**IV.1.2.9 (WT09):** Bei Ausfließen von wassergefährdenden Stoffen sind unverzüglich Vorkehrungen zur Fassung und Beseitigung vorzunehmen und die Wasserrechtbehörde ist umgehend zu informieren.

**IV.1.2.10 (WT10):** Die zur Anwendung kommenden Baustoffe und Bauhilfsstoffe sind zu erfassen.

**IV.1.2.11 (WT11):** Vor der Zuleitung zu den Versickerungsanlagen sind für Störfälle und zum Rückhalt von wassergefährdenden Stoffen Absperrvorrichtungen einzubauen. Diese sind durch deutliche Beschilderung kenntlich zu machen.

**IV.1.2.12 (WT12):** Die in der Bauphase errichteten Entwässerungsleitungen sind vor der Inbetriebnahme auf Ihre Dichtigkeit bzw. ordnungsgemäße Verlegung und korrekten Anschluss zu prüfen. Bei geschlossenen Kanälen kann dies durch Druckprüfungen, bei jenen mit offenen Profilen oder Drainageleitungen mittels Kamerabefahrung erfolgen.

**IV.1.2.13 (WT13):** Für etwaige Stör- oder Unfällen mit Austritt von wassergefährdenden Stoffen ist ein Alarmplan zu erstellen. Dieser ist mit der ansässigen Feuerwehr abzustimmen.

**IV.1.2.14 (WT14):** Ein Hochwasseralarmplan ist für die Bauphase auszuarbeiten.

**IV.1.2.15 (WT15):** Ein Abschwemmen von Baumaterialien bei Auftreten von Bauhochwässern ist durch geeignete Maßnahmen zu verhindern.



**IV.1.2.16 (WT16):** Böschungen, Vorlandflächen und Gewässersohlen sind nach Fertigstellung der Baumaßnahmen wiederherzustellen. Dies ist mittels Fotodokumentation festzuhalten.

**IV.1.2.17 (WT17):** Der Wasserablauf der Fließgewässer darf nicht unterbrochen werden, ggf. ist dieser durch geeignete Maßnahmen wie z.B. provisorische Verrohrungen aufrechtzuerhalten.

**IV.1.2.18 (WT18):** Baumaßnahmen sind nach Möglichkeit zu Niederwasserzeiten vorzunehmen. Beim Abbruch des Brückenpfeilers in der Leitha ist auf eine Aufrechterhaltung der Durchgängigkeit zu achten.

**IV.1.2.19 (WT19):** Verunreinigungen und Trübungen der Gewässer durch die Bauarbeiten sind tunlichst zu vermeiden. Mineralisch oder durch andere Stoffe verunreinigte Bauwässer dürfen erst nach geeigneter Vorreinigung in ein Gewässer geleitet werden.

**IV.1.2.20 (WT20):** Bei der Errichtung der Gasdruckleitung wird auf die Gleichzeitigkeit der Bauausführung mit der Sedimenträumung des WV Leitha III hingewiesen. Ein Maßnahmenplan ist auszuarbeiten und der Behörde zur Prüfung vorzulegen.

### **Betriebsphase**

**IV.1.2.21 (WT21):** Die Versickerungsanlagen, Ableitungsgräben und Schachtbauwerke sind in periodischen Abständen, zumindest halbjährlich, und nach Starkregenereignissen zu kontrollieren und ggf. zu warten oder zu reinigen.

**IV.1.2.22 (WT22):** Die eingebauten Bodenfilter sind in regelmäßigen Abständen auf ihre Funktionstüchtigkeit zu kontrollieren und zu warten. Bei Nachlassen der Versickerungsleistung ist die Durchlässigkeit des Filtermediums zu erheben und ggf. hat eine Instandsetzung zu erfolgen.

**IV.1.2.23 (WT 23)** Nach Inbetriebnahme der Versickerungsanlagen ist an repräsentativen Referenzanlagen, (ausgewählt sind Versickerungsbecken 13, 15 und 19), durch Probenahmen des Ablaufes nachzuweisen, dass die gereinigten Oberflächenwässer nach der Bodenpassage der Versickerungsanlagen die Grenzwerte der Qualitätszielverordnung Chemie Grundwasser eingehalten werden. Voraussetzung ist, dass sich die in den Versickerungsbecken eingebauten Bodenfilter in Zusammensetzung und Qualität entsprechen. Sollte dies nicht gegeben sein, müssen zusätzliche Referenzanlagen zur Beprobung herangezogen werden. Die Vorgaben zur Durchführung nach dem ÖWAV RB 45 sind einzuhalten.

**IV.1.2.24 (WT24):** Für Stör- und Unfällen mit Austritt von wassergefährdenden Stoffen ist ein Alarmplan zu erstellen. Dieser ist mit der ansässigen Feuerwehr abzustimmen.

### **IV.1.3 Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik (HD)**

#### **Bauphase**

**IV.1.3.1 (HD01):** Zur Einhaltung der Bescheidaufgaben aus den Fachbereichen Hydrogeologie/Grundwasser ist eine entsprechend qualifizierte Bauaufsicht zu bestellen. (Anm. BMK: Für die Bestellung gilt Nebenbestimmung IV.1.0.4.)

**IV.1.3.2 (HD02):** Zur Überwachung der Einhaltung der im Einreichprojekt enthaltenen und der im UVP-Verfahren vorgeschriebenen Maßnahmen, insbesondere der Maßnahme im Bereich des Vertikalfilterbrunnens Pottendorf III ist eine Bauaufsicht zu beauftragen, die einschlägige Qualifikationen auf dem Gebiet der Hydrogeologie aufzuweisen hat. Die Gemeinde Pottendorf ist über den Verlauf der Arbeiten sowie der Ergebnisse des Grundwassermonitorings durch die Bauaufsicht zumindest wöchentlich zu informieren. Sofern der Brunnen Pottendorf III während der Baumaßnahmen nicht gänzlich außer Betrieb genommen werden kann, muss das in den Einreichunterlagen enthaltene Maßnahmenkonzept der BGG Consult ON 314.15 vollinhaltlich umgesetzt werden.

**IV.1.3.3 (HD03):** Die Bauarbeiten im Schutzgebiet des Vertikalfilterbrunnens Pottendorf III dürfen nur dann erfolgen, wenn ein Wasserrechtsbescheid vorliegt, der eine Realisierung der gegenständlichen Bauarbeiten im Schutzgebiet zulässt.

**IV.1.3.4 (HD04):** Der Brunnen Pottendorf III muss für den Zeitraum einer erwartbaren Beeinträchtigung vom Netz genommen werden, die Ersatzwasserversorgung ist für diesen Zeitraum zu gewährleisten. Ein Konzept zur Ersatzwasserversorgung ist rechtzeitig vor Baubeginn der Fachbauaufsicht vorzulegen. Der Zeitraum ist in Abhängigkeit von den Bauarbeiten durch eine hydrogeologisch fachkundige Bauaufsicht auf Basis einer numerischen Modellberechnung zu ermitteln bzw. festzulegen.

**IV.1.3.5 (HD05):** Die Ergebnisse des Grundwassermonitorings in der Bauphase sind durch die hydrologische Bauaufsicht laufend zu kontrollieren, und es sind bei Überschreitungen von Grenz- und/oder Richtwerten gegebenenfalls entsprechende Maßnahmen und/oder zusätzliche Untersuchungen anzuordnen.

**IV.1.3.6 (HD06):** Allenfalls erforderliche Ursachenbeseitigungen bzw. Kompensationsmaßnahmen (z.B. Ersatzwasser während der Dauer der Störung) müssen in Abstimmung mit der hydrologischen Bauaufsicht durchgeführt werden.

**IV.1.3.7 (HD07):** Sollten Grundwasserpegel oder Messstellen des vorgeschriebenen Grundwassermonitorings zerstört werden oder aus anderen Gründen nicht mehr zur Verfügung stehen, ist eine alternative repräsentative Messstelle durch die festzulegen bzw. zu errichten. Dies in Rücksprache mit der hydrologischen Bauaufsicht.

**IV.1.3.8 (HD08):** Während des Baustellenbetriebs ist darauf zu achten, dass keine Mineralöle oder sonstige für das Grundwasser schädliche Stoffe in den Untergrund gelangen. Mit Mineralölprodukten verunreinigtes Erdreich ist unverzüglich ab- bzw. auszuheben und einem befugten Abfallsammler nachweislich zu übergeben. Die Maßnahme HD 07 und HD 08 sind Bestandteil des auszuarbeitenden Alarmplanes der Vorschreibung 27 des wasserbautechnischen Sachverständigen.

**IV.1.3.9 (HD09):** Die Baugeräte sind, soweit dies vom Gerätehersteller zugelassen wird, mit Biohydrauliköl und Bioschmiermittel zu betreiben. Während der Bauarbeiten ist darauf zu achten, dass die Gewässer nicht durch Mineralöle, Baustoffe und dgl. verunreinigt werden.

**IV.1.3.10 (HD10):** Das Waschen von Kraftfahrzeugen im Baustellenbereich ist nur an dafür vorgesehenen befestigten Flächen mit entsprechender Verbringung der Waschwässer zulässig.

**IV.1.3.11 (HD11):** Eingesetzte Schalhilfsstoffe (z. B. Schalöle) müssen nachweislich grundwasserträglich sein.

**IV.1.3.12 (HD12):** Transportfahrzeuge und Baugeräte dürfen in den Baubereich nur dann einfahren, wenn sie sich im Hinblick auf die Reinhaltung des Grundwassers in einem einwandfreien Zustand befinden.

**IV.1.3.13 (HD13):** In der Baugrube eingesetzte Transportfahrzeuge und Baugeräte welche sich innerhalb der umpundeten Bereiche befinden sind während der Zeit, in der sie nicht unmittelbar im Einsatz stehen, außerhalb der Baugrube abzustellen.

**IV.1.3.14 (HD14):** Es sind auf der Baustelle zumindest 200 kg Ölbindemittel vorzuhalten.

**IV.1.3.15 (HD15):** Bereitstellung von Ersatzwasserversorgungen für alle Wassernutzer, welche direkt durch die Bautätigkeiten des geplanten Vorhabens betroffen sind. Die Ersatzwasserbereitstellung muss in einem Umfang erfolgen, dass die Nutzung wie im bisher geübten Ausmaß bzw. im Ausmaß des wasserrechtlich bewilligten Konsenses weiter möglich ist. Dies betrifft insbesondere die Brunnen EB-71, EB-76 sowie den Brunnen LB-04 sowie die Brunnen BD-45, BD-46, BD-53 sowie den Vertikalfilterbrunnen Pottendorf III (=LE-18) sowie den Brunnen EB82 (wegen der Verlegung des Rübelagerplatzes).

**IV.1.3.16 (HD16):** Die Brunnen BR-EB77 wird in das quantitative Monitoringprogramm mitaufgenommen. Mit den Messungen ist ca. 1 Jahr vor Baubeginn zu beginnen. Es werden monatliche Abstichmessungen des Wasserstandes durchgeführt. Die Messungen werden bis ca. 2 Jahre nach Baufertigstellung durchgeführt. Die Ersatzwasserversorgungen für die Brunnen BR-EB71 und BR-EB76 sind ebenfalls in das Monitoringprogramm mit dem gleichen Messintervall- und -umfang mit-aufzunehmen.

#### **IV.1.4 Agrarwesen und Boden (LW)**

##### **Bauphase**

**IV.1.4.1 (LW01):** Die Bodenrekultivierung baubedingt beanspruchter Böden, die nach Beanspruchung wieder einer landwirtschaftlichen Nutzung dienen sollen, ist zwingend nach den vom Lebensministerium herausgegebenen „Richtlinien für die sachgerechte Bodenrekultivierung land- und forstwirtschaftlich genutzter Flächen“ und entsprechend der ÖNORM L1211 „Bodenschutz und Planung bei der Durchführung von Bauvorhaben“ vorzunehmen.

**IV.1.4.2 (LW02):** Die während des Baus vorübergehend beanspruchten Flächen sind auf Dauer der vorübergehenden Beanspruchung in einem Pflegezustand zu halten, dass die Etablierung und Ausbreitung von Neophyten verhindert wird.

##### **Betriebsphase**

**IV.1.4.3 (LW03):** Die in der Betriebsphase außerhalb der Gleisanlagen verbleibenden Böschungs- und Randflächen sowie die ökologischen Ausgleichsflächen sind auf Bestandsdauer der Anlagen jeweils in einem Pflegezustand zu halten, dass die Etablierung und Ausbreitung von Neophyten verhindert wird.

## **IV.1.5 Forstwesen, Waldökologie und Wildökologie (FW)**

### **Bauphase**

**IV.1.5.1 (FW01):** Vor Beginn der Bauarbeiten sind alle benachbarten Waldbestände durch eine physische Absperrung (fixer Bauzaun oder massive Abplankung oder PE-Baustellenabsperrnetz) von den Baubereichen abzugrenzen. Die Absperrung ist während der gesamten Bauzeit funktionsstüchtig zu erhalten.

**IV.1.5.3 (FW03):** Die befristeten Rodungen im Ausmaß von 7.195 m<sup>2</sup> sind mit standortgerechten Baumarten der potentiellen natürlichen Vegetation (Eiche, Flatterulme, Feldulme, Vogelkirsche, Linde, Feldahorn, Spitzahorn, Graupappel, Schwarzerle, Schwarzpappel, Silberweide etc.) wieder zu bewalden.

### **Betriebsphase**

**IV.1.5.4 (FW04):** Aufgrund der sehr geringen Waldausstattung in der Umgebung der Rodungsflächen (die Waldausstattung der Gemeinden liegt deutlich unter 20%) und der Rodung großteils hochwertiger Auwaldbestände sind Ausgleichsmaßnahmen (Ersatzaufforstungen) im Verhältnis 1:3 zu den Dauerrodungen erforderlich. Alternativ können Waldverbesserungsmaßnahmen im Verhältnis 1 : 6 durchgeführt werden, wobei mindestens die Hälfte der Dauerrodungen durch Ersatzaufforstungen im Ausmaß 1 : 3 zu kompensieren sind. Zur Wiederherstellung der durch die dauernden Rodungen von Waldflächen im Gesamtausmaß von 33.147 m<sup>2</sup> entfallenden Wirkungen des Waldes sind daher Ersatzaufforstungen im Ausmaß von mindestens 49.721 m<sup>2</sup> vorzunehmen, wenn gleichzeitig auf einer Fläche von 99.441 m<sup>2</sup> waldverbessernde Maßnahmen durchgeführt werden. Falls keine waldverbessernden Maßnahmen gesetzt werden, hat das Mindestausmaß der Ersatzaufforstungen 99.441 m<sup>2</sup> zu betragen.

**IV.1.5.5 (FW05):** Die Ersatzaufforstungen / Waldverbesserungen sind möglichst auf den im Einreichprojekt angeführten Flächenpool für Aufforstungsflächen und Waldverbesserungen vorzunehmen. Können die dafür erforderlichen Vereinbarungen mit den Grundeigentümern nicht erzielt werden, oder ist die Umsetzung auf diesen Flächen aus anderen Gründen (z.B. naturschutzfachliche Bedenken) nicht möglich, sind die Aufforstungen und waldverbessernden Maßnahmen möglichst im Nahbereich der Rodungsflächen, jeweils aber in den Standortgemeinden und den folgenden benachbarten Gemeinden Lichten-wörth, Sollenau, Ebreichsdorf, Oberwaltersdorf, Tattendorf, Blumau-Neurißhof, Wimpassing an der Leitha, Leithaprodersdorf und Zillingdorf im Bereich der waldarmen Leithaniederung bzw. des südlichen Wiener Beckens durchzuführen. Die Flächen haben hinsichtlich Gesamtumfang und Standortqualität jenen zu entsprechen, die im Einreichprojekt als Ersatzaufforstungen und Waldverbesserungen ausgewiesen wurden. Insbesondere haben Ersatzaufforstungsflächen einen bewuchsfähigen Oberboden in einer Mindeststärke von 40cm aufzuweisen. Ist dies bei einer ausgewählten Fläche nicht der Fall, so muss zusätzlich geeignetes Bodenmaterial aufgebracht werden, bis diese Stärke erreicht wird.

**IV.1.5.6 (FW06):** Eine planliche Darstellung der genauen Lage der Ersatzaufforstungsflächen, eine Beschreibung der waldverbessernden Maßnahmen und die Zustimmungserklärungen der Grundeigentümer sind der Behörde bis spätestens 4 Wochen vor Beginn der Rodungen zur Zustimmung vorzulegen. Die Bestimmungen des NÖ Kulturflächenschutzgesetzes idGF sind bei der Ausweisung der Ersatzaufforstungsflächen zu berücksichtigen.

**IV.1.5.7 (FW07):** Für die Ersatzaufforstungen dürfen nur standortheimische Baum- und Straucharten verwendet werden, die der jeweiligen potentiellen Waldgesellschaft entsprechen. Als Hauptbaumarten sind Traubeneiche, Stieleiche, Hainbuche, Linde, Feldahorn, Spitzahorn, Bergahorn, Feldulme, Flatterulme, Vogelkirsche, Graupappel, Schwarzpappel, Schwarzerle, etc. zu verwenden. Im Bereich grundwassernaher Standorte (Flurabstand < 2m) dürfen auch Silberweiden verwendet werden. Die Mindestpflanzenanzahl hat bei den Bäumen 2.500 Stück je ha zu betragen, wobei eine Mindestpflanzengröße von 80/100 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.

**IV.1.5.8 (FW08):** Die in § 22 der NÖ Pflanzenschutzverordnung idgF genannten Wirtspflanzen des Feuerbrandes dürfen bei der Aufforstung nicht verwendet werden.

**IV.1.5.9 (FW09):** Die Ersatzaufforstungen sind mittels Zäunung oder Einzelschutz so lange gegen Wildverbiss zu sichern, bis sie gesichert sind.

**IV.1.5.10 (FW10):** Die Flutbrücke 5 bei km 116,516 ist so auszuführen bzw. das Gelände unter der Brücke so zu gestalten, dass im Mittelfeld der Flutbrücke eine Lichte Höhe von mind. 3,5 m auf einer Breite von 5 m über die gesamte Tiefe der Brücke gegeben ist. Im Rest des Mittelfeldes muss die Lichte Höhe mind. 2,5 m, in den Seitenfeldern mind. 2 m betragen.

#### **IV.1.6 Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inkl. biologische Vielfalt und Naturschutz) (ÖK)**

**IV.1.6.0** Die nachfolgenden Nebenbestimmungen aus ökologischer Sicht (Spruchpunkte IV.1.6, IV.2.5) gelten jeweils nur unter der Bedingung und als anwendbar, als diese nicht durch die Behörde gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 im Zuge des dortig abzuführenden Verfahrens abgeändert, ergänzt oder aufgehoben werden.

#### **Bauphase**

**IV.1.6.1 (ÖK01):** Vor Beginn der vorgezogenen Maßnahmen ist eine Umweltbaubegleitung für den Fachbereich Ökologie zu installieren, welche die Aufgaben gemäß RVS 04.05.11 wahrnimmt. Die Umweltbaubegleitung hat auch die Monitoringmaßnahmen vor und während der Ausführungsphase zu koordinieren. Besonderes Augenmerk ist auf die Einhaltung der Baufeldbegrenzungen und der Schutzeinrichtungen zu legen. Die Arbeit der Bauaufsicht ist in einem jährlich der Behörde zu übermittelnden Bericht zu dokumentieren.

**IV.1.6.2 (ÖK02):** Vor Beginn der Bauarbeiten (Oberbodenabschub) ist das Baufeld durch die in der UVE vorgesehene Umweltbaubegleitung auf das Vorkommen von invasiven Neophyten abzusuchen und die Vorkommen sind zu dokumentieren. Im Zuge der Erdbauarbeiten ist der Oberboden mit den Pflanzen gesondert abzuheben und anschließend ohne Zwischenlagerung durch geeignete Entsorgungsbetriebe zu verbringen.

**IV.1.6.3 (ÖK03):** Errichtung Amphibienschutzzäune Bauphase: Auf der gesamten Länge der Querung des Waldbereiches zwischen Schweizerwiese und Warmer Fische ist vor Beginn der Bau-

arbeiten, beiderseits der Trasse am Rand des Baufeldes ein durchgehender temporärer Amphibienschutzzaun zu errichten. Weitere Amphibienschutzzäune sind am Rand des Baufeldes östlich der Warmen Fischa vorzusehen. Die Zäune sind während der Bauphase regelmäßig zu kontrollieren und über die gesamte Baudauer vorzuhalten.

**IV.1.6.4 (ÖK04):** Ökologische Optimierung Durchlässe: Bei den drei Durchlässen bei km 116,070, km 116,368 und km 116,516 sind zur Verbesserung der Annahmewahrscheinlichkeit für bodengebundene Tierarten (v.a. kleine und mittlere Säuger und Amphibien), die Bodenflächen mit Oberboden oder bindigem Material auszuführen.

**IV.1.6.5 (ÖK05):** Sicherungsmaßnahmen Gräben: Die Arbeitsbereiche im Umfeld der Gräben und Flutmulden im Auwaldbereich sind auf das unbedingt notwendige Ausmaß zu reduzieren und gegen die Einwanderung von Amphibien und Kleinsäugetern wirksam abzusperren. Nach Abschluss der Bauarbeiten ist der ursprüngliche Zustand wiederherzustellen. Dazu ist vor Beginn der Bauarbeiten der Ist-Zustand durch eine Vermessung und Fotos zu dokumentieren.

**IV.1.6.6 (ÖK06):** Absuche geschützter Arten vor Baubeginn: Vor Beginn der Bauarbeiten und in der Aktivitätszeit der Tiere wird das Baufeld im Natura 2000-Gebiet sowie auf den bestehenden Bahnanlagen und Nebenanlagen auf das Vorkommen von geschützten Arten (insb. Amphibien, Reptilien) durch die Umweltbaubegleitung abgesucht. Vorgefundene Tiere werden fachgerecht geborgen und zu vorbereiteten Ersatzhabitaten verbracht. Das Absuchen und die Art und Anzahl der geborgenen Tiere sowie das Verbringen auf die Zielstandorte sind zu dokumentieren.

**IV.1.6.7 (ÖK07):** CEF Ersatzlebensraum Amphibien: Im Bereich des Waldbestandes des Natura 2000-Gebietes zwischen Leitha und warmer Fischa ist vor Baubeginn beiderseits der Trasse jeweils ein neues Amphibienhabitat für die Zielarten Springfrosch und Erdkröte mit einer Mindestgröße von 100 m<sup>2</sup> (bespannte Wasserfläche) zu errichten. Die beiden Biotope stellen auch Zielflächen für die bauvorbereitende Absuche des Arbeitsbereiches und der gegebenenfalls notwendigen Bergung von Amphibien dar. Die genaue Lage der Maßnahmenflächen und eine auf den Standort angepasste Detailplanung ist im Zuge des Naturschutzverfahrens vorzulegen.

**IV.1.6.8 (ÖK08):** CEF Ersatzlebensraum Zauneidechsen: Vor Baubeginn sind für die Zauneidechse im Bereich der Waldränder entlang der Warmen Fischa an mindestens 3 besonnten Stellen Ast- und Totholzhaufen in Kombination mit Wurzelstöcken und Gesteinsschüttungen als Versteckmöglichkeit anzulegen. Als Ergänzung ist (wenn nicht am Standort vorhanden) nährstoffarmes, grabfähiges Feinmaterial um diese Strukturen einzubringen. Die Maßnahmenflächen für die Zauneidechsen stellen auch Zielflächen für die bauvorbereitende Absuche des Arbeitsbereiches und der gegebenenfalls notwendigen Bergung von Exemplaren dieser Arten dar. Die genaue Lage der Maßnahmenflächen und eine auf den Standort angepasste Detailplanung ist im Zuge des Naturschutzverfahrens vorzulegen.

**IV.1.6.9 (ÖK09):** CEF Ersatzlebensraum Schlingnatter: Für die Schlingnatter sind vor Baubeginn an 3 trockenen Standorten im Nahbereich der Trasse der Pottendorfer Linie, Wiesenflächen mit Kleinstrukturen (Steinhaufen, Totholz) anzulegen. Die Größe einer Wiesenfläche hat mind. 1.000 m<sup>2</sup> zu betragen. Die Maßnahmenflächen für die Schlingnattern stellen auch Zielflächen für die bauvorbereitende Absuche des Arbeitsbereiches und der gegebenenfalls notwendigen Bergung von Exemplaren dieser Art dar. Die genaue Lage der Maßnahmenflächen und eine auf den Standort angepasste Detailplanung ist im Zuge des Naturschutzverfahrens vorzulegen.

**IV.1.6.10 (ÖK10):** CEF Fledermäuse: Pro betroffenem Fledermausquartier sind jeweils 3 Fledermauskästen anzubringen. Die Anzahl richtet sich nach der Zahl der betroffenen Quartiere (Spechtlöcher, etc.) womit für einen Baum mit z.B. drei Spechtlöchern, 9 Fledermauskästen vorzusehen sind. Die Kastenmodelle richten sich nach dem betroffenen Quartiertyp (Rund-, Flach- oder Überwinterungskasten). Die Kästen sind mindestens 1 Jahr vor dem Eingriff im Nahebereich des Eingriffs zu montieren. Zum Erhalt der Habitatqualität sind zusätzlich pro betroffenem Quartierbaum 3 Bäume im Nahbereich des Eingriffsortes mindestens 1 Jahr vor Baubeginn zu ringeln.

**IV.1.6.11 (ÖK11):** Totholzpyramiden: Vor Baubeginn sind im Nahbereich des Baufeldes im Auwald (z. B. in den Flächen für die Bestandesverbesserungen) 4 Totholzpyramiden mit Stämmen mit Durchmessern > 30 cm und Wurzelstöcken aus den Rodungen anzulegen. Vorzugsweise sind Stämme dickborkiger Baumarten, Stämme mit Höhlungen und Morschungen zu verwenden. Die Maßnahme dient der Sicherung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten für Fledermäuse und totholzbewohnende Käferarten.

**IV.1.6.12 (ÖK12):** Die UVE-Maßnahme TPL-BA-09 wird wie folgt ausgeweitet: Die Fällung von Bäumen in den Auwaldbereichen sind von einer fledermauskundlichen Bauaufsicht zu begleiten. Sollten Fledermäuse in Spalten oder Höhlungen der zu fällenden Bäume angetroffen werden, sind sie in geeignete Fledermauskästen zu verbringen. Abzubrechende Gebäude und Brücken sind vorab auf die Nutzung durch Fledermäuse zu prüfen. Sollte es sich um Wochenstuben oder Winterquartiere handeln, ist ein Abbruch erst nach Verlassen der Quartiere möglich. Bei der Nutzung als Zwischenquartiere können die angetroffenen Exemplare bei geeigneter Witterung geborgen und in dafür vorbereitete Fledermauskästen verbracht werden. Diese sind darauf im Umfeld des Quartiers, außerhalb des Wirkbereiches der Baustelle zu montieren.

**IV.1.6.13 (ÖK13):** CEF Tagfalter: Zur Gewährleistung der durchgehenden ökologischen Funktionsfähigkeit für den Schwarzen Apollo und den Großen Feuerfalter sind im Nahebereich der beiden Vorkommen im Bereich der Auwaldlichtung und am südlichen Projektende jeweils 2, mind. 0,2 ha große Wiesen entlang bestehender Waldränder ein Jahr vor Baubeginn anzulegen und mit der in den Projektunterlagen beschriebenen Ansaatmischung zu begrünen und entsprechend zu pflegen.

**IV.1.6.14 (ÖK14):** Einschränkung Baufeldfreimachung Bodenbrüter: Zur Vermeidung der Tötung immobiler Jungvögel oder bebrüteter Eier von Bodenbrütern, ist der Beginn der Baufeldfreimachung (Abschieben des Oberbodens) auf den Zeitraum außerhalb der Brutzeit aller Vogelarten beschränkt (01.10.-28.02.). Eine Baufeldfreimachung außerhalb dieses Zeitraums ist möglich, wenn Erhebungen eines Ornithologen (mind. 3 Durchgänge) ergeben, dass sich auf diesen Flächen keine Brutplätze von Bodenbrütern befinden.

**IV.1.6.15 (ÖK15):** CEF-Feldlerche: Mindestens 1 Jahr vor Baubeginn ist zusätzlich zu den bereits vorgesehenen Bracheflächen der UVE-Maßnahme TPL-BA-13, eine weitere Wiesenfläche im Ausmaß von 1,7 ha entlang der Pottendorfer Linie bzw. in der Nähe des Natura2000-Gebietes in den Standortgemeinden Ebenfurth, Pottendorf – Landegg oder Neufeld an der Leitha anzulegen. Die Wiesenfläche ist auf Dauer des Vorhabens zu sichern. Für die Maßnahmenfläche sind zu Waldflächen mind. 150 m, zu verkehrsreichen Straßen mind. 50 m und zu Bahnanlagen mind. 80 m Abstand einzuhalten. Die Wiese ist einmal jährlich zwischen August und September zu mähen, wobei ein rd. 3 m breiter Streifen (alternierend) verleibt und erst zum Mahdtermin im

Folgejahr gemäht wird. Die Flächen sind nicht zu düngen, der Einsatz von Pflanzenschutzmitteln ist nicht zulässig.

**IV.1.6.16 (ÖK16):** CEF-Rebhuhn: Mindestens 1 Jahr vor Baubeginn sind zusätzliche Bracheflächen und Wiesenflächen im Ausmaß von jeweils 1 ha entlang der Pottendorfer Linie bzw. in der Nähe des Natura2000- Gebietes in den Standortgemeinden Ebenfurth, Pottendorf – Landegg oder Neufeld an der Leitha anzulegen. Die Wiesenfläche ist auf Dauer des Vorhabens zu sichern. Die Brachefläche kann mit Beginn der Betriebsphase wieder in Ackerflächen rückgeführt werden. Für die beiden Maßnahmenflächen sind zu Waldflächen mind. 150 m, zu verkehrsreichen Straßen mind. 50 m und zu Bahnanlagen mind. 80 m Abstand einzuhalten. Die Wiesen sind einmal jährlich zwischen August und September zu mähen, wobei ein rd. 3 m breiter Streifen (alternierend) verleibt und erst zum Mahdtermin im Folgejahr gemäht wird. Die Brachefläche ist einmal jährlich, nicht vor 15.9., umzubrechen und bis 15.3. mit einer artenreichen Blühmischung aus heimischen Arten einzusäen. Die Flächen sind nicht zu düngen, der Einsatz von Pflanzenschutzmitteln ist nicht zulässig.

**IV.1.6.17 (ÖK17):** Altbaumsicherung: Im Umfeld von 500 m zum Vorhaben sind vor Beginn der Rodungsarbeiten mind. 20 Altbäume (Eichen, Bergahorn) mit Durchmessern größer 50 cm auszuweisen und als Biotopbäume dauerhaft zu erhalten. Die Bäume sind mittels GPS einzumessen und mittels Plaketten o.ä. zu markieren. Eine Fällung dieser Bäume ist nicht zulässig, außer bei Gefahr in Verzug. Im Fall einer Fällung sind Ersatzbäume auszuweisen, sodass die Anzahl von 20 Bäumen nicht unterschritten wird. Sollten Bäume absterben, ist das Totholz im Bestand zu belassen

**IV.1.6.18 (ÖK18):** Die Waldstrukturverbesserungen sind bis zum Beginn der Rodungen in den Auwäldern des FFH-Gebietes umzusetzen.

**IV.1.6.19 (ÖK19):** Errichtung Amphibienleiteinrichtung Betriebsphase: Um die Annahmewahrscheinlichkeit der Flutbrücken, der Brücke über die Warme Fischa sowie der Durchlässe zu gewährleisten, ist zwischen dem Nordportal der Flutbrücke (km 115,99) und dem Südportal der Leithabrücke (km 116,94) beiderseits der Trasse am Dammfuß eine durchgehende fixe Amphibienleiteinrichtung unter Anwendung der Vorgaben der RVS 04.03.11 „Amphibienschutz an Straßen“ vorzusehen. Alternativ dazu kann auch die Einbindung der Sockelelemente der bahnbegleitenden Lärmschutzwände aus Filterbeton hergestellt werden, um eine Querung des Gleiskörpers durch Amphibien zu verhindern.

**IV.1.6.20 (ÖK20):** Die im Zuge des Projektes umzusetzenden ökologischen Ausgleichsflächen, Waldstrukturverbesserungen, und Ersatzhabitats sind auf Bestandsdauer des Vorhabens zu sichern. Die Flächen sind auf den im Projekt angegebenen Grundstücksflächen oder gleichwertigen Flächen, umzusetzen.

**IV.1.6.21 (ÖK21):** Die vom Vorhaben betroffenen Waldbestände vom Typ Eichen-Ulmen-Eschenauwald im Ausmaß von 2,45 ha sind auf Auwaldstandorten im Anschluss an bestehende Waldgebiete im oder angrenzend zum Natura 2000-Gebiet mit dem Faktor 2 zu kompensieren. Somit ergibt sich ein Flächenbedarf an Aufforstungen vom Typ Hartholzauen im Gesamtausmaß von 4,90 ha. Als Zielgesellschaften sind Wälder vom Typ der Harten Au vorzusehen. Die Waldverbesserungsmaßnahmen (TPL-BA-12) sind zur Gewährleistung der ökologischen Funktionsfähigkeit im Ausmaß von 2,5 ha weiterhin umzusetzen. Somit ergibt sich eine Gesamtkompensation (Aufforstungen und Waldverbesserungsmaßnahmen) für Auwaldbestände im Verhältnis 1:3.



**IV.1.6.22 (ÖK22):** Für die Ausgleichsflächen vom Typ Wald-Aufforstung und Wald-Strukturverbesserung sind ausschließlich Pflegemaßnahmen zur Regulierung der Artenzusammensetzung und zur Gewährleistung eines stabilen Bestandesaufbaus zulässig. Eine forstwirtschaftliche Nutzung ist nur in Form von Einzelstammnutzungen und Entnahmen von Einzelstämmen bei Gefahr in Verzug möglich. Stehendes und liegendes Totholz hat im Bestand zu verbleiben.

**IV.1.6.23 (ÖK23):** Für den Ausgleich der Flächenverluste für Ufergehölze sind Flächen im Ausmaß von 0,25 ha vorzusehen, die im Nahebereich von Fließgewässern liegen und funktional mit diesen in Verbindung stehen. Diesen Vorgaben entsprechen die beiden Flächen P-ö18 und P Ö19. Zum Einsatz sollen hier vor allem Bruchweide, Silberpappel, Schwarzpappel, Traubenkirsche und Vogelkirsche kommen.

**IV.1.6.24 (ÖK24):** Auf allen Maßnahmenflächen ist das Aufkommen von Neophyten hintanzuhalten. Bei den Waldverbesserungsmaßnahmen sind mittelfristig alle nicht standortheimischen Baumarten aus den Beständen zu entfernen.

**IV.1.6.25 (ÖK25):** Bei den Waldverbesserungsmaßnahmen ist in Abhängigkeit vom Bestandesalter ein Totholzvorrat (stehendes und liegendes Totholz) von mind. 40 Vfm anzustreben. In jungen Beständen sind zusätzliche Totholzstrukturen in Form von Wurzelstöcken und Totholzpyramiden einzubringen.

#### **IV.1.7 Gewässerökologie (GW)**

**IV.1.7.1 (GW01):** Eine wasserrechtliche Bauaufsicht im Fachbereich Gewässerökologie ist einzusetzen.

**IV.1.7.2 (GW02):** Bei der Errichtung von Brückenobjekte, Wirtschaftswegquerungen sowie Tätigkeiten im Einflussbereich der Gewässer, die Betonierarbeiten erfordern (Hinterfüllung von Stützmauern und ähnliches), sind die in Vorfluter abzuleitenden Wässer ab Beginn jeglicher Betonierarbeiten zusätzlich zur standardmäßig erforderlichen, ausreichend dimensionierten Absetzanlage auch über eine Neutralisationsanlage zu führen. Dabei sind die Wässer im Zulauf zur Anlage sowie vor Einleitung in das Gewässer laufend im Rahmen der Eigenüberwachung mittels pH-Sonden zu überwachen. Diese Wässer müssen der Anforderung von  $6,5 < \text{pH} < 8,5$  entsprechen, um in den Vorfluter eingeleitet werden zu können. Die Messergebnisse der Eigenüberwachung sind entsprechend aufzubereiten (Tagesmittelwerte, Tagesgänge) und unverzüglich und unaufgefordert in monatlichen Intervallen während der Bauphase der gewässerökologischen Bauaufsicht vorzulegen. Die einzuleitenden Wässer sind zumindest so lange über eine Neutralisationsanlage zu führen, bis sie über einen Zeitraum von mindestens drei Monaten bereits im Zulauf zur Anlage der Anforderung  $6,5 < \text{pH} < 8,5$  entsprechen.

**IV.1.7.3 (GW03):** Die Grenzwerte der AAEV (allgemeine Abwasseremissionsverordnung) müssen bei den Einleitungen von Bauwässern nachweislich eingehalten werden. Insbesondere die Werte für pH-Wert (6,5 bis 8,5), Sauerstoff-Sättigung und abfiltrierbare Stoffe ( $\leq 30 \text{ mg/l}$ ). Ein entsprechendes Untersuchungsdesign ist vor Baubeginn der Behörde zur Überprüfung vorzulegen.

**IV.1.7.4 (GW04):** Im Zuge von Arbeiten im Gewässer, wie Abbruch Brückenpfeiler etc., ist die Trübung zu beobachten. Die Trübung ist seitens der wasserrechtlichen Bauaufsicht durch geeignete Messeinrichtungen, mobile Handsonden oder festinstallierte Messsonden zu kontrollieren. Vor Beginn der jeweiligen Bauarbeiten im Gewässer hat eine regelmäßige Messung zur Bestimmung der unbeeinflussten Trübungswerte zu erfolgen. Im Zuge der Arbeiten wird diese verdichtet vorgenommen. Bei einer deutlichen Abweichung zum Vergleichswert der unbeeinflussten Probenuntersuchung sind die Arbeiten zu unterbrechen bis der Trübungsmesswert einen Rückgang auf den Vergleichswert zeigt. Einbautenquerungen der Leitha, die durch den Umbau der Bahnbrücke über die Leitha bedingt werden, sind nach Möglichkeit grabenlos auszuführen, um weder Gewässertrübungen auszulösen noch die Gewässersohle zu durchhörern. Die Baugrubenumschließung für den geplanten Pfeilerabbruch ist derart auszuführen, dass sie auch bei leicht erhöhter Wasserführung der Leitha standfest bleibt.

**IV.1.7.5 (GW05):** Die gewässerökologische Bauaufsicht hat der UVP-Behörde von Überschreitungen der Trübe in Zusammenhang mit der Bautätigkeit umgehend zu informieren und über die eingeleiteten Schutzmaßnahmen in Kenntnis zu setzen.

**IV.1.7.6 (GW06):** Bereithalten zusätzlicher Retentionsmöglichkeiten (Absetzbecken, gedroselte Abgabe) im Falle von immissionsseitigen Richtwertüberschreitungen.

**IV.1.7.7 (GW07):** Von der gewässerökologischen Bauaufsicht ist jährlich ein Bericht vorzulegen, der insbesondere auch auf (geringfügige) Änderungen gegenüber dem Einreichprojekt im Hinblick auf Belange der Gewässerökologie eingeht. Die Messaufzeichnungen der emissions- und immissionsseitigen Beweissicherungen der Oberflächengewässer sind diesen Berichten beizulegen.

**IV.1.7.8 (GW08):** Die freie Laufentwicklung der Leitha von Fkm 97,0 bis zum letzten Mäander bei Fkm 96,00 ist ein grundsätzliches Erfordernis, um die fortschreitende Mäanderentwicklung weiter zu ermöglichen. Um dieses Entwicklungsziel durch das ggst. Vorhaben nicht zu beeinträchtigen bzw. zu fördern, sind die im Lageplan 415.6.7 dargestellten Aufforstungs- und Wiesenflächen P-Ö09 bis P-Ö13 zwingend umzusetzen. Die Auflage ist in Bezug auf ihren Inhalt und Verortung alternativlos.

## **IV.1.8 Abfallwirtschaft (AW)**

### **Bauphase**

**IV.1.7.1 (AW01):** Ergänzende abfallchemische Untersuchungen sind vor Baubeginn durchzuführen und gemäß Deponieverordnung idgF, und Bundes-Abfallwirtschaftsplan idgF hinsichtlich ihrer Eluat- und Gesamtgehalte zu beurteilen. Diese müssen sich jedenfalls auch auf die Flächen der vorgesehenen Versickerungsbecken, allenfalls berührter Verdachtsflächen/Altstandorte, sensorisch auffälliger Bereiche (zB Bahnhofsbereiche) erstrecken. Die Ergebnisse dieser verdichteten Untersuchung sind in das Baustellenlogistikkonzept (Materialbewirtschaftung) einzuarbeiten und der Behörde (BMK) spätestens 30 Tage vor Baubeginn vorzulegen. Selektive Aushubarbeiten, die zu einer geänderten Baustellenabwicklung führen sind darzustellen.

**IV.1.7.2 (AW02):** Für die Bauphase ist eine abfallchemische Bauaufsicht zur Überwachung der Einhaltung der abfallrechtlichen Vorschriften, der abfallchemischen Grenzwerte und zur Dokumentation der manipulierten Abfall- bzw. Verwertungsströme zu bestellen und vor Baubeginn

der Genehmigungsbehörde (BMK) bekannt zu geben. Im Falle von Verwertungsmaßnahmen ist die abfallchemische Aufsicht gemäß BAWPL idgF zwingend durch den Bauherrn zu bestellen.

**IV.1.7.3 (AW03):** Werden im Zuge des Baugeschehens unerwartete Altablagerungen angetroffen, deren Verunreinigung auf Basis der abfallchemischen Beurteilung die Parameter der Baurestmassendeponie gemäß DVO 2008 überschreiten, sind diese sowohl lateral als auch in die Tiefe so weit zu entfernen, bis das vom Abfallmanagement und der abfallchemischen Bauaufsicht (siehe: UVE (ON 201) unter dem Code AFW-BA-07 bzw. dem Code AFW-BA-08 vorgesehen) in Abstimmung mit der UVP-Behörde festgelegte Sicherheits- oder Sanierungsziel erreicht ist. Die Bestimmungen des AWG 2002 gelten sinngemäß. Nachweise hierüber sind der UVP-Behörde (BMK) zu übermitteln.

**IV.1.7.4 (AW04):** Für die Qualitätsanforderungen an Verfüllmaterialien sind generell die einschlägigen Bestimmungen des Bundes-Abfallwirtschaftsplans idgF anzuwenden. Die Eignung ist in chemischer Hinsicht durch entsprechende Untersuchungen vor Einbau der Materialien nachzuweisen. Eine entsprechende Qualitätssicherung des Materials ist erforderlich. Die Zulässigkeit der Verwertung ist nachzuweisen.

**IV.1.7.5 (AW05):** Die abzubrechenden Hochbauobjekte sind nach den Gesichtspunkten des wertungsorientierten Rückbaues abzubrechen. Diese Arbeiten haben unter Beachtung der ÖNORM B 3151 (Rückbau von Bauwerken als Standardabbruchmethode) und unter Beachtung der Recycling-Baustoffverordnung idgF zu erfolgen. Dies gilt vollinhaltlich auch für Kunstbauten (zB Leithabrücke, Durchlässe, Unterführungen, etc.).

**IV.1.7.6 (AW06):** Während der Bauphase sind insgesamt mindestens 200 kg eines geeigneten Ölbindemittels im Baustellenbereich (vorzugsweise im Bereich der ca. 4 Baustelleneinrichtungsflächen) bereitzuhalten. Gebrauchte Ölbindemittel sind nachweislich gemäß AWG 2002 von einem befugten Unternehmen entsorgen zu lassen.

**IV.1.7.7 (AW07):** Im Bereich der vorgesehenen Hauptbaustelleneinrichtungsflächen sind für die Lagerung von wassergefährdenden Stoffen (Treib- und Schmierstoffe, sonstige Bauhilfsstoffe, etc.) abgedichtete Lagereinrichtungen (zB Container, dichte Wannen, etc.) einzurichten. Für die Betankung von Baumaschinen und Kraftfahrzeugen sind eigene abgedichtete Betankungsflächen herzustellen.

**IV.1.7.8 (AW08):** Sanitärwässer aus dem Bereich der Baustelleneinrichtungsflächen sind entweder in die Schmutzwasserkanalisation einzuleiten oder mithilfe von mobilen Kunststoffsenkgruben oder Miettoiletten zu sammeln und nachweislich, ordnungsgemäß zu entsorgen.

**IV.1.7.9 (AW09):** Vor Beginn der Bauarbeiten sind für jene Bauflächen in denen Aushubarbeiten für die Errichtung der Kunstbauten (über- oder Unterführungen, Straßenbrücke, Eisenbahnbrücken, Personendurchgänge, etc.) oder die Standorte der geplanten Versickerungsbecken stattfinden die im Rahmen der Kampfmittelvorerkundung gewonnen Erkenntnisse zu beachten (ON 316.3 - Qualitätenplan nach Deponieverordnung inklusive Altstandorten und Altablagerungen). Bereichsweise wird eine ergänzende bzw. baubegleitende Kampfmittel- bzw. Kriegsrelikterkundung erforderlich sein.

**IV.1.7.10 (AW10):** Projektbestandteil ist auch die Auflassung/der Rückbau der Bahnstrecke im Stadtgebiet von Ebenfurth. Für diesen Streckenabschnitt sind abfallchemisch Untersuchungen

gemäß den Vorgaben der Deponieverordnung idgF, Anhang 4, Teil 2, Kapitel 1.6 durchzuführen und hinsichtlich ihrer Eluat- und Gesamtgehalte zu beurteilen. Die Ergebnisse sind gemeinsam mit den Überlegungen zur Nachnutzung (Gehweg, Radweg, etc.) der Genehmigungsbehörde (BMK) vorzulegen.

### **Betriebsphase**

**IV.1.7.11 (AW11):** Pflanzenschutzmittel sind generell möglichst umweltschonend zu verwenden. Die Herbizidausbringung darf nur bei absehbar trockener und windarmer Witterung und durch dafür ausgebildetes Personal (Sachkundenachweis) erfolgen. Es darf keine Herbizidausbringung zur Aufwuchsbekämpfung auf Gleiskörpern (Schotterbett und Randbereiche) erfolgen, die im Natura-2000-Gebiet oder in Grundwasserschutz- und -schongebieten liegen.

### **IV.1.9 Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sachgüter (RP)**

#### **Themenbereich Mensch – Raumnutzung, Flächenverbrauch, Flächennutzung und Versiegelung**

##### Umgang mit beeinträchtigten oder gesperrten Wegen

**IV.1.9.1 (RP01):** Frühzeitige Kommunikation mit der betroffenen Bevölkerung über die Einschränkungen in der Bauphase und Kommunikation über vor Ort übliche Medien und Aushang bei der Gemeinde. Hier hat auch eine Darstellung des Umleitungskonzeptes (auf Basis des bestehenden) samt planlicher Visualisierung der beeinträchtigten Strecke und Aufzeigen der Umleitungen zu erfolgen. Eine Errichtung von beschilderten Informationsmöglichkeiten für die Bevölkerung ist vorzunehmen.

#### **Themenbereich Landschaft**

Zur besseren visuellen Eingliederung der Neubautrasse und zur Erhöhung der Abschirmung (sprich Reduktion der räumlichen Fremdkörperwirkung) gegenüber dem umgebenden Landschaftsraum werden folgende zwingende Maßnahme vorgeschrieben:

##### **Ad Schleife/Rückschleife**

**IV.1.9.2 (RP02):** Vorgeschrieben wird die Bepflanzung der unten gelb umrandeten Bereiche mit Sträuchern und Bäumen, sodass eine teilweise visuelle Abschirmung der Trasse gegen Norden und Süden erfolgt. Im umgebenden Bereich der Unterführung sind keine Pflanzungen vorzunehmen, um diesen Bereich nicht optisch auf längerer Strecke zusätzlich eng erscheinen zu lassen. Zusätzlich sind auf bestehende Abstände zu landwirtschaftlich genutzten Flächen zu achten. Bei einer durchschnittlichen Mindestbreite von 10 m und bei einer Mindestgröße von 1.000 m<sup>2</sup> kann diese Maßnahme als weitere Ersatzaufforstung angesehen werden.



Quelle 04\_Materienr\_Unterlagen\04\_02\_EisbG\04\_02\_08\_Landschaftsplanung\BAT305-UV10-UV07LP-02-0607, eigene Bearbeitung Büro Kordina und Riedmann ZT

**IV.1.9.3 (RP03):** Bepflanzung der unten gelb markierten Bereiche mit Sträuchern und Bäumen, sodass eine teilweise visuelle Abschirmung der Trasse gegen Norden erfolgt.



Quelle: 04\_Materienr\_Unterlagen\04\_02\_EisbG\04\_02\_08\_Landschaftsplanung\BAT305-UV10-UV07LP-02-0607, eigene Bearbeitung Büro Kordina und Riedmann ZT

## **IV.2 Begleitende Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen**

### **IV.2.1 Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Beleuchtung und Beschattung (ET)**

Hinweis: Aus den Ergebnissen der Berechnungen und Untersuchungen zum Themenbereich Elektromagnetische Felder leiten sich zwei Beweissicherungsmaßnahmen ab. Nach Abschluss des Vorhabens stellen Kontrollmessungen an relevanten Orten sicher, dass die Referenz-, Auslöse- bzw. die Grenzwerte für die Allgemeinbevölkerung (OVE-Richtlinie R 23-1) bzw. für die berufliche Exposition (VEMF) eingehalten werden. Es sind zur Erfassung der magnetischen Flussdichte an festgelegten Standorten 24 h- Langzeitmessungen durchzuführen. Die Maßnahme EMF-BE-01 wurde im Fachbeitrag und in der UVE dargestellt.

Beweissicherungsmaßnahme 1 entspricht EMF-BE-01: Überprüfungsmessungen (24h-Messung der niederfrequenten magnetischen Felder) sind an den Referenzpunkten der nächsten Objekte in Pottendorf, Bahnstraße 12 und Pottendorf, Badener Straße 34 vorgesehen.

**IV.2.1.1 (ETbm01)** Beweissicherungsmaßnahme 2: Aus fachlicher Sicht werden zusätzlich ergänzende Messungen (analog der EMF-BE-01 durchzuführen) in der Verkehrsstation Pottendorf und der neuen Verkehrsstation Ebenfurth (Bahnsteig und Zugangsbereich) nach Projektumsetzung gefordert.

Diese (EMF-BE-01 Messung sowie die Vorschreibung ET1bm01) im Rahmen der Inbetriebsetzungen der elektrischen Bahnstromanlagen erforderlichen 24 h Mittelwert-Kontrollmessungen sind mit den Berechnungen im Fachbeitrag Elektromagnetische Felder vergleichend zu bewerten und als Bericht der Behörde vorzulegen.

#### **IV.2.2 Wasserbautechnik und Oberflächenwässer (WT)**

**IV.2.2.1 (WTbm01):** Die fachgerechte und den Planungen entsprechende Bauausführung der Entwässerungsanlagen und Versickerungssysteme wird über die gesamte Errichtungsphase durch eine fachlich qualifizierte Bauaufsicht (wasserrechtliche Bauaufsicht) gemäß § 120 WRG 1959 überprüft. Die wasserrechtliche Bauaufsicht wird die Umsetzung und die Einhaltung der wasserrechtlichen Bewilligungen und die vorgeschriebenen Auflagen überwachen und dokumentieren. Der wasserrechtlichen Bauaufsicht wird spätestens vier Wochen vor Beginn der Errichtungsphase der Bauzeitplan vorgelegt. Alle wasserrechtlich relevanten Vorkommnisse werden von dieser dokumentieren. (Anm. BMK: Für die Bestellung gilt Nebenbestimmung IV.1.0.4.)

**IV.2.2.2 (WTbm02):** Die erhobenen Mess- und Analysenergebnisse, die Auswertungen und abgeleiteten Interpretationen sind der Wasserrechtlichen Bauaufsicht mitzuteilen und den Statusberichten beizulegen.

**IV.2.2.3 (WTbm03):** Nach Fertigstellung der Bodenfilter wird der projektkonforme Einbau von der wasserrechtlichen Bauaufsicht abgenommen und dokumentiert. An ausgewählten Stellen in den Versickerungsanlagen wird die Durchlässigkeit der eingebauten Filterschichte durch eine akkreditierte Prüfstelle gemäß ÖNORM B 4422-2 in situ geprüft und nachgewiesen. Die Prüfergebnisse sind seitens der wasserrechtlichen Bauaufsicht den Statusberichten beizulegen.

**IV.2.2.4 (WTbm04):** Die Ergebnisse der qualitativen Untersuchung der anfallenden Bauwässer sind vor der Ableitung der wasserrechtlichen Bauaufsicht vorzulegen. Bei Überschreiten der geforderten Grenzwerte der AAEV bzw. Qualitätszielverordnung Chemie Oberflächenwässer sind geeignete Maßnahmen zur Reinigung bzw. eine alternative und fachgerechte Entsorgung vorzusehen.

**IV.2.2.5 (WTbm05):** Die Mess- und Analyseergebnisse zu Wartung, Kontrolle und Instandsetzung sind regelmäßig zu dokumentieren. Die zugehörigen Berichte haben eine vollständige Dokumentation aller Beobachtungsdaten, Analysenergebnisse, ungewöhnlicher Ereignisse mit wasserrechtlichem Bezug und Interpretation der Daten zu enthalten.

#### **IV.2.3 Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik (HD)**

Ergänzend zu dem von der Projektwerberin vorgesehenen Beweissicherungs- bzw. Monitoringprogramm (Kapitel 8 in Einlage ON 314.1) wird zur begleitenden Kontrolle vorgeschrieben:

**IV.2.2.1 (HDbm01):** Ausstattung von drei Grundwasserpegeln mit Drucksonden und Datenloggern und Aufzeichnung des Grundwasserspiegels in einem maximal 1-stündigem Messintervall zur Erfassung von kurzfristigen Grundwasserspiegelschwankungen im Projektgebiet. Die Messpunkte sind durch einen Fachkundigen so festzulegen, dass eine möglichst repräsentative Ermittlung der allgemeinen Grundwasserverhältnisse möglich ist. Die Messungen sollen 6 Monate vor Baubeginn beginnen und bis 1-Jahr nach Baufertigstellung durchgeführt werden.

**IV.2.2.2 (HDbm02):** Ausstattung der Grundwasserpegel P1 und P2 (im Schutzgebiet Brunnen Pottendorf 3) sowie des Brunnens Pottendorf 3 selbst mit on-line Sensoren welche eine laufende Messung (Intervall max. 15 min) von pH-Wert, Trübung und elektrischer Leitfähigkeit sowie des Wasserstandes ermöglichen. Die Festlegung von Warnwerten muss durch eine fachkundige Bauaufsicht erfolgen. Information des Wasserversorgers bzw. der fachkundigen Bauaufsicht bei Erreichen der Warnwerte sowie Herstellung der alternativen Wasserversorgung.

**IV.2.2.3 (HDbm03):** Untersuchung der Pegel P1, P2 und des Brunnens Pottendorf 3 auf polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK) zusätzlich zum Parameter Kohlenwasserstoffindex in 14-tägigen Abständen während der Bauarbeiten im Einzugsbereich des Brunnens Pottendorf 3.

**IV.2.2.4 (HDbm04):** Koppelung der UV-Desinfektionsanlage an die Ergebnisse der Trübungsmessung im Brunnen, so dass im Bedarfsfall (erhöhte Trübung) eine Abschaltung des Brunnens erfolgt. Die Trübungsanlage muss ÖVGW-zertifiziert sein und entsprechend den Regelwerken betrieben werden.

**IV.2.2.5 (HDbm05):** Die Untersuchungen und Probenahmen im Schutzgebiet des Brunnens Pottendorf 3 sind gemäß §§65 und 72 LMSVG durchzuführen und müssen durch ein Organ der Untersuchungsanstalt selbst durchzuführen.

#### **IV.2.4 Agrarwesen und Boden (LW)**

##### **Bauphase**

**IV.2.4.1 (LWbm01):** Zur Sicherstellung einer konsequenten Maßnahmenumsetzung im Bereich Agrarwesen und Boden muss die Beweissicherung und die begleitende Kontrolle durch eine bodenkundliche Bauaufsicht erfolgen.

#### **IV.2.5 Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inkl. biologische Vielfalt und Naturschutz) (ÖK)**

**IV.2.5.0** Die nachfolgenden Nebenbestimmungen aus ökologischer Sicht (Spruchpunkte IV.1.6, IV.2.5) gelten jeweils nur unter der Bedingung und als anwendbar, als diese nicht durch die Behörde gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 im Zuge des dortig abzuführenden Verfahrens abgeändert, ergänzt oder aufgehoben werden.

**IV.2.5.1 (ÖKbm01):** Monitoring Bauphase: Seitens der Umweltbaubegleitung ist die Funktionsfähigkeit der vorgezogenen Maßnahmen vor Baubeginn sowie während der Bauphase zu dokumentieren.

- a. Die Maßnahmenflächen vom Typ Waldstrukturverbesserung sind hinsichtlich Artenzusammensetzung, Entwicklungszustand, Bestandesstrukturen und Totholzanteil (Anzahl, Vfm) zu dokumentieren.
- b. Zur Überprüfung der ökologischen Funktionsfähigkeit sind die Amphibien- und Reptilienersatzhabitats vor Baubeginn, sowie während der Bauphase jährlich in den jeweils für die Art geeigneten Zeiträumen, mindestens drei-mal pro Jahr zu überprüfen und die Artvorkommen zu dokumentieren.
- c. Die Wiesen- und Bracheflächen sind hinsichtlich der Annahme durch Bodenbrüter (insb. Feldlerche und Rebhuhn) vor Baubeginn, sowie während der Bauphase jährlich in den jeweils für die Art geeigneten Zeiträumen, mindestens dreimal pro Jahr zu überprüfen und die Artvorkommen zu dokumentieren.
- d. In den Flächen vom Typ Waldstrukturverbesserung sind die Artengruppen Vögel, wertgebende Totholzkäfer und Fledermäuse (inkl. der für die Art relevanten Strukturen) vor Baubeginn, sowie während der Bauphase jährlich in den jeweils für die Art geeigneten Zeiträumen zu überprüfen.

**IV.2.5.2 (ÖKbm02): Monitoring Betriebsphase:** Für den Fachbereich Ökologie ist ein Monitoring einzurichten, welche die Entwicklung der Maßnahmenflächen in Richtung der definierten Ziele überwacht. Das Monitoring ist durch entsprechend qualifizierte Fachpersonen, welche durch die Projektwerberin bestellt sind, durchzuführen.

- e. Vegetationsökologie: Im Zuge des Monitorings sind alle ökologischen Ausgleichsflächen hinsichtlich Artenzusammensetzung, Entwicklungszustand und Vorkommen invasiver Neophyten zu dokumentieren. Bei Feststellung von Defiziten sind die Pflegemaßnahmen entsprechend anzupassen. Bei den Maßnahmenflächen für die Waldstrukturverbesserungen sind zusätzlich Bestandesstrukturen und der Totholzanteil (Anzahl, Vfm) zu dokumentieren. Das Monitoring hat in den ersten 5 Jahren nach der Anlage der Flächen jährlich zu erfolgen, anschließend alle 2 Jahre auf die Dauer von 8 Jahren (4 Durchgänge). Danach sind weitere Monitoringdurchgänge alle 10 Jahre, auf Bestandsdauer des Vorhabens durchzuführen.
- f. Zur Überprüfung der ökologischen Funktionsfähigkeit sind die Amphibien- und Reptilienersatzhabitats jährlich auf die Dauer von 5 Jahren in den jeweils für die Art geeigneten Zeiträumen, mindestens dreimal pro Jahr zu überprüfen und die Artvorkommen zu dokumentieren
- g. Die Wiesen- und Bracheflächen sind hinsichtlich der Annahme durch Bodenbrüter (insb. Feldlerche und Rebhuhn) jährlich auf die Dauer von 5 Jahren in den jeweils für die Art geeigneten Zeiträumen, mindestens dreimal pro Jahr zu überprüfen und die Artvorkommen zu dokumentieren
- h. In den Flächen vom Typ Waldstrukturverbesserung sind die Artengruppen Vögel, wertgebende Totholzkäfer und Fledermäuse (inkl. der für die Art relevanten Strukturen) jährlich auf die Dauer von 5 Jahren in den jeweils für die Art geeigneten Zeiträumen zu überprüfen. Danach ist die Frequenz der Monitoringdurchgänge an jene für die Aufforstungen und Waldstrukturverbesserungen anzupassen.

**IV.2.5.3 (ÖKbm03):** Die Leiteinrichtungen sowie die Funktion der Flutmulden und Durchlässe sind auf Bestandsdauer der Trasse mind. einmal jährlich und nach Hochwässern auf ihre Funktionalität zu kontrollieren und gegebenenfalls instand zu setzen.



## **IV.2.6 Gewässerökologie (GW)**

### **Bauphase**

**IV.2.6.1 (GWbm01):** Gemäß Fachbericht Gewässerökologie ist eine Erhebung der biologischen Qualitätselemente Phytobenthos, Makrozoobenthos und Fische flussauf und flussab der geplanten Querungen der Leitha und der warmen Fische im 1. und 3. Jahr nach Verkehrsfreigabe vorgesehen. Ergänzend zur vorgesehenen Erfassung der Immission der Leitha und Warmen Fische ist auch der Pottendorfer Werkskanal immissionsseitig zu überwachen.

**IV.2.6.2 (GWbm02):** Abgesehen von der Festlegung anlassbezogener Untersuchungen durch die gewässerökologische Bauaufsicht sind die vorgesehenen Untersuchungen der chemisch-physikalischen Parameter (Wassertemperatur, Sauerstoffkonzentration und -sättigung, pH-Wert, elektrische Leitfähigkeit, Schwebstoffgehalt, Ortsbefund) für die gesamte Dauer der Bautätigkeiten an und in Gewässern zumindest monatlich vorzunehmen und bei etwaigen Auffälligkeiten zeitnah zu wiederholen.

### **Beweissicherung und Kontrolle – Betriebsphase**

Ergänzend zur im Fachbericht Gewässerökologie vorgesehenen Erhebung der biologischen Qualitätselemente Phytobenthos, Makrozoobenthos und Fische flussauf und flussab der geplanten Querungen der Leitha und der warmen Fische im 1. und 3. Jahr nach Verkehrsfreigabe wird vorgeschrieben:

**IV.2.6.3 (GWbm03):** Ergänzend sind je eine Untersuchungsstelle der Leitha flussab der ABA Neufeld (Mäanderstrecke) und des Pottendorfer Unterwerkskanals flussab der gesetzten Baumaßnahmen vorzusehen und der ökologische Zustand gemäß den einschlägigen Leitfäden zur Erhebung der biologischen Qualitätselemente idgF zu erheben. Ein ergänzendes Praemonitoring der biologischen Qualitätselemente vor Beginn der Bauarbeiten am Pottendorfer Werkskanal ist vorzusehen.

**IV.2.6.4 (GWbm04):** Die Untersuchungen sind durch befugte und in der Bearbeitung der einzelnen biologischen Qualitätselemente erfahrene Bearbeiter durchzuführen.

**IV.2.6.5 (GWbm05):** Die Ergebnisse der Beweissicherung sind bis spätestens 31.12. des jeweiligen Untersuchungsjahres unaufgefordert der Behörde zu übermitteln.

### **Maßnahmen Unfälle/Katastrophen**

**IV.2.6.6 (GWbm06):** Nach Unfällen/Katastrophen, bei denen wassergefährdende Stoffe in Oberflächengewässer gelangen, ist umgehend auch eine gewässerökologische Beweissicherung (chemisch-physikalisch, biologisch) zu veranlassen.

## **IV.2.7 Abfallwirtschaft (AW)**

**IV.2.7.1 (AWbm01):** Zur Überwachung und Dokumentation der Einhaltung der abfallwirtschaftlichen Bestimmungen ist die Einführung eines Abfallmanagements erforderlich. Anhand eines Massenlogistikkonzeptes sind die Abfall- bzw. Stoffströme sowie deren Zwischen- und Endlage-

rung zu beschreiben und spätestens vor Baubeginn der Genehmigungsbehörde (BMK) vorzulegen. In der baubegleitenden Dokumentation zum Massenlogistikkonzept sind die ordnungsgemäße Lagerung von Abfällen während der Bauphase und die begleitenden Kontrollmaßnahmen während der Umsetzung darzustellen. Nach Abschluss des Projektes ist eine Dokumentation die den Ablauf der Arbeiten, die vorgefundenen Schadstoffkonzentrationen, das Ausmaß der Verunreinigungen, die Darstellung der Material- und Stoffströme und die Entsorgungswege enthält zu erstellen und der Genehmigungsbehörde (BMK) vorzulegen.

## **V. Abspruch über die eingelangten Stellungnahmen und erhobenen Einwendungen**

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

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

**abgewiesen.**

**V.2.** Zivilrechtliche Ansprüche werden

**zurückgewiesen**

und auf den Zivilrechtsweg verwiesen.

**V.3.** Nicht verfahrensgegenständliche sowie verspätete Einwendungen werden

**zurückgewiesen.**

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

## **VI. Kosten**

### **Vorschreibung von Kommissionsgebühren des Bundes**

Für die durchgeführten Amtshandlungen am 5. Oktober 2022 (Ortsaugenschein), am 6. Juni 2023 (öffentliche Erörterung) und von 20. bis 22. Juni 2023 (mündliche Verhandlung) hat die ÖBB-Infrastruktur AG für insgesamt 429 Halbstunden (eine Halbstunde zu € 13,80) für Amtsortorgane des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

**€ 5.920,20**

an Kommissionsgebühren innerhalb von 14 Tagen ab Bescheidzustellung durch Einzahlung auf das Konto BIC BUNDATWW, IBAN AT97010000005040003 lautend auf Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, zu entrichten. Als Verwendungszweck ist die Zahl dieses Bescheides anzuführen.

## VII. Rechtsgrundlagen

- § 23b Abs. 2 Z 1, § 24 Abs. 1 und Abs. 4, § 24f Abs. 1 bis 5 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993 idF BGBl. I Nr. 26/2023 unter Mitwirkung von
- §§ 2, 3 und 5 Hochleistungsstreckengesetz (HIG), BGBl. Nr. 135/1989 idF BGBl. I Nr. 154/2004
- §§ 20 und 31 ff. Eisenbahngesetz 1957 (EisbG 1957), BGBl. Nr. 60/1957 idF BGBl. I Nr. 231/2021 unter Berücksichtigung von § 94 ArbeitnehmerInnenschutzgesetz (ASchG), BGBl. Nr. 450/1994 idF BGBl. I Nr. 115/2022
- § 17 bis 19 Forstgesetz 1975 (ForstG 1975), BGBl. Nr. 440/1975 idF BGBl. I Nr. 56/2016
- §§ 32, 38, 40, 41, 105 und 111 Wasserrechtsgesetz 1959 (WRG 1959), BGBl. Nr. 215/1959 idF BGBl. I Nr. 73/2018
- §§ 44a, 44b, 44d und 44f, 58ff, 76 und 77 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz (AVG), BGBl. Nr. 51/1991 idF BGBl. I Nr. 88/2023
- Bundes-Kommissionsgebührenverordnung 2007, BGBl. II. Nr. 262/2007 idF BGBl. II Nr. 162/2022

## VIII. Ausschluss der aufschiebenden Wirkung für bestimmte Baumaßnahmen (zum Vorhabensbestandteil Ausbau der Pottendorfer Linie)

Für folgende Baumaßnahmen zum Vorhabensbestandteil Ausbau der Pottendorfer Linie wird die aufschiebende Wirkung (AW) von allfälligen Bescheidbeschwerde gemäß § 13 Abs. 2 VwGVG ausgeschlossen:

- Neubau des gesamten Vorhabenbereichs an der Pottendorfer Linie zwischen ca km 32.000 und 40.640 samt Errichtung der Ein- und Ausmündung in die Schleifen- (bis km 117.350, etwa 250 m) und Rückschleifengleise (bis km 0.360, etwa 150 m) und Erhöhung der maximalen Geschwindigkeit auf 160 km/h,
- Adaptierung der Verkehrsstation Pottendorf-Landegg,
- Neuerrichtung der Eisenbahnbrücke über den Oberwerkskanal bei km 34.871 (Pottendorfer Linie),
- Errichtung der niveaufreien Unterwerfung für das Gleis 1 der Pottendorfer Linie zwischen km 35.066 und 36.761 (Pottendorfer Linie),
- Errichtung der Straßenbrücke (Gemeindestraße) über die Pottendorfer Linie bei km 35.975 inkl provisorischer Anbindung an die bestehende Gemeindestraße in Richtung Süden,
- Errichtung des Technikgebäude km 35.955 inkl Schaltgerüst 1 und Funkmast,
- Errichtung des Versickerbeckens Nr 10 l.d.B. bei km 36.250 sowie der Hauptkabeltrasse l.d.B.

## BEGRÜNDUNG

### I. Verfahrensgang

#### I.1. Antrag der Projektwerberin vom 8. September 2022

**I.1.1** Über Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG vom 17. Dezember 2020 hat die UVP-Behörde für das gegenständliche Vorhaben ein UVP-Vorverfahren gemäß § 4 iVm § 24 Abs. 7 UVP-G 2000 durchgeführt.

**I.1.2** Mit Schreiben vom 8. September 2022 hat die ÖBB-Infrastruktur AG für das Vorhaben „Ebenfurth, Errichtung Schleife“ (an den ÖBB-Strecken Wien Meidling [in Wbf]=Wiener Neustadt Hbf [in Nb] [Pottendorfer Linie] km 32,000 – km 40,640; ABZWW Ebenfurth Nord [in Ef] – Grenze ÖBB-ROeEE [-Sopron] km 115,338 – km 118,271; ABZWW Ebenfurth Ost [in Ef] – ABZWW Ebenfurth Süd [in Ef] km 0,000 – km 1,127 sowie an der Raaberbahn-Strecke Grenze ÖBB/Raaberbahn – Sopron [in Sop] km 114,882 – km 115,338), die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung, die Genehmigung gemäß §§ 23b, 24 und 24f Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000) sowie alle für die Ausführung sonst noch erforderlichen bundesgesetzlichen Genehmigungen beantragt. Beantragt wurde dabei die Trassenführung der Variante 6C-R\_hKA.

**I.1.3** Dem Antrag waren die nach den Verwaltungsvorschriften für die Genehmigung des Vorhabens erforderlichen Unterlagen (Planunterlagen für den Trassenverlauf, materienrechtliche Unterlagen, Trassengenehmigungsunterlagen, Bauentwurf, Gutachten gemäß § 31a EisbG, Umweltverträglichkeitserklärung) angeschlossen.

**I.1.4** Für den Vorhabenteil im Bereich zwischen der Eigentumsgrenze ÖBB/ROeEE (derzeit in km 113,331, zukünftig vorgesehen in km 113,338) und der Projektgrenze (km 114,882) sowie alle damit verbundenen Baumaßnahmen hat die Projektwerberin ihrem Antrag eine Vollmacht der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG beigelegt.

**I.1.5** Für den Vorhabenteil im Zusammenhang mit dem Umbau der Rübenverladeanlage hat die Projektwerberin ihrem Antrag eine Vollmacht der RLG Rübenlogistik GmbH beigelegt.

**I.1.6** Aufgrund einer vorhabensbedingt möglichen erheblichen Beeinträchtigung des Natura 2000-Gebiets „Feuchte Ebene – Leithaauen“ (AT1220000) waren dem Antrag zudem die für die Durchführung einer Naturverträglichkeits- und Alternativenprüfung gemäß FFH-Richtlinie folgende Unterlagen angeschlossen:

- Bericht Variantenuntersuchung (ON 501)
- Variantenübersicht (ON 502)
- Lagepläne für die Varianten (ON 503.1 bis 503.9)
- Naturverträglichkeitserklärung/NVE (ON 311.2)

## **I.2. Sachverständige und externe UVP-Koordination**

**I.2.1** Seitens des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (Abt. IV/E2) wurden gemäß § 3b Abs. 1 UVP-G 2000 für das gegenständliche Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren für folgende Fachgebiete folgende Sachverständige (UVP-Gutachter) und folgende externe UVP-Koordination (zur Erstellung der zusammenfassenden Bewertung) mit Bescheiden vom 27. September 2022, GZ. 2022-0.645.626, bestellt bzw. der ho. Behörde als Amtssachverständige (ASV) zur Verfügung gestellt:

<b>Fachgebiet (und Kürzel)</b>	<b>Sachverständige(r)</b>
Externe UVP-Koordination ( <b>KO</b> )	Kordina und Riedmann ZT GmbH Bettina <b>Riedmann</b> , MAS ETH RP, MAS (Mediation)
Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sachgüter ( <b>RP</b> )	Kordina und Riedmann ZT GmbH Dipl.-Ing. Hans <b>Kordina</b>
Eisenbahnbau aus bautechnischer Sicht (inkl. Eisenbahnkreuzungen), Straßenbau- und Verkehr ( <b>ST</b> )	Stella & Setznagel GmbH Dipl.-Ing. Thomas <b>Setznagel</b>
Eisenbahnwesen aus betrieblicher Sicht ( <b>EB</b> )	Univ. Prof. Dipl.-Ing. Dr. Norbert <b>Ostermann</b>
Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Beleuchtung und Beschattung ( <b>ET</b> )	Ing. Wilhelm <b>Lampel</b> (ASV BMK, Abt. IV/E5)
Lärm- und Erschütterungsschutz ( <b>LA</b> )	Dipl.-Ing. Dr. Günther <b>Achs</b>
Luft und Klima ( <b>KL</b> )	A.o. Univ.-Prof. Dr. Erich <b>Mursch-Radlgruber</b>
Humanmedizin ( <b>HU</b> )	Doz. Dr. Paul <b>Wexberg</b>
Wasserbautechnik und Oberflächenwässer ( <b>WT</b> )	Dipl.-Ing. Dr. Birgit <b>Strenn</b>
Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik ( <b>HD</b> )	Geologie & Grundwasser GmbH, Mag. Christian <b>Wolf</b>
Agrarwesen und Boden ( <b>LW</b> )	Dipl. -Ing. Anton <b>Jäger</b>
Forstwesen, Waldökologie und Wildökologie ( <b>FW</b> )	Dipl.-Ing. Martin <b>Kühnert</b>
Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inkl. biologische Vielfalt und Naturschutz) ( <b>ÖK</b> )	LACON, Ransmayr, Vondruska & Wanninger OG Dipl.-Ing. Friedrich <b>Vondruska</b>
Gewässerökologie ( <b>GW</b> )	Dipl.-Ing. Reinhard <b>Wimmer</b>
Abfallwirtschaft ( <b>AW</b> )	Dipl.-Ing. Dr. Kurt <b>Schippinger</b>
Kulturgüter ( <b>DS</b> )	Dr. Martin <b>Krenn</b> (ASV Bundesdenkmalamt)

**1.2.2** Bei den behördlich bestellten Sachverständigen handelt es sich um Personen, die aufgrund ihrer langjährigen Erfahrung und mehrfach erprobten Qualifikationen bereits in früheren und auch in laufenden UVP-Verfahren nach dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000 von der Behörde bzw. von Verwaltungsgerichten bestellt wurden. Bei der Auswahl der Sachverständigen waren neben der fachlichen Qualifikation auch die durch das UVP-G 2000 gestellten Anforderungen (Teamfähigkeit und Bereitschaft zur Zusammenarbeit mit dem Ergebnis der Erstellung eines Gesamtgutachtens) und die – im Sinne der Verfahrensökonomie, –kontinuität bzw. –koordination zu sehende – Gutachtertätigkeit in dem nachfolgenden Genehmigungsverfahren gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 zu beachten.

**1.2.3** Vor der Bestellung jedes einzelnen Sachverständigen bzw. der Koordination wurde seitens der ho. Behörde gemäß § 53 iVm § 7 Abs. 1 Z 1, 2 und 4 AVG geprüft, ob Befangenheitsgründe bzw. Ausschlussgründe vorliegen und wurden im gegenständlichen Verfahren auch keine Umstände oder Anhaltspunkte vorgebracht (bzw. glaubhaft gemacht), die die Unbefangenheit des Sachverständigen in Zweifel stellen.

**I.2.4** Gemäß § 52 Abs. 4 AVG wurden die beigezogenen nichtamtlichen Sachverständigen seitens der ho. Behörde beeidet, wenn sie nicht schon für die Erstattung von Gutachten der geforderten Art im Allgemeinen beeidet waren.

**I.2.5** Die Sachverständigen hatten sodann in einem ersten Schritt unter der Anleitung der externen Koordination aus fachlicher Sicht die Prüfung der Antragsunterlagen auf Vollständigkeit und Plausibilität gemäß § 24a Abs. 2 UVP-G 2000 iVm § 13 Abs. 3 AVG vorzunehmen und dabei folgende Fragen zu beantworten:

1. *Sind die Unterlagen vollständig und grundsätzlich für die Beurteilung hinsichtlich Plausibilität und Nachvollziehbarkeit ausreichend und für die Auflage zur öffentlichen Einsicht geeignet?*
2. *Hat die Antragstellerin das Ergebnis des Vorverfahrens berücksichtigt?*
3. *Sind allenfalls vertiefende Informationen erforderlich?*
4. *Bestehen aus fachlicher Sicht Bedenken gegen das Vorhaben?*

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

**I.3.1** Die Stellen nach § 24a Abs. 3 bis 5 UVP-G 2000 wurden mit ho. Schreiben vom 27. September 2020, GZ. 2022-0.650.854, über die Einleitung des Verfahrens informiert.

Gemäß § 24a Abs. 3 UVP-G 2000 wurden die mitwirkenden Behörden gemäß § 2 Abs. 1 Z 1 sowie die Behörden gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 über die im Verfahren vorgesehenen Sachverständigen informiert, ihnen die Antragsunterlagen (einschließlich Umweltverträglichkeitserklärung/UVE) elektronisch übermittelt und eine vierwöchige Stellungnahmefrist eingeräumt, insbesondere hinsichtlich erforderlicher Fachbereiche und den vorgesehenen Fachgutachtern.

Unter anderem erfolgte eine Information mit selbiger Stellungnahmefrist gemäß § 24a Abs. 4 an die Umweltschutzverbände, die Standortgemeinden und wurden gemäß § 24a Abs. 5 auch die Formalparteien (insb. das Verkehrsarbeitsinspektorat/VAI) sowie die zu beteiligenden Ämterstellen über die Verfahrenseinleitung informiert.

Zu den im Zuge der Verfahrenseinleitung eingelangten Stellungnahmen siehe sogleich unter Punkt I.4.

**I.3.2** Mit ho. Schreiben vom 31. Oktober, GZ. 2022-0.769.269, wurde zu einer Behördenbesprechung am 11. November 2022 geladen.

**I.3.3** Den gesetzlichen Interessensvertretungen gemäß § 3 Abs. 2 Hochleistungsstreckengesetz (HIG), BGBl. Nr. 135/1989 idGF, wurden die Unterlagen betreffend die Sicherstellung des Trassenverlaufes (siehe Spruchpunkt I.2) mit Stellungnahmemöglichkeit übermittelt.

**I.3.4** Eine Koordinierung iSd § 24f Abs. 7 UVP-G 2000 mit der Behörde gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 fand regelmäßig im gegenständlichen Verfahren statt. Dabei war abzustimmen, wie die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung in den einzelnen Genehmigungen berücksichtigt werden und wurde auf eine Kontinuität der Sachverständigen im gesamten Verfahren hingewirkt.

Insbesondere wurden im gegenständlichen Fall hinsichtlich der Naturverträglichkeits- und Alternativenprüfung gemäß FFH-Richtlinie auch die an die behördlich bestellten Sachverständigen gestellten Behördenfragen in der Zusammenfassenden Bewertung koordiniert wie deren Ergebnisse in den einzelnen Genehmigungen zu berücksichtigen sind.

**I.3.5** Der hinsichtlich dem Brunnenschutzgebiet des Horizontalfilterbrunnens Pottendorf III zuständigen Behörde gemäß § 34 WRG (Amt der NÖ LReg, Abt. WA1 - Wasserrecht und Schifffahrt) wurden die Ergebnisse des Verfahrens laufend übermittelt.

#### **I.4. Kundmachung und öffentliche Auflage des Genehmigungsantrages und der Antragsunterlagen im Großverfahren (Edikt 1)**

**I.4.1** Gemäß § 24 Abs. 8 iVm §§ 9 und 9a UVP-G 2000 und unter Anwendung der Bestimmungen für Großverfahren der §§ 44a ff. AVG wurde der verfahrenseinleitende Antrag durch Edikt vom 14. November 2022, GZ. 2022-0.770.630, am 23. November 2022 kundgemacht und zwar durch Anschlag an den Amtstafeln der Standortgemeinden, im Internet auf der Homepage der Behörde sowie durch Verlautbarung in den Zeitungen Kurier Niederösterreich, Krone Niederösterreich, Krone Burgenland und Burgenländische Volkszeitung (kurz: BVZ)/Ausgabe Eisenstadt.

**I.4.2** Kundgemacht wurde mit jenem Edikt eine Auflage- und Einwendungsfrist von 23. November 2022 bis einschließlich 11. Jänner 2023 mit dem Hinweis, dass in dieser Zeit die Möglichkeit besteht, in die der Antragsunterlagen (einschließlich Umwelt- sowie Naturverträglichkeitserklärung) öffentlich Einsicht zu nehmen und zum Vorhaben eine schriftliche Stellungnahme oder Einwendung einzubringen. Auch wurde in der Kundmachung auf die Möglichkeit zur Bildung von Bürgerinitiativen, auf die Rechtsfolgen des § 44b AVG (dass Beteiligte ihre Parteistellung gemäß § 19 UVP-G 2000 verlieren, wenn sie nicht rechtzeitig schriftlich Einwendungen gegen das Vorhaben erheben) und darauf, dass alle weiteren Kundmachungen und Zustellungen in diesem Verfahren durch Edikt vorgenommen werden können, hingewiesen.

**I.4.3** Aufgelegt wurden die Unterlagen in physischer Form in den Gemeindeämtern der Standortgemeinden sowie bei der UVP-Behörde. Zudem wurden die aufgelegten Unterlagen in elektronischer Form auch im Internet auf der Homepage des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie unter [www.bmk.gv.at/eisenbahn-verfahren](http://www.bmk.gv.at/eisenbahn-verfahren) unter dem Menüpunkt „Matzleinsdorf (Wien Meidling) – Wiener Neustadt (Pottendorfer Linie)“ (bzw. <https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/eisenbahn/verfahren/matzleinsdorf/ebenfurth.html>) zur allgemeinen Einsicht zur Verfügung gestellt.

**I.4.4** Die Stellen nach § 24a Abs. 3 bis 5 UVP-G 2000 (mitwirkende Behörden gemäß § 2 Abs. 1 Z 1 (Bezirkshauptmannschaften, Bundesdenkmalamt), die Behörden gemäß § 24 Abs. 3 (Landesregierungen), Umweltschutzvereine, Standortgemeinden, sonstige Formalparteien und Arbeitsstellen wie (insb. Verkehrsarbeitsinspektorat/VAI, Wasserwirtschaftliche Planungsorgane/WPO, Standortanwälte) wurden über die Kundmachung der Antragsunterlagen informiert.

#### **I.5. Stellungnahmen und Einwendungen im Zuge der Verfahrenseinleitung sowie der öffentlichen Auflage des Genehmigungsantrages und der Antragsunterlagen**

**I.5.1** Im Rahmen der Verfahrenseinleitung gemäß § 24a UVP-G 2000 (siehe unter Punkt I.3) langten beim Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie folgende Stellungnahmen bzw. Einwendungen ein:

*(Anm. BMK: Die Nummerierung/Kategorisierung entspricht derjenigen in der Zusammenfassenden Bewertung, Fragenbereich 4 – Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen und Einwendungen)*

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

- (A001) Amt der NÖ Landesregierung Abt. Wasserrecht Und Schifffahrt, 3109 St. Pölten, Landhauspl. 1 (16.11.2022)

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

- (B001) Niederösterreichische Umweltschutz, 3109 St. Pölten, Wienerstraße 54 (28.10.2022)

**I.5.2** Im Rahmen der Auflage der Projektunterlagen zur öffentlichen Einsicht gemäß § 24 Abs. 8 iVm §§ 9 und 9a UVP-G 2000 (siehe unter Punkt I.4) von 14. November 2022 bis einschließlich 11. Jänner 2023 langten beim Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie folgende Stellungnahmen bzw. Einwendungen ein:

*(Anm. BMK: Die Nummerierung/Kategorisierung entspricht derjenigen in der Zusammenfassenden Bewertung, Fragenbereich 4 – Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen und Einwendungen)*

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

- (B001a) NÖ Landesumweltschutz, Wiener Straße 54, Stiege B, 5. Stock, 3109 St. Pölten (10.01.2023)

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

Von der Möglichkeit zur Stellungnahme haben insgesamt rund 14 Privatpersonen und ein Unternehmen Gebrauch gemacht:

- (D001) Trans Austria Gasleitung GmbH, Mag. Dieter Windisch (21.12.2022)
- (D002) Elisabeth Füssl, Feldgasse1, 2483 Ebreichsdorf (29.12.2022)
- (D003) Hubert W. Wartner, Institutsgasse 9, 2721 Bad Fischau (09.01.2023)
- (D004a - f) Josef Ahorn, Fabriksstraße 80, 2483 Weigelsdorf (22.12.2022, 27.12.2022)
- (D005) Claus Christian Schuster Villa Zaouré, Schulgasse 3, 2483 Ebreichsdorf (08.01.2023)
- (D006) Maria Melchior, Goldackerstraße 23, 2442 Unterwaltersdorf (27.12.2022)
- (D007) Robert und Sandra Szihn, Schlossgasse 18, 2490 Ebenfurth (11.01.2023)
- (D007a) Robert und Sandra Szihn, Schlossgasse 18, 2490 Ebenfurth (11.01.2023)
- (D008) DI Emil Benesch, Grenzweg 18, 2483 Weigelsdorf (11.01.2023)
- (D009) Patricia Steiner, Parzelle 1428, Ebenfurth (11.01.2023)



- (D010) Ing. Martin Bartmann, Brigitte Bartmann, DI Romana Scharf, Julian Scharf, Landeggerstraße 12a, 2490 Ebenfurth, (11.01.2023)

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

- (C001) AK Niederösterreich, AK-Platz 1, 3100 St. Pölten (19.12.2022)

### E. Stellungnahmen und Unterschriftenlisten von nachstehend angeführten Personengruppen, die gemäß § 19 Abs. 1 Z 6 UVP-G 2000 Parteistellung behaupten (Bürgerinitiativen)

- E001a Initiative „IG Schleife Ebenfurth/Unter Au, vertreten durch Sprecher Mag. Franz Haschka, Johannes Heiglasse 30, 2486 Pottendorf (11.01.2023)
- E001b Initiative „IG Schleife Ebenfurth/Unter Au, vertreten durch Sprecher Mag. Franz Haschka, Johannes Heiglasse 30, 2486 Pottendorf (11.01.2023)

**I.5.3** Nach Prüfung der Unterschriftenliste der Personengruppe „IG Schleife Ebenfurth/Unter Au“ auf Wahlberechtigung der erforderlichen (mindestens 200) Unterschreibenden schon allein durch 2 der 5 Standortgemeinden, konnte von der Behörde festgestellt werden, dass sich die Bürgerinitiative im Sinne des § 19 Abs. 4 UVP-G 2000 erfolgreich konstituiert hat.

Im Zuge des Verfahrens wurden vom Sprecher der Bürgerinitiative, Mag. Franz Haschka, Vollmachten an Herrn Josef Ahorn, Frau Maria Melchior und Herrn Claus Christian Schuster erteilt. Eine weitere Vollmacht für Frau Dr. Andrea Blaszczyk wurde in der mündlichen Verhandlung eingebracht.

**I.6.2** Die fristgerecht eingelangten Stellungnahmen bzw. Einwendungen wurden unmittelbar nach Einlangen laufend per E-Mail der UVP-Koordination zur Weiterleitung an die von der Behörde bestellten Sachverständigen – zwecks fachlicher Bearbeitung in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen – übermittelt und der Projektwerberin im Sinne des Parteiengehörs gemäß § 45 Abs. 3 AVG als Zwischenergebnis der Beweisaufnahme zur Kenntnis gebracht.

**I.6.3** Die Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen und Einwendungen und den sich daraus ergebenden Rechtsfragen durch die ho. Behörde finden sich unter Punkt VII. der gegenständlichen Bescheidbegründung.

### **I.7. Ergänzende Auskünfte gemäß § 24c Abs. 6 UVP-G 2000**

**I.7.1** Für die Erstellung der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 24d UVP-G 2000 und aufgrund der eingelangten Stellungnahmen und Einwendungen ergab sich im Zuge des Verfahrens Bedarf an vertiefenden Auskünften iSd § 24c Abs. 6 UVP-G 2000 zu mehreren Fachbereichen und wurden jene von der Projektwerberin nachgefordert (siehe unter Spruchpunkt. II.2. „Ergänzende Auskünfte gemäß § 24c Abs. 6 UVP-G 2000“).

**I.7.2** Im Zuge des gegenständlichen Verfahrens wurden insbesondere auch ergänzende Auskünfte gemäß § 24c Abs. 6 UVP-G 2000 zur Durchführung der Alternativenprüfung nachgefordert.

## **I.8. Kundmachung der Auflage der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen und weiterer Unterlagen (ergänzende Auskünfte gemäß § 24c Abs. 6 UVP-G 2000) sowie Anberaumung der öffentlichen Erörterung und der mündlichen Verhandlung im Großverfahren (Edikt 2)**

**I.8.1** Die von den Sachverständigen und der UVP-Koordination fertiggestellte und unterfertigte Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen, bestehend aus zwei Bänden (Band 1: Fragenbereich 1-3; Band 2: Fragenbereich 4 – Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen) vom 25. April 2023, inklusive eines Forsttechnischen (forstfachlichen) Gutachtens vom 2.4.2023, baut auf den fachlichen Stellungnahmen der Sachverständigen zu den Antragsunterlagen sowie zu den ergänzenden Auskünften gemäß § 24c Abs. 6 UVP-G 2000 auf und geht fachlich auf die eingelangten Stellungnahmen bzw. Einwendungen unter Berücksichtigung der Genehmigungskriterien des § 24f UVP-G 2000 ein.

**I.8.2** Gemäß § 24e Abs. 2 UVP-G 2000 und unter Anwendung der Bestimmungen für Großverfahren der §§ 44a ff. AVG wurde mit einem zweiten Edikt vom 26. April 2023, GZ. 2023-0.088.228, veröffentlicht am 3. Mai 2023, die öffentliche Auflage der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen sowie der weiteren Unterlagen sowie die Anberaumung einer öffentlichen Erörterung (am 6. Juni 2023) und einer mündlichen Verhandlung (von 20. bis 22. Juni 2023) kundgemacht und zwar durch Anschlag an den Amtstafeln der Standortgemeinden, im Internet auf der Homepage der Behörde sowie in den Zeitungen Kurier Niederösterreich, Krone Niederösterreich, Krone Burgenland und Burgenländische Volkszeitung (kurz: BVZ)/Ausgabe Eisenstadt.

**I.8.3** Kundgemacht wurde mit jenem Edikt auch eine Auflage- und Einwendungsfrist von 3. Mai bis einschließlich 9. Juni 2023 unter anderem mit dem Hinweis, dass in dieser Zeit die Möglichkeit besteht, in die der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen sowie in die weiteren Unterlagen öffentlich Einsicht zu nehmen sowie dass Parteien des Verfahrens zu den aufgelegten Unterlagen weitere Konkretisierungen zu Einwendungen, sonstige Stellungnahmen und Beweisanträge schriftlich bei der Behörde vorbringen oder dazu in der Verhandlung mündlich Stellung nehmen können.

**I.8.4** Aufgelegt wurden die Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen inklusive des Forstfachliches Gutachtens und die ergänzenden Auskünfte gemäß § 24c Abs. 6 UVP-G 2000 in physischer Form in den Gemeindeämtern der Standortgemeinden sowie bei der UVP-Behörde. Zudem wurden die aufgelegten Unterlagen in elektronischer Form auch im Internet auf der Homepage des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie unter [www.bmk.gv.at/eisenbahn-verfahren](http://www.bmk.gv.at/eisenbahn-verfahren) unter dem Menüpunkt „Matzleinsdorf (Wien Meidling) – Wiener Neustadt (Pottendorfer Linie)“ (bzw. <https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/eisenbahn/verfahren/matzleinsdorf/ebenfurth.html>) zur allgemeinen Einsicht zur Verfügung gestellt.

**I.8.5** Die Stellen nach § 24a Abs. 3 bis 5 UVP-G 2000 (mitwirkende Behörden gemäß § 2 Abs. 1 Z 1 (Bezirkshauptmannschaften, Bundesdenkmalamt), die Behörden gemäß § 24 Abs. 3 (Landesregierungen), Umweltschutzvereinigungen, Standortgemeinden, sonstige Formalparteien und Amtsstellen wie (insb. Verkehrsarbeitsinspektorat/VAI, Wasserwirtschaftliche Planungsor-

gane/WPO, Standortanwälte) wurden über die Kundmachung der Zusammenfassenden Bewertung und die Anberaumung der öffentlichen Erörterung und der mündlichen Verhandlung informiert.

### **I.9. Stellungnahmen und Einwendungen im Zuge der öffentlichen Auflage der zusammenfassenden Bewertung und weiterer Unterlagen (ergänzende Auskünfte gemäß § 24c Abs. 6 UVP-G 2000)**

**I.9.1** Im Rahmen der öffentlichen Auflage der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen und der ergänzenden Auskünfte (siehe unter Punkt I.8) bis 9. Juni 2023 langten beim Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie fristgerecht folgende weitere Konkretisierungen zu Einwendungen, sonstige Stellungnahmen und Beweisanträge schriftlich ein, die in der mündlichen Verhandlung beantwortet und als Beilage zur Verhandlungsschrift genommen wurden:

*(Anm. BMK: Die Nummerierung/Kategorisierung entspricht derjenigen in der Zusammenfassenden Bewertung, Fragenbereich 4 – Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen und Einwendungen)*

- B002 Standortanwalt Burgenland (Beilage ./7)
- B003 Standortanwalt Niederösterreich (Beilage ./8)
- B004 Wasserwirtschaftliches Planungsorgan Burgenland (Beilage ./9)
- Stellungnahme der ÖBB zur Zusammenfassenden Bewertung (3 Teile) (Beilage ./10)
- E002 Bürgerinitiative „IG Ebenfurth/Unter Au“, vertreten durch RA Haslinger/Nagele (Beilage ./11) (siehe auch E001 in ZB)
- D011 Patricia Steiner, vertreten durch RA Haslinger/Nagele (Beilage ./12) (siehe auch D009 in ZB)
- D012 Ing. Martin Bartmann, Brigitte Bartmann, DI Romana Scharf, Julian Scharf; alle vertreten durch RA Haslinger/Nagele (Beilage ./13) (siehe auch D010 in ZB-FB4)
- D013 Robert u. Sandra Szihn, alle vertreten durch RA Haslinger/Nagele (Beilage ./14) (siehe auch D007 und D007a in ZB-FB4)

**I.9.2.** Die Beantwortung der eingelangten Vorbringen durch die Sachverständigen findet sich im Dokument „Gutachterliche Auseinandersetzungen mit den Einwendungen vor der Verhandlung (09.06.2023)“, welche als Beilage ./18 zur Verhandlungsschrift genommen wurde.

### **I.10. Öffentliche Erörterung, mündliche Verhandlung und Schluss des Ermittlungsverfahrens**

**I.10.1.** Mit Edikt vom 26. April 2023 wurde unter anderem eine öffentliche Erörterung (am 6. Juni 2023) und eine mündliche Verhandlung (von 20. bis 22. Juni 2023) anberaumt und angegeben, dass diese Amtshandlungen im Stadtsaal, Rathausstraße 3, 2490 Ebenfurth, stattfinden.

**I.10.2** Um einen ordnungsgemäßen Ablauf der öffentlichen Erörterung und der mündlichen Verhandlung gewährleisten zu können, wurde unter anderem auch kundgemacht, dass eine Einteilung in Fachbereiche vorgesehen ist und an den jeweiligen Verhandlungstagen vor Ort

eine Rednerliste aufliegen wird, in die sich Beteiligte, die eine Wortmeldung abgeben wollen, bereits vor Verhandlungsbeginn eintragen können.

**I.10.3** Im Zuge der Rechtsbelehrungen zu Beginn der Verhandlung erteilte der Verhandlungsleiter die Verfahrensordnung, dass sämtliche mündlich vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen, bei Bedarf unter Zuhilfenahme der anwesenden Vertreterinnen und Vertreter der Behörde zu Protokoll zu diktieren und zu unterfertigen sind. Es erfolgte auch der Hinweis, dass nur protokollierte Stellungnahmen und Einwendungen im weiteren Verfahren berücksichtigt werden können.

Dementsprechend trugen die Verhandlungsteilnehmenden ihre Anliegen, Fragen, Einwendungen bzw. Anträge vor und gaben sie anschließend bei den im Verhandlungssaal dafür vorgesehenen Schreibplätzen zu Protokoll. Die Sachverständigen bzw. die Vertreterinnen und Vertreter der Projektwerberin beantworteten die an sie gerichteten Fragen vorerst mündlich und gaben die Beantwortungen im Anschluss daran ebenfalls schriftlich zu Protokoll.

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

**I.10.4** Im Zuge der mündlichen Verhandlung wurde von der Projektwerberin folgende (geringfügige) Projektadaptierung bekannt gegeben (siehe VH-Schrift S. 92):

*In der Risikoanalyse Grundwasserschutz, Ordnungsnummer 314.16, wird ausgeführt, dass im Abschnitt zwischen ca. km 39,50 bis ca. km 40,64 bei der Herstellung des Oberbaus bzw. der Gleisanlagen mittels AHM (Aushubmaschine) unter der Tragschichte ein Geotextil (Qualität 450 g/m<sup>2</sup>) eingebracht werden soll. Derzeit ist jedoch kein RVS-zertifiziertes Geotextil mit einem Gewicht von 450 g/m<sup>2</sup> erhältlich.*

*Aus diesem Grund soll die Anforderung an das im Abschnitt zwischen ca. km 39,50 bis ca. km 40,64 unter den Tragschichten eingebaute Geotextil wie folgt geändert werden: „Im Abschnitt zwischen ca. km 39,50 bis ca. km 40,64 wird im Zuge der gleisgebundenen Herstellung des Oberbaus bzw. der Gleisanlagen mittels AHM (Aushubmaschine) zur Schaffung einer zusätzlichen Retardierung ein Geotextil entsprechend den Anforderungen der RVS und einer maximalen vertikalen Wasserdurchlässigkeit von 55 mm/s eingebracht“.*

**I.10.5** Nach jeweiligem Abschluss der inhaltlichen Behandlung eines Fachbereichs in der Verhandlung wurde aufgrund vorliegender Entscheidungsreife das Ermittlungsverfahren gemäß § 39 Abs. 3 AVG iVm § 16 Abs. 3 UVP-G 2000 im Hinblick auf diesen Fachbereich für geschlossen erklärt mit der Wirkung, dass neue Tatsachen und Beweismittel für diese Teilbereiche nicht mehr vorgebracht werden können. Während der Verhandlung wurde schlussendlich das Ermittlungsverfahren für alle Fachbereiche für geschlossen erklärt. Den dem entgegenstehenden im bisherigen Verfahren und in der mündlichen Verhandlung vorgebrachten Anträgen wurde demnach nicht stattgegeben.

**I.10.6** Bei der Abfassung des Protokolls hielt sich die Behörde an die Bestimmungen der §§ 14 und 44e Abs. 3 AVG. Die Niederschrift wurde als Ergebnisprotokoll elektronisch erstellt und wurde auf die vollständige Wiedergabe des Inhalts der Niederschrift am Ende der Verhandlung abgesehen. Verhandlungsteilnehmende, die sich zu Wort gemeldet haben, wurde im Zuge der mündlichen Verhandlung je ein Ausdruck ihrer in der Schreibstelle diktierten Wortmeldung sowie – wenn gewünscht auch die jeweilige Beantwortung der Sachverständigen –

persönlich übergeben. Der Projektwerberin wurden die diktierten Wortmeldungen gesammelt zur Verfügung gestellt.

**I.10.7** Die Verhandlungsteilnehmer wurden am Ende der Verhandlung darüber informiert, binnen zwei Wochen ab Veröffentlichung der Verhandlungsschrift Einwendungen wegen behaupteter Unvollständigkeit oder Unrichtigkeit der Verhandlungsschrift erheben zu können.

### **I.11. Auflage der Verhandlungsschrift**

**I.11.1** Nach Ende der Verhandlung wurde die Verhandlungsschrift (Niederschrift zur mündlichen Verhandlung vom 20. bis 22. Juni 2023) vom 28. Juni 2023, GZ. 2023-0.359.830, von der UVP-Behörde fertiggestellt und elektronisch signiert.

Die Verhandlungsschrift samt Beilagen wurde sodann bei der UVP-Behörde und den Gemeindegemeindämtern der Standortgemeinden über mindestens drei Wochen während der Arbeitsstunden zur öffentlichen Einsicht aufgelegt und gemäß § 44e Abs. 3 AVG auf der Homepage des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie bis zum Verfahrensende unter [www.bmk.gv.at/eisenbahn-verfahren](http://www.bmk.gv.at/eisenbahn-verfahren) unter dem Menüpunkt „Matzleinsdorf (Wien Meidling) – Wiener Neustadt (Pottendorfer Linie)“ (bzw. <https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/eisenbahn/verfahren/matzleinsdorf/ebenfurth.html>) bereitgestellt.

**I.11.2.** Die öffentliche Auflage der Verhandlungsschrift wurde den Personen, die eine Ausfertigung verlangt hatten, mitgeteilt. Vom Versand von Ausdrucken wurde aus Nachhaltigkeitsgründen abgesehen. Gemäß § 44e Abs. 3 AVG konnten sich jedoch die Beteiligten von der Verhandlungsschrift Abschriften selbst anfertigen oder auf ihre Kosten Kopien oder Ausdrücke erstellen lassen.

### **I.12. Mitteilungen, Stellungnahmen und Anträge nach der Verhandlung**

**I.12.1** Nach der mündlichen Verhandlung und Schluss des Ermittlungsverfahrens informierte die Haslinger / Nagele RA GmbH mit Schreiben vom 17. Juli 2023, ho. eingelangt 19. Juli 2023, im Vollmachtsnamen jeweils 1. für die Einschreiter Ing. Martin Bartmann, Brigitte Bartmann, DI Romana Scharf und Julian Scharf, alle Landeggerstr. 12a, 2490 Ebenfurth, weiters 2. für die Einschreiter Robert und Sandra Szihn, beide Schlossgasse 18, 2490 Ebenfurth, weiters 3. für die Einschreiterin Patricia Steiner, Parzelle 1428, 2490 Ebenfurth sowie 4. für die Bürgerinitiative „INITIATIVE IG Schleife Ebenfurth/Unter Au“, Johannes Heiglasse 30, 2486 Pottendorf, in einer Mitteilung über die jüngere Judikatur des EuGH (C-444/21 vom 29.6.2023) und des Bundesverwaltungsgerichts (W109 2247200-2/201E vom 30.6.2023) zum Thema Natura 2000 und der damit verbundenen Alternativenprüfung sowie über die Anwendbarkeit dieser Erkenntnisse auch auf das gegenständliche Vorhaben.

Vorgebracht wurde eine Rechtsfrage und war daher eine weitere fachliche Befassung der behördlich bestellten Sachverständigen nicht erforderlich. Eine rechtliche Auseinandersetzung erfolgte unter Punkt VII. der Bescheidbegründung.

**I.12.2** Mit Schreiben vom 10. Oktober 2023 regte die ÖBB Infrastruktur AG an, die aufschiebende Wirkung von allfälligen Bescheidbeschwerden für bestimmte Baumaßnahmen zum Vor-

habensbestandteil des Ausbaus der Pottendorfer Linie auszuschließen und legte am 10. November 2023 aufgrund einer Aufforderung durch die ho. Behörde eine ergänzende Stellungnahme zur Klarstellung der Dringlichkeit des vorzeitigen Vollzuges vor sowie eine Darstellung verschiedener möglicher betrieblicher Folgenszenarien eines Verzugs (Szenarien, für den Fall, dass die Aufrechterhaltung dieser Wegverbindung nicht in geplanter Form erfolgen kann; Näheres dazu unter Punkt V.6 der Begründung).

**I.12.3** Ansonsten sind bis zur Erlassung des Bescheides keine weiteren schriftlichen Stellungnahmen bzw. ergänzenden Äußerungen und Einwendungen bei der UVP-Behörde eingelangt.

## **II. Rechtliche Erwägungen zum Verfahrensgang**

### **II.1 Zuständigkeit**

**II.1.1** Gemäß § 12 Abs. 2 Eisenbahngesetz 1957 (EisbG 1957) ist die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zuständige Behörde für alle Hauptbahnen, zu denen gemäß § 4 Abs. 1 Z 1 EisbG unter anderem auch Schienenbahnen, die gemäß § 1 HIG zu Hochleistungsstrecken erklärt worden sind, zählen.

Das gegenständliche Vorhaben betrifft Teile der Strecke „*Wien (einschließlich Terminal Inzersdorf) – Pottendorf – Wiener Neustadt*“ (ÖBB-Strecke 106 01, sog. „Pottendorfer Linie“), welche mit 1. Verordnung zum Hochleistungsstreckengesetz (HIG) der Bundesregierung vom 27. Juli 1989 (BGBl 1989/370) zur Hochleistungsstrecke erklärt wurde, sowie Teile der Strecke „*Wien - Eisenstadt – Oberwart ...*“ (ÖBB Strecke 171 01 sowie Raaberbahn-Strecke 60 101), welche mit 3. Verordnung zum HIG der Bundesregierung vom 4. Februar 1994 (BGBl. Nr. 83/1994) zur Hochleistungsstrecke erklärt wurde.

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

**II.1.2** Gemäß § 24 Abs. 1 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 (UVP-G 2000) ist die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zudem zuständige Behörde für Vorhaben, die gemäß § 23b einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen sind. Für jene ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung und ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen hinsichtlich aller vom Bund zu vollziehenden, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen, auch soweit sie in den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinden fallen. Für Vorhaben nach § 23b Abs. 2 ist ein vereinfachtes Verfahren durchzuführen.

Für das gegenständliche Vorhaben war gemäß § 23b Abs. 2 Z. 1 UVP-G 2000 ein vereinfachtes Verfahren nach dem 3. Abschnitt des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 (UVP-G 2000) durchzuführen nachdem es auf die Änderung der Trasse bzw. die Zulegung eines Gleises auf einer Eisenbahn-Hochleistungs- und -Fernverkehrsstrecke auf einer durchgehenden Länge von weniger als 10 km abzielt.

Die vom Vorhaben betroffenen Hochleistungsstrecken unterliegen als Teil des europäischen Eisenbahnnetzes den grundlegenden Anforderungen sowie funktionellen und technischen Spezifikationen (TSI), welche in der Richtlinie 2008/57/EG und den damit verbundenen TSI definiert sind, und sind somit als Fernverkehrsstrecken zu qualifizieren.

**II.1.3** Daneben ergibt sich im gegenständlichen Fall auch eine UVP-Pflicht gemäß § 23b Abs. 2 Z 2 lit a UVP-G 2000 nachdem das Vorhaben den Neubau einer Eisenbahnstrecke bzw. ihrer Teilabschnitte beinhaltet, durch welche schutzwürdige Gebiete der Kategorien A (Natura 2000-Gebiet) und C (Brunnenschutzgebiet) des Anhanges 2 des UVP-G 2000 berührt werden.

**II.1.4** Im Zuge des gegenständlichen (teilkonzentrierten) Genehmigungsverfahrens waren daher die Genehmigungsvoraussetzungen des § 24f Abs. 1 UVP-G 2000 zu prüfen sowie die materiellen Genehmigungsbestimmungen des § 3 Abs. 2 HIG (Trassengenehmigung inkl. Sicherstellung des Trassenverlaufs), des §§ 31 ff des EisbG (eisenbahnrechtliche Baugenehmigung), des § 17 f Forstgesetz (Rodungsbewilligung) sowie die wasserrechtlichen Genehmigungstatbestände (Wasserrechtliche Bewilligung, insb. hinsichtlich §§ 32, 38, 40, 41 und 105 WRG) mitanzuwenden.

**II.1.5** Gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 hat die Landesregierung ein (nachfolgendes) teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen, in dem sie alle vom Land zu vollziehenden, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen Genehmigungsbestimmungen, auch soweit sie in den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde fallen, anzuwenden hat. Dazu gehört insbesondere das naturschutzrechtliche Verfahren, welches somit nicht Gegenstand des Verfahrens bei der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie ist.

**III.1.6** Gemäß § 24f Abs. 7 UVP-G 2000 hatte die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie die Genehmigungsverfahren mit den nach § 24 Abs. 3 zuständigen Behörden (Landesregierungen) zu koordinieren.

**III.1.7** Hinsichtlich der Zuständigkeit für die Durchführung der Naturverträglichkeitsprüfung sowie der Alternativenprüfung gemäß FFH-Richtlinie wird auf vorangestellten Punkt III.1.6. sowie auf die Ausführungen zur Alternativenprüfung verwiesen.

## **II.2 Beiziehung von Sachverständigen gemäß § 3b Abs. 1 UVP-G 2000**

**II.2.1** Die Festlegung der Fachbereiche, für die ein Gutachter zu bestellen ist sowie die Auswahl der Sachverständigen und der externen UVP-Koordination erfolgte durch die UVP-Behörde. Die ausgewählten Sachverständigen sind amtsbekannt und konnte hinsichtlich deren fachlicher Qualifikation auf die Erfahrungen der langjährigen Zusammenarbeit in zahlreichen eisenbahnrechtlichen und UVP-Verfahren zurückgegriffen werden.

Gemäß § 3b Abs. 1 UVP-G 2000 ist die Beiziehung von nichtamtlichen Sachverständigen (als Prüfgutachter oder UVP-Koordination) auch ohne das Vorliegen der Voraussetzungen des § 52 Abs. 2 und 3 AVG zulässig. Weiters ist gemäß § 3b Abs. 1 UVP-G 2000 auch die Bestellung von fachlichen Anstalten, Instituten und Unternehmen als Sachverständige für zulässig.

**II.2.2** Gemäß § 53 Abs. 1 AVG sind nichtamtliche Sachverständige ausgeschlossen, wenn einer der Gründe des § 7 Abs. 1 Z 1, 2 und 4 zutrifft; außerdem können sie von einer Partei abgelehnt werden, wenn diese Umstände glaubhaft machen, die die Unbefangenheit oder Fachkunde des Sachverständigen in Zweifel stellen. Die Ablehnung kann vor der Vernehmung des Sachverständigen, später aber nur dann erfolgen, wenn die Partei glaubhaft macht, daß sie den Ablehnungsgrund vorher nicht erfahren oder wegen eines für sie unüberwindbaren Hindernisses nicht rechtzeitig geltend machen konnte.

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

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

Von der ho. Behörde wurde gemäß § 53 iVm § 7 Abs. 1 Z 1, 2 und 4 AVG im Sinne der Rechtsprechung des VwGH (vgl. z.B. VwGH 12.5.1992, 91/08/0139) bereits vor der Bestellung jedes Sachverständigen geprüft, ob Befangenheitsgründe bzw. Ausschließungsgründe vorliegen und wurden im gegenständlichen Verfahren auch keine Umstände oder Anhaltspunkte vorgebracht (bzw. glaubhaft gemacht), die die Unbefangenheit des Sachverständigen in Zweifel stellen.

**II.2.3** Gemäß § 52 Abs. 4 AVG wurden die beigezogenen nichtamtlichen Sachverständigen beeidet, wenn sie nicht schon für die Erstattung von Gutachten der geforderten Art im Allgemeinen beeidet waren.

**II.2.4** Gemäß der Koordinierungsverpflichtung gemäß § 24f Abs. 7 UVP-G 2000 der ho. Behörde gemäß § 24 Abs. 1 mit der Behörde gemäß § 24 Abs. 3 auf die Kontinuität der Sachverständigen im gesamten Verfahren hingewirkt.

### **II.3 Überprüfung der der Antrags- bzw. Projektunterlagen (Vollständigkeitsprüfung)**

**II.3.1** Gemäß § 24a UVP-G 2000 waren nach Einbringung des Genehmigungsantrags einschließlich der für die Genehmigung des Vorhabens erforderlichen Unterlagen und der Umweltverträglichkeitserklärung durch die Projektwerberin bei der Behörde gemäß § 24 Abs. 1 jene auf ihre Vollständigkeit, Mängelfreiheit und deren Eignung zur öffentlichen Auflage zu prüfen und war gegebenenfalls gemäß § 24a Abs. 2 UVP-G 2000 iVm § 13 Abs. 3 AVG die Ergänzung des Genehmigungsantrages oder der Umweltverträglichkeitserklärung aufzutragen.

Dazu ist ergänzend anzumerken, dass das Bundesverwaltungsgericht in seinen Erkenntnissen vom 29. September 2017, W104 2120271-1/202E, und 11. Jänner 2017, W113 2120038-1/135E, festgehalten hat, die Bestimmung des § 13 Abs. 3 AVG – ebenso wie die Vorschriften des § 24 Abs. 2 und des § 24a UVP-G 2000 – nicht dem Schutz der vom Vorhaben betroffenen Einwander/Nachbarn/Projektgegner dient, sondern einer zügigen Genehmigung des Vorhabens



und einer Begrenzung der zeitlichen und kapazitätsmäßigen Belastung der Behörde dienen soll. Eine Verfahrenspartei hat nach der ständigen Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes kein Recht darauf, dass die Planunterlagen und sonstigen Belege vollständig und der Rechtslage entsprechend der Behörde vorgelegt werden (z.B. VwGH 12.06.2012, 2010/05/0201; 15.05.2012, 2009/05/0025).

**II.3.2** Die gegenständlichen Unterlagen wurden gemäß den oben angeführten Bestimmungen von den behördlich bestellten Sachverständigen dahingehend geprüft, ob sie vollständig, mangelfrei und für die öffentliche Auflage geeignet sind, d.h. der Informationsgehalt ausreichend ist für eine sachgerechte inhaltliche Prüfung der Projektunterlagen durch die Öffentlichkeit bzw. - im Hinblick auf die Wahrung ihrer Rechte - der Bürger und Bürgerinnen sowie auch für die Beurteilung durch die Sachverständigen selbst. Es konnte festgestellt werden, dass die Unterlagen diese Voraussetzungen erfüllen, ungeachtet allfällig für die Erstellung der zusammenfassender Bewertung notwendig werdender ergänzender Auskünfte gemäß § 24c Abs. 6 UVP-G 2000.

#### **II.4 Großverfahren gemäß § 44a ff AVG, Kundmachung des verfahrenseinleitenden Antrages (Edikt 1) sowie der zusammenfassenden Bewertung und weiterer Unterlagen und der Anberaumung der öffentlichen Erörterung und der mündlichen Verhandlung (Edikt 2)**

**II.4.1** Wie schon unter Punkt I.4. der Begründung ausgeführt, wurde das gegenständliche Vorhaben samt dem verfahrenseinleitenden Antrag gemäß § 24 Abs. 8 und §§ 9 und 9a UVP-G 2000 iVm §§ 44a und 44b AVG 1991 im Großverfahren mit Edikt vom 14. November 2022, GZ. 2022-0.770.630, veröffentlicht am 23. November 2022, kundgemacht und die diesem Vorhaben zugrundeliegenden Unterlagen unter gleichzeitiger Einräumung einer Stellungnahme- bzw. Einwendungsfrist im Zeitraum von 23. November 2022 bis einschließlich 11. Jänner 2023 – somit mindestens sechs Wochen – zur öffentlichen Einsichtnahme aufgelegt mit dem Hinweis zur Möglichkeit zur Einbringung von Stellungnahmen und Einwendungen.

**II.4.2** § 44a Abs. 1 AVG sieht als Voraussetzung für die Anwendung der Großverfahrensbestimmungen vor, dass an der Verwaltungssache voraussichtlich insgesamt mehr als 100 Personen beteiligt sind. Nach dem Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 11. Oktober 2007, Zl. VwGH 2006/04/0250, bedeutet die Wortfolge in § 44a Abs. 1 AVG „voraussichtlich insgesamt mehr als 100 Personen beteiligt“, dass die Behörde eine Prognoseentscheidung zu treffen hat, wobei sich die Rechtmäßigkeit dieser Entscheidung nach den Verhältnissen vor Durchführung des Ermittlungsverfahrens richtet. Nach den Materialien (AB 1167 BlgNR 20. GP, 32; vergleiche dazu auch Hengstschläger/Leeb, AVG (2005) § 44a Rz 4 und Grabenwarter, Großverfahren nach dem AVG, ZfV 2000/1741a, 721ff) muss sich die „getroffene Prognoseentscheidung ... auf konkrete Tatsachen oder Erfahrungssätze stützen“.

**II.4.3** Im gegenständlichen Verfahren stützte sich die nach § 44a Abs. 1 AVG zu treffende Prognoseentscheidung, dass an diesem Verwaltungsverfahren voraussichtlich insgesamt mehr als 100 Personen beteiligt sind, auf den Umstand, dass durch die Baumaßnahmen entlang dem dicht verbauten Gebiet der Standortgemeinden eine Vielzahl von Nachbarn betroffen sein können bzw. konkret betroffen sind.

Erfahrungsgemäß und unzweifelhaft ist dabei nach den bisherigen von der ho. Behörde geführten UVP-Verfahren zu Fernverkehrsstrecken gemäß § 3 HIG in Verbindung mit dem UVP-G 2000 mit mehr als 100 Beteiligten zu rechnen. Zu verweisen ist diesbezüglich insbesondere auf die Parteienverzeichnisse in den Projektunterlagen (unter ON 417.1 bis 417.80 Grundeinlöseunterlagen, -pläne und -verzeichnisse gemäß Eisenbahngesetz, weiters unter ON 420.1.1. Technischer Bericht zur wasserrechtlichen Einreichung unter Punkt 10 „Fremde Rechte“ gemäß Wasserrechtsgesetz sowie unter ON 430.1 „Bericht Rodungen und Aufforstungen“ gemäß Forstgesetz), wobei davon auszugehen ist, dass betroffene Wohnobjekte in der Regel von mehr als einer Person bewohnt werden. Unter der Berücksichtigung sonstiger allfälliger Immissionseinwirkungen ist somit zweifellos von mehr als 100 Beteiligten im gegenständlichen Verwaltungsverfahren auszugehen.

**II.4.4** Die Kundmachung des Antrages durch Edikt hatte zur Folge, dass Personen ihre Stellung als Partei verlieren, soweit sie nicht rechtzeitig innerhalb der Auflage- und Einwendungsfrist bei der Behörde schriftlich Einwendung erheben (§ 44b AVG). Auf diese Wirkung wurde im Edikt hingewiesen.

Auf § 40 Abs. 1 UVP-G 2000 wird hingewiesen, wonach erstmals in einer Bescheidbeschwerde vorgebrachte Einwendungen oder Gründe nicht zulässig sind, wenn deren erstmaliges Vorbringen im Rechtsmittelverfahren missbräuchlich oder unredlich ist.

**II.4.5** Wie schon unter Punkt I.8. der Begründung ausgeführt, wurde gemäß § 24e Abs. 2 UVP-G 2000 und unter Anwendung der Bestimmungen für Großverfahren der §§ 44a ff. AVG mit Edikt vom 26. April 2023, GZ. 2023-0.088.228, veröffentlicht am 3. Mai 2023, die öffentliche Auflage der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen sowie der weiteren Unterlagen sowie die Anberaumung einer öffentlichen Erörterung und einer mündlichen Verhandlung kundgemacht und mit jenem Edikt auch eine Auflage- und Einwendungsfrist von 3. Mai bis einschließlich 9. Juni 2023 – somit mindestens vier Wochen – eingeräumt mit den Hinweisen, dass in jenem Zeitraum die Möglichkeit besteht, in die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen sowie in die weiteren Unterlagen öffentlich Einsicht zu nehmen sowie dass Parteien des Verfahrens zu den aufgelegten Unterlagen weitere Konkretisierungen zu Einwendungen, sonstige Stellungnahmen und Beweisanträge schriftlich bei der Behörde vorbringen oder dazu in der Verhandlung mündlich Stellung nehmen können (siehe § 14 UVG-G 2000).

Nach § 44d Abs. 1 AVG konnte eine mündliche Verhandlung gemäß § 44a Abs. 3 AVG durch Edikt anberaumt werden, da der Antrag gemäß § 44a Abs. 1 AVG kundgemacht worden ist.

**II.4.6** Gemäß § 44f Abs. 1 AVG kann die Behörde Schriftstücke durch Edikt zustellen mit der Wirkung, dass mit Ablauf von zwei Wochen nach dieser Verlautbarung das Schriftstück als zugestellt gilt. Die Behörde macht daher von dieser Bestimmung Gebrauch, um den Bescheid zugestellt bzw. um die Auflage des verfahrensabschließenden Bescheids gemäß § 24f Abs. 13 UVP-G 2000 und § 3 Abs. 4 HIG kundzumachen.

## **II.5 Zeitplan**

**II.5.1** Gemäß § 24b Abs. 1 UVP-G 2000 hat die Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 einen Zeitplan (GZ. 2022-0.770.630) für den Ablauf des Verfahrens erstellt und gemeinsam mit der Kundmachung des verfahrenseinleitenden Antrags am 23. November 2023 im Internet auf der

Homepage des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie veröffentlicht.

**II.5.2** Anzumerken ist in diesem Zusammenhang auch, dass dem Zeitplan und den darin festgelegten Fristen keine Verbindlichkeit zukommt, sondern der Zeitplan der behördeninternen Ablaufplanung und -gliederung des Verfahrens dient (vgl. z.B. *Eberhartinger-Tafill/Merl*, Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, Kommentar, § 7 und § 24b).

### **III. Erhobene Beweise**

Im Zuge des Ermittlungsverfahrens wurde von der UVP-Koordination und den beigezogenen behördlich bestellten Sachverständigen (siehe unter Punkt I.3) die aus zwei Bänden bestehende zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen vom 25. April 2023 bestehend aus folgenden Fachgebieten erstellt:

- Eisenbahnbau (inkl. Eisenbahnkreuzungen), Straßenbau und -verkehr
- Eisenbahnbetrieb
- Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Licht/Blendung/ und Beschattung
- Abfallwirtschaft
- Agrarwesen und Boden
- Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sachgüter
- Kulturgüter
- Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik
- Wasserbautechnik und Oberflächenwässer
- Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt und Naturschutz)
- Gewässerökologie
- Forstwesen, Waldökologie und Wildökologie (siehe hierzu auch das Forstfachliche Gutachten vom 2.4.2023)
- Luft und Klima
- Lärm- und Erschütterungsschutz
- Humanmedizin

Das eingereichte Projekt wurde unter Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen, d.h. die im Verfahren beigezogenen Sachverständigen haben die umweltrelevanten Auswirkungen des Vorhabens geprüft und in der zusammenfassenden Bewertung – über jene im bereits im Projekt implementierten - Maßnahmen zur Verringerung bzw. Verhinderung von Auswirkungen sowie Kontrollmaßnahmen im Hinblick auf das UVP-G 2000 formuliert und zur behördlichen Vorschreibung vorgeschlagen.

Desweiteren wurde die Genehmigungsfähigkeit des Projektes auch nach den mitanzuwendenden materiellrechtlichen Genehmigungsbestimmungen fachlich beurteilt.

#### **III.1 Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen (ZB): Fragenbereiche 1 bis 4**

Von der externen UVP-Koordination wurde gemeinsam mit der UVP-Behörde ein Untersuchungsrahmen („Leitfaden und Bearbeitungsgrundlage“) für die Erstellung der Zusammenfassenden Bewertung (kurz: „ZB“) erstellt, wobei die konkretisierten Fragestellungen in vier Bereiche (inkl. Maßnahmenkatalog) gegliedert wurden:

**Band 1:**

1. Fragenbereich 1 (ab S. 31 ff der ZB): Alternativen, Varianten, Nullvarianten sowie „NVE“
2. Fragenbereich 2 (ab S. 145 ff der ZB): Auswirkungen des Vorhabens, Maßnahmen, Kontrolle
3. Fragenbereich 3 (ab S. 457 ff der ZB): Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes
4. Maßnahmenkatalog (ab S. 472 ff der ZB): zusätzliche zwingende/empfohlene Maßnahmen; Maßnahmen zur Beweissicherung und zur begleitenden Kontrolle

**Band 2:**

5. Fragenbereich 4: Fachliche Auseinandersetzung mit den Einwendungen (und Stellungnahmen)

Festzuhalten ist, dass die Zusammenfassende Bewertung vom 25. April 2023 in ihrer Grundstruktur einem Umweltverträglichkeitsgutachten entspricht. Es wurden somit alle umweltrelevanten Genehmigungsvoraussetzungen von den Sachverständigen der betroffenen Fachbereiche überprüft. Eine integrative Betrachtung wurde durch die Erarbeitung des gemeinsamen Gutachtens durchgeführt. Während des Prozesses der Erstellung der zusammenfassenden Bewertung gab es einen fächerübergreifenden Sachverständigenaustausch, in dem Wirkungen auch summarisch betrachtet wurden.

Hinsichtlich des Maßnahmenkatalogs (siehe Zusammenfassende Bewertung unter Punkt 5 oder gleichlautend auch in Beilage ./6 zur Verhandlungsschrift „Maßnahmenkatalog [Fassung vor der Verhandlung]“) wird darauf hingewiesen, dass sämtliche von den behördlich bestellten Sachverständigen als (zusätzlich über die bereits im Projekt enthaltenen) zwingend erforderlich erachteten bzw. der Behörde zur Vorschreibung vorgeschlagenen sowie in der mündlichen Verhandlung ergänzten bzw. präzisierten Maßnahmen (siehe auch Beilage ./19 zur Verhandlungsschrift „Maßnahmenkatalog [Fassung nach der Verhandlung]“) in den Spruch des Bescheides unter Spruchpunkt IV. („Nebenbestimmungen“) aufgenommen und damit verbindlich vorgeschrieben wurden.

### **III.1.1 Fragenbereich 1 („Alternativen, Varianten, Nullvarianten sowie NVE“)**

Im Fragenbereich 1 der Zusammenfassenden Bewertung wurden gemäß § 24c UVP-G 2000 die Vor- und Nachteile der von der Projektwerberin geprüften Alternativen sowie die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens (Nullvariante) entsprechend § 1 Abs. 1 Z3 UVP-G 2000 begutachtet. Weiters wurden die umweltrelevanten Vor- und Nachteile der von der Projektwerberin geprüften Standort- oder Trassenvarianten entsprechend § 1 Abs. 1 Z4 UVP-G 2000 dargelegt. Dies betrifft die Fragen 1 bis 4 in der Zusammenfassenden Bewertung.

Fragen 5-9 der Zusammenfassenden Bewertung betreffen hingegen die gegenständlich durchgeführte Naturverträglichkeitsprüfung und Alternativenprüfung gemäß Art. 6 Abs. 3 und 4 FFH-Richtlinie.

### **III.1.1.1 Fragenbereich 1 – Überblick über die Themen/Fragen**

Im Konkreten hatten die Sachverständigen der von der Fragestellung betroffenen Fachbereiche im Fragenbereich 1 (Alternativen, Varianten, Nullvarianten sowie NVE) folgende Fragen zu beantworten:

1. Strategische Prüfung Verkehr:
  - a. Gab es eine strategische Prüfung Verkehr?  
oder
  - b. Gibt es andere analoge Pläne, Programme oder Konzepte, die zur Festlegung der Grundlagen für das vorliegende Projekt beigetragen haben?
  
2. Erfordernis des Infrastrukturprojekts:
  - a. Ist das Erfordernis des Infrastrukturprojektes Errichtung Schleife Ebenfurth ausreichend dargelegt und begründet?
  - b. Wurde bei der Prüfung der Alternativen und der Auswahl der Vorschlagstrasse den Rahmenbedingungen der TEN-Leitlinien Rechnung getragen?
  - c. Ergeben sich aus fachlicher Sicht in der Darstellung der geprüften Standort- oder Trassenvarianten maßgebliche Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin?
  
3. Vor- und Nachteile der geprüften Alternativen:

Werden die Vor- und Nachteile der von der Projektwerberin geprüften Alternativen dargelegt?

Ergeben sich aus fachlicher Sicht in der Darstellung der geprüften Alternativen maßgebliche Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin
  
4. Nullvariante:

Ergeben sich in Bezug auf das Unterbleiben des Vorhabens (Nullvariante) aus fachlicher Sicht maßgebliche Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin?

4a) Realisierung des Vorhabens: Ergeben sich in Bezug auf das Vorhaben positive Effekte in ihrem Fachgebiet die für die Realisierung des Vorhabens sprechen, insbesondere unter Abwägung relevanter Interessen der Materiegesetzte oder des Gemeinschaftsrechts. Welche Effekte sind das?
  
5. Naturverträglichkeitsprüfung/NVP:

Wird durch das Vorhaben (Auswahltrasse) allein oder in Kumulation mit anderen Plänen und Projekten das Natura 2000-Gebiet zu irgendeinem Zeitpunkt als Gebiet als solches (Integrität des Gebiets) oder in seinen für die Erhaltungsziele wesentlichen Bestandteilen erheblich beeinträchtigt bzw. steht es der Erreichung von Erhaltungszielen (oder andernfalls dem generellen Verschlechterungsverbot) entgegen?

Falls ja, sind dabei prioritäre Arten oder Lebensräume betroffen?

6. Alternativenprüfung (negative NVP) und öffentliches Interesse:

- a. Welche Trassen wurden von der Projektwerberin untersucht und welche können als verfügbar, praktikabel und die Ziele des Projektes erreichend (zielerreichend) eingestuft werden? Welche Ziele sollen mit dem Projekt verwirklicht werden? Stehen diese Ziele aus Sicht Ihres Fachbereichs im öffentlichen Interesse?
- b. Besteht zur Zielerreichung die Notwendigkeit zur Verwirklichung des Projekts (Ausschluss der Nullvariante)?

7. Auswirkungen der Alternativlösungen auf das Natura 2000-Gebiet:

Wurden alle Trassen, die verfügbar, praktikabel und zielerreichend sind, mit derselben Sorgfalt/Detailtiefe hinsichtlich ihrer relativen Auswirkungen auf das Natura 2000-Gebiet untersucht (also hinsichtlich der jeweiligen Beeinträchtigung der Integrität des Gebiets als solches, dem Beitrag des Gebiets zur globalen Kohärenz des Natura-2000-Netzes bzw. jener Arten und Lebensräume, für die das Gebiet laut jeweiliger Natura 2000-Verordnung ausgewiesen wurde, einschließlich der Erhaltungsziele des Gebiets wie die Wahrung/Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes für jene ausgewiesenen Arten/Lebensräume)?

8. Alternativlösung

- a. Gibt es neben der eingereichten Auswahltrasse eine Alternativtrasse, die 1. verfügbar, praktikabel und zielerreichend ist, 2. deren Verwirklichung (nach Abwägung der jeweiligen Beeinträchtigung; siehe Frage 7) mit keinen bzw. mit geringeren Auswirkungen auf das Natura 2000-Gebiet behaftet ist?
- b. Wäre diese Alternativtrasse der Projektwerberin – unter Berücksichtigung der Verhältnismäßigkeit ihrer Kosten – zumutbar?

9. Globale Kohärenz

Sind aus fachlicher Sicht die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen geeignet, um die globale Kohärenz der Natura 2000 Gebiete weiterhin zu gewährleisten?

Hinsichtlich Näherem zur jeweiligen Beantwortung durch die Sachverständigen wird auf die Zusammenfassende Bewertung verwiesen.

**III.1.1.2 Fragenbereich 1 - Gutachterliche Schlussfolgerung**

Es folgen die gutachterlichen Schlussfolgerungen zu den Fragen aus dem Fragenbereich 1 (Alternativen, Varianten, Nullvarianten sowie NVE) der Sachverständigen zu den einzelnen Fachbereichen:

**Eisenbahnbau aus bautechnischer Sicht (inkl. Eisenbahnkreuzungen), Straßenbau- und Verkehr (ST)**

Zusammenfassend lässt sich für die Fachbereiche Eisenbahnbau aus bautechnischer Sicht (inkl. Eisenbahnkreuzungen), Straßenbau und Straßenverkehr für den Fragenbereich 1 feststellen:

- Eine strategische Prüfung Verkehr wurde nicht durchgeführt.
- Die Pottendorfer Linie (Strecke 10601) ist Teil der Pontebbana-Achse (Südstrecke) als wichtiges Teilstück der transeuropäischen Verkehrsverbindung zwischen der Ostsee und

der Adria (Baltisch- Adriatischer Korridor) und liegt im Kernnetz der ÖBB. Weiters wurde die Pottendorfer Linie mit der 1. Hochleistungsstreckenverordnung, BGBl. Nr. 370/1989 vom 18.11.1998, zur Hochleistungsstrecke erklärt. Der gegenständliche Streckenabschnitt zwischen Wampersdorf und Wr. Neustadt ist eine Hochleistungsstrecke und im TEN-Netz als HGV-Kategorie III klassifiziert. Die Strecke gehört zum von der EU definierten Kernnetz HS (Core Network HS, das das TEN-Netz künftig ersetzt). Der Streckenabschnitt liegt auf der Rahmenplanstrecke (RPL-Strecke) 017.

- Die Raaber Bahn ist gemäß BMK (ehemals BMVIT, Schreiben GZ. BMVIT-220.043/0010-II/SCH2/2005 vom 02.09.2005) in der 3. Hochleistungsstreckenverordnung als Teil der Strecke Wien – Eisenstadt – Oberwart – Graz – Klagenfurt – Villach – Staatsgrenze Österreich/Italien zu sehen und im Folder „Interoperabilität“ des BMK vom Jänner 2009 als interoperable HGV-Strecke ausgewiesen. Gemäß ÖBB 02-03 Leitfaden TSI\_20161001/Anlage 1 gehört die Raaber Bahn zum Comprehensive Network CR, und damit zum sonstigen Netz. Die Raaber Bahn gilt als TEN-Erweiterungsstrecke (Trassen zu Häfen, Terminals etc.) und ist daher als Teil des TEN-Kernnetzes HS (Core Network HS) zu sehen.
- Das Erfordernis des Vorhabens „Ebenfurth, Errichtung Schleife“ ist dargelegt und begründet.
- Das Projekt entspricht den Rahmenbedingungen der TEN-Leitlinien.
- Es wurde eine umfangreiche Variantenuntersuchung durchgeführt. Die geprüften Trassenvarianten mit deren Vor- und Nachteilen und der Ausscheidungsgründe sind umfassend beschrieben.
- Die Vor- und Nachteile beim Unterbleiben des Vorhabens sind erläutert.
- Die angeführten positiven Effekte in Hinblick auf eine qualitativ hochwertige Infrastruktur mit ausreichender Kapazität sind nur bei Umsetzung des vorliegenden Projektes „Ebenfurth, Errichtung Schleife“ erreichbar.
- Bei Unterbleiben des Vorhabens (Nullvariante) werden wesentliche Projektziele nicht erreicht.
- Auch aus eisenbahnbetrieblicher und eisenbahnbautechnischer Sicht praktikable Alternativlösungen berühren das Natura 2000-Gebiet.
- Die Ausführungsunterlagen entsprechen dem Stand der Technik (siehe auch § 31a-Gutachten gem. EisbG 1957 der Arsenal Railway Certification GmbH).

Im Hinblick auf die Fachbereiche Eisenbahnbau aus bautechnischer Sicht (inkl. Eisenbahnkreuzungen), Straßenbau- und Verkehr ergeben sich keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin.

### **Eisenbahnwesen aus betrieblicher Sicht (EB)**

Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Eisenbahnwesen-Betrieb für den Fragenbereich 1 feststellen:

Aus dem Mobilitätsmasterplan 2023 des BMK sowie aus den Landesverkehrskonzepten von Niederösterreich und dem Burgenland lassen sich folgende Oberziele zusammenfassend festhalten, die mittels des Ausbaus von Eisenbahninfrastruktur und dem darauf betriebenen elektrifizierten Eisenbahnverkehr umzusetzen sind:

1. Wahrnehmen der gesellschaftlichen und ökologischen Verantwortung im Bereich des Verkehrswesens im Allgemeinen (Einsparung von THG-Emissionen, Beitrag zur Mobilitätswende)

2. *Erhöhung der Schienenverkehrskapazitäten zur Herstellung eines zukunftssicheren und daseinsvorsorgenden öffentlichen Verkehrsangebotes als umweltgerechte Alternative zum Individualverkehr*
3. *Schnelles, dichtes und attraktives Verkehrsangebot in der Relation Nordburgenland – Wien*
4. *Fahrzeiten entsprechend den Vorgaben des integrierten Taktfahrplanmodells*
5. *Verbesserung des Zuganges und Modernisierung der Personenverkehrs-Infrastruktur*

Aus diesen allgemeingültigen Zielen ergeben sich für das vorliegende Projekt folgende Projektziele:

1. *Ausbau der Pottendorfer Linie mit deutlicher Kapazitätssteigerung als Entlastung der Südstrecke*
2. *Neuerrichtung des Bahnhofs Ebenfurth mit Entfall der Ein- und Ausfahrt über das Gegengleis zur Steigerung der Streckendurchlässigkeit*
3. *Anpassung der Abzweigung der Raaberbahn im Raum Ebenfurth unter Berücksichtigung eines zukünftig erheblich gesteigerten Verkehrsaufkommens auf der Pottendorfer Linie*
4. *Niveaufreie Ein- und Ausfädelung der Züge ohne Zugwende im bestehenden Bahnhof Ebenfurth zur Anpassung an die gestiegenen Kapazitätserfordernisse der Pottendorfer Linie und als Beitrag zur Fahrzeitverkürzung (etwa 7 Minuten) in der Relation Nordburgenland – Wien.*
5. *Attraktivierung der bestehenden Verkehrsstationen durch verbesserte Zugänge (P+R, Barrierefreiheit, etc.)*

*Das eingereichte Projekt entspricht in seinen Zielsetzungen den übergeordneten Zielen der Verkehrspolitik und ist das Ergebnis eines mehrstufigen Trassenauswahlverfahrens. Aus der Sicht des Fachgebietes Eisenbahnwesen-Betrieb ist das Ergebnis plausibel und nachvollziehbar dokumentiert.*

### **Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Beleuchtung und Beschattung (ET)**

Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Beleuchtung und Beschattung für den Fragenbereich 1 feststellen:

*Aufgrund der vorgelegten Unterlagen ergeben sich sowohl in der Darstellung der geprüften Alternativen und in Bezug auf das Unterbleiben des Vorhabens (Nullvariante) keine Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin.*

### **Lärm- und Erschütterungsschutz (LA)**

Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Lärm- und Erschütterungsschutz (LA) für den Fragenbereich 1 feststellen, dass

*alle in der UVE angeführten Trassenvarianten negative Auswirkungen auf die Siedlungsgebiete Ebenfurth bzw. Pottendorf (Landegg) vorweisen. Alle näher untersuchten infrage kommenden Alternativen einschließlich der Nullvariante, bei der insbesondere auch nachteilige lärm- und erschütterungstechnische Auswirkungen im Ortsgebiet von Neufeld an der Leitha und Ebenfurth zu erwarten sind, wurden entsprechend geprüft und aufgrund der angeführten Argumentation als alternative Lösungen ausgeschlossen.*

### **Luft und Klima (KL)**



Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Luft und Klima (KL) für den Fragenbereich 1 feststellen, dass

die vorgeschlagene Variante, aufgrund des Verlaufes, zu geringen Zusatzbelastungen, was aus Sicht des Fachbereich Luft günstig ist. Aus Klima Sicht ergeben sich aus den Varianten keine wesentlichen Unterschiede. Wesentlich ist das gegebene CO<sub>2</sub> Einsparpotential in der Betriebsphase.

Der durch den Verlauf der gewählten Variante gegebene Verlust von Grünflächen wirkt sich aus der fachlich Sicht des Klimas geringfügig negativ aus. Es ist jedoch weiter von einer Einsparung klimawirksamer Gase im Betrieb auszugehen werden.

## **Humanmedizin (HU)**

Zusammenfassend wird aus humanmedizinischer Sicht die vorgeschlagene Trassenvariante gegenüber den anderen in der UVE angeführten Alternativen inklusive der Nullvariante bevorzugt, da sich vor allem gegenüber dem Bestand durch Abrücken vom Ortsgebiet Neufeld an der Leitha sowie Ebenfurth eine Minimierung der Immissionen ergibt. Aufgrund der vorgelegten Unterlagen ergeben sich sowohl in der Darstellung der geprüften Alternativen und in Bezug auf das Unterbleiben des Vorhabens (Nullvariante) keine Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin.

## **Wasserbautechnik und Oberflächenwässer (WT)**

Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Wasserbautechnik und Oberflächenwässer für den Fragenbereich 1 feststellen:

Das vorliegende Einreichoperat ist schlüssig und nachvollziehbar ausgearbeitet, es beinhaltet die Umweltverträglichkeitserklärung und die zugehörigen Fachbeiträge mit erläuternden Plan-darstellungen, darin finden sich die Beschreibungen zum Ist-Zustand des Projektgebietes, die Ergebnisse der Wirkungsanalysen, Maßnahmen und Strategien zur Minimierung von ungünstigen Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser und die Schlussfolgerungen zu den Variantenvergleichen. Im materienrechtlichen Teil sind die wasserbaulichen Planungen und Entwässerungsmaßnahmen, Erhebungen zum Abflussverhalten und Hochwassermodellierungen für ein 30- und 100-jährliches Ereignis klar und plausibel erörtert worden. In den weiteren Unterlagen wird die Historie zur Trassenfindung und die Alternativen und ihren Ausschließungskriterien beschrieben. Aus Sicht des Fachgebietes sind die Planungen zur Versorgung der Oberflächenwässer und Abwässer in Bau- und Betriebsphase umfassend ausgearbeitet worden. Die Ausarbeitungen berücksichtigen die Vorgaben der geltenden Normen, Richtlinien und Regelwerke und entsprechen dem Stand der Technik. Die geplanten Vorkehrungen für die Errichtungsphase sind aus Sicht des Fachgebietes geeignet ungünstige Beeinflussungen des Schutzgutes Wasser weitgehend gering zu halten.

Zur Bewertung der Abflussdynamik und des Hochwasserabflusses sind 2D-Modellierungen durchgeführt worden. Die Ergebnisse werden verständlich in den Unterlagen zur wasserrechtlichen Einreichung erläutert. Die Vergleiche zwischen Bestand und gewählter Trasse weisen hinsichtlich des Hochwasserabflusses kaum merkliche Veränderungen auf. Zur Erhaltung der Abflussdynamik sind Flutbrücke und Durchlässe dimensioniert worden und ihre Wirksamkeit mit den Modellierungen belegt worden. Betreffend Hochwasserschutz ist eine Dammaufhöhung des rechten Hochwasserschutzdammes in Neufeld an der Leitha zwischen Bahnbrücke und Kläranlage um 10 cm vorgesehen worden, die bereits vorhandenen Retentionsflächen bleiben bestehen. Die Trasse weicht den ökologisch wertvollen Leitha Mäander weitgehend aus. Lauf, Höhe

*und Gefälle der vom Projekt berührten Oberflächengewässer werden durch die Trasse nicht verändert. Die Ufer werden im Bereich der Brückenquerungen befestigt, sonst wird der ursprüngliche Zustand von Ufer und Gewässersohle nach Abschluss der Bauarbeiten wiederhergestellt.*

*Die Auswirkungen auf den qualitativen und quantitativen Wasserhaushalt werden im ungünstigen Fall als geringfügig nachteilig bewertet. Durch die ausgearbeiteten Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen, die Beweissicherungen und begleitenden Kontrollen, Nachsorgevorhaben, Wartungs- und Kontrollmaßnahmen werden beeinträchtigende Effekte auf das Schutzgut Wasser weiter minimiert werden. Ergänzend sind seitens des Fachgebietes zwingende Maßnahmen für die Bau- und Betriebsphase aufgelistet worden.*

*Eine Einschränkung des Gemeindegebrauchs bzw. eine Gefährdung der notwendigen Wasserversorgung wird durch geeignete Maßnahmen nach dem Stand der Technik hintangehalten. Wasserwirtschaftliche Planungen, Hochwasserschutzprojekte, der Nationale Gewässerbewirtschaftungsplan Leitha, Schutz- und Schongebiete sind in den Ausarbeitungen berücksichtigt worden. Zusammenfassend werden die Bestandsdarstellungen, Untersuchungen zu den Projektauswirkungen auf das Schutzgut Wasser, die Projektierungen und die ausgearbeiteten Schutz- und Sicherungsstrategien aus Sicht des Fachgebietes Wasserbautechnik und Oberflächenwässer in ihrer Gesamtheit als schlüssig, nachvollziehbar und umfassend beurteilt.*

### **Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik (HD)**

*Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Geologie, Geotechnik, Hydrogeologie und Grundwasser für den Fragenbereich 1 feststellen, dass*

*alle Alternativen mehr- oder weniger die gleichen (geringen) Auswirkungen auf die betrachteten Fachgebiete haben und somit als diesbezügliches Entscheidungskriterium nicht relevant sind. Aus fachlicher Sicht ergeben sich keine Änderungen gegenüber den Einschätzungen der Projektwerberin.*

### **Agrarwesen und Boden (LW)**

*Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Agrarwesen und Boden für den Fragenbereich 1 feststellen, dass*

*sich hinsichtlich geprüfter Alternativen und Folgen des Unterbleibens des Vorhabens keine maßgeblichen Abweichungen zu den Einschätzungen der Projektwerberin ergeben.*

### **Forstwesen, Waldökologie und Wildökologie (FW)**

*Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Forstwesen, Wald- und Wildökologie für den Fragenbereich 1 feststellen, dass*

- *die umweltrelevanten Vor- und Nachteile der von der Projektwerberin geprüften Trassen- und Ausführungsvarianten umfassend dargelegt werden bzw. diese aus den vorgelegten Unterlagen abgeleitet werden können,*
- *die gewählten Kriterien des Variantenauswahlverfahrens aus fachlicher Sicht ausreichend, plausibel und geeignet sind, die Auswirkungen vergleichend darzulegen, wobei die anderen betrachteten und ausgeschiedenen Varianten zwar geringere Eingriffe in Waldflächen und hochwertige Wildlebensräume mit sich bringen würden, die Projektwerberin jedoch ausführlich die Gründe für das Ausscheiden der anderen Varianten dargelegt hat,*

- *sich durch das Unterbleiben des Vorhabens gegenüber dem Zustand bei Verwirklichung des Vorhabens eine geringere Trennwirkung und keine zusätzliche Beanspruchung von Waldflächen und Wildlebensräumen ergibt,*
- *sich – so weit vom Fachbereich Forstwesen, Wald- und Wildökologie beurteilbar - aus fachlicher Sicht in der Darstellung der Vor- und Nachteile der geprüften Varianten und der Nullvariante keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin ergeben,*
- *und sich aus rein sektoraler Sicht für das Fachgebiet und die dort behandelten Schutzgüter Wald und Wild durch das Vorhaben keine positiven Effekte ergeben. Die zu erwartenden positiven Effekte des Vorhabens betreffen andere Fachgebiete bzw. Schutzgüter.*

## **Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inkl. biologische Vielfalt und Naturschutz) (ÖK)**

Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Ökologie für den Fragenbereich 1 feststellen, dass

*durch die eingereichte Trasse erhebliche Auswirkungen nach Artikel 6, Absatz 3 FFH-Richtlinie nicht ausgeschlossen werden können. Im Zuge der Alternativenprüfung nach Absatz 4 wurden Varianten untersucht, die als verfügbar, praktikabel und die Ziele des Projektes erreichend beurteilt wurden. Keine der zwei untersuchten Alternativen wiesen keine erheblichen Beeinträchtigungen auf und der Grad der Beeinträchtigung wurde als schwerwiegender als bei der eingereichten Trasse beurteilt. Das öffentliche Interesse am Vorhaben wurde dargelegt und seitens der Sachverständigen der Behörde geprüft. Die Ausnahmestimmungen nach Artikel 6, Absatz 4 sind damit erfüllt. Abschließend wurden die seitens der Projektwerberin vorgelegten Ausgleichsmaßnahmen beurteilt und durch zusätzliche Maßnahmen ergänzt, sodass die globale Kohärenz der Natura 2000-Gebiete gesichert ist.*

## **Gewässerökologie (GW)**

Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Gewässerökologie für den Fragenbereich 1 feststellen, dass

*die untersuchten realistischen Varianten 6B-R und 6C-R mKA mit einer größeren Eingriffserheblichkeit zu werten sind als das eingereichte Vorhaben. Variante 6B-R erfordert eine Verlegung der Warmen Fische, wodurch die FFH-Schutzgüter *Cottus gobio*, *Ophiogomphus cecilia* und möglicherweise auch *Romanogobio vladkovi* beeinträchtigt würden. Während der Bauphase wäre auch mit möglicherweise erheblichen Auswirkungen auf die Wasserqualität zu rechnen. Variante 6C-R mKA quert die Leitha im Bereich der Mäanderstrecke. Sie hemmt die dynamische Entwicklung des Flusslaufes und steht damit dem öffentlichen Interesse an der Erreichung eines guten ökologischen Zustandes der Leitha sowie den Erhaltungszielen des Natura 2000 Gebietes entgegen. Von einer Beeinträchtigung der Schutzgüter *Romanogobio vladkovi* und *Sabanejewia balcanica* wäre auszugehen.*

*Demgegenüber ist aus gewässerökologischer Sicht die Einreichvariante mit nur geringfügigen Eingriffen (Abspundung im Uferbereich zur Errichtung der Widerlager der Brücke über die warme Fische) in Oberflächengewässer des Natura 2000 Gebietes zu bevorzugen. Ausgenommen einer kurzzeitigen Störung während der Bauphase ergibt sich keine Beeinträchtigung der aquatischen Schutzgüter des Anhang II der FFH-Richtlinie. Die Eingereichte Variante steht der Erreichung eines guten ökologischen Zustandes der Leitha sowie der Erhaltungsziele des Natura 2000-Gebietes bezüglich Wasserqualität und naturnaher Dynamik und Hydromorphologie der Gewässer nicht entgegen.*

*Gewisse Vorteile der Auswahltrasse gegenüber dem Unterbleiben des Vorhabens (Nullvariante) sind vor allem durch die längerfristige Sicherung der Mäanderwicklung im Rahmen der Ausgleichsmaßnahmen (Flächensicherung entlang der Leitha) gegeben.*

### **Abfallwirtschaft (AW)**

*Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Abfallwirtschaft für den Fragenbereich 1 feststellen*

*Zusammenfassend ergeben sich für die Untergrundverhältnisse bzw. die Bodenqualitäten in den von den Arbeiten betroffenen Flächen aus abfallchemischer Sicht auch für die alternativen Trassen keine relevanten Auswirkungen hinsichtlich der Trassenauswahl, da die ordnungsgemäße Erkundung der zu erwartenden chemischen Aushubqualitäten sowie die dementsprechende Verwertung/Entsorgung der anfallenden Abfälle für alle Varianten genauso sicherzustellen wäre, wie beim eingereichten Projekt.*

*Die Bearbeitungstiefe (Detaillierungsgrad) der Variantenprüfung ist zwangsläufig nicht so hoch, dass eine Beurteilung, ob die Trassenvarianten letztlich zu einer geänderten Gesamtmassenbilanz (Aushub vs. Anschüttungen) führen, möglich ist.*

### **Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sachgüter (RP)**

*Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschafts- und Ortsbild, Sachgüter (RP) für den Fragenbereich 1 feststellen, dass*

*sich in Bezug auf das Unterbleiben des Vorhabens (Nullvariante) keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin ergeben und die übergeordneten Ziele nicht erreicht werden können. Es wurden zehn Alternativen geprüft, deren Vor- und Nachteile nachvollziehbar und umfassend beschrieben wurden. Die Wahl der Projekttrasse ist trotz der Durchschneidung eines NATURA 2000-Gebietes mit Blick auf die Projektziele und den engen Möglichkeitsraum nachvollziehbar. Das Projekt ist in verschiedenen Plänen und Projektenerläuterungen nachvollziehbar und plausibel dargestellt und entspricht den TEN-Leitlinien.*

### **Denkmalschutz und Kulturgüter (DS)**

*Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Denkmalschutz und Kulturgüter für den Fragenbereich 1 feststellen, dass*

*die Vor- und Nachteile der geprüften Alternativen von der Projektwerberin ausreichend dargelegt wurden und keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin bestehen*

### **III.1.2 Fragenbereich 2 („Auswirkungen des Vorhabens, Maßnahmen, Kontrolle“)**

Im Fragenbereich 2 der Zusammenfassenden Bewertung wurden von den Sachverständigen die umweltrelevanten Auswirkungen des Vorhabens anhand der von der Projektwerberin vorgelegten Unterlagen (insbesondere der Umweltverträglichkeitserklärung/UVE) geprüft, aus fachlicher Sicht beurteilt und allenfalls ergänzt. Dies gemäß dem Stand der Technik und der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften, im Hinblick auf eine umfassende und integrative Gesamtschau und unter Berücksichtigung der Genehmigungskriterien des § 24f UVP-G 2000 und jener der anzuwendenden Materiengesetze (Hochleistungsstreckengesetz, Eisenbahngesetz, Wasserrechtsgesetz; Hinweis: Die fachliche Behandlung der Genehmigungskriterien nach dem Forstgesetz findet sich im Forsttechnischen Gutachten). Ferner wurde von der

Möglichkeit Gebrauch gemacht, zusätzliche (zusätzlich zu den bereits im Projekt enthaltenen) Maßnahmenvorschläge zu formulieren, um schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens zu verhindern oder zu verringern und günstige Auswirkungen zu vergrößern sowie Maßnahmen zur Beweissicherung und zur begleitenden Kontrolle (siehe Maßnahmekatalog).

### III.1.2.1 Fragenbereich 2 – Überblick über die Themen/Fragen

In Fragenbereich 2 (Auswirkungen des Vorhabens, Maßnahmen, Kontrolle) der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen wurden die Fragestellungen an die Sachverständigen anhand der Schutzgüter des UVP-G 2000 folgendermaßen gruppiert/in Kapitel/Themenbereiche unterteilt (und nummeriert):

- „3.1 Mensch - Leben und Gesundheit **(M)**
- 3.2. Mensch – Raumnutzung, Flächenverbrauch, Flächennutzung, Versiegelung **(R)**
- 3.3 Mensch – Verkehr **(V)**
- 3.4 Biologische Vielfalt einschliesslich der Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume **(N)**
- 3.5 Boden **(B)**
- 3.6 Wasser **(W)**
- 3.7 Luft und Klima **(KL)**
- 3.8 Landschaft **(LS)**
- 3.9 Sach- und Kulturgüter (Denkmalschutz) **(S)**“

Es folgt eine Übersicht über die Inhalte der einzelnen Kapitel/Themenbereiche:

#### **Mensch - Leben und Gesundheit (M)**

Mit der Beantwortung der Fragen M1 bis M5 zu diesem Themenbereich haben sich insbesondere die Sachverständigen der folgenden Fachbereiche befasst:

HU	Humanmedizin
LA	Lärm- und Erschütterungsschutz
KL	Luft und Klima
ET	Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Beleuchtung und Beschattung

In der Beantwortung haben die jeweils von der Fragestellung betroffenen Sachverständigen Folgendes geprüft/sich auseinandergesetzt mit:

- Plausibilität und Nachvollziehbarkeit der Unterlagen,
- Abgrenzung des Untersuchungsraums,
- Auswirkungen des Vorhabens,
- Beeinflussungen des Lebens und der Gesundheit der Menschen bzw. deren Lebensräume (durch Lärm, Erschütterungen, elektromagnetische Felder, Luftschadstoffe/Staubentwicklung, veränderte Belichtungsverhältnisse)
- Stand der Technik,
- Einhaltung des Immissionsminimierungsgebots und Vermeidung von Immissionen (hinsichtlich Gefährdung von Leben und Gesundheit von Menschen sowie von unzumutbaren Belästigung der NachbarInnen),

- Einhaltung der Genehmigungskriterien des § 24f UVP-G aus fachlicher Sicht (M4)
- Zusätzliche Maßnahmen (zwingend erforderlich/empfohlen)

### **Mensch – Raumnutzung, Flächenverbrauch, Flächennutzung, Versiegelung (R)**

Mit der Beantwortung der Fragen R1 bis R5 zu diesem Themenbereich haben sich insbesondere die Sachverständigen der folgenden Fachbereiche befasst:

RP	Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter)
----	--

In der Beantwortung haben die jeweils von der Fragestellung betroffenen Sachverständigen Folgendes geprüft/sich auseinandergesetzt mit:

- Plausibilität und Nachvollziehbarkeit der Unterlagen,
- Abgrenzung des Untersuchungsraums (inkl. jener für Landwirtschaft),
- Auswirkungen des Vorhabens (Raumnutzung),
- Darstellung Flächenverbrauch und dessen Wirkung,
- Beeinflussung durch den Flächenverbrauch (auf Schutzgüter inkl. Mensch, Tiere und Pflanzen), Flächeninanspruchnahme und Bodennutzungsvorschriften,
- Beeinflussung der Menschen und deren Lebensräume (durch Veränderung der Funktionszusammenhänge, Flächenverbrauch bzw. Nutzungseinschränkungen, Eingriffe in zentrale Wohnumfeldfunktionen, Ästhetische Beeinflussung des Ortsbildes),
- Stand der Technik,
- Einhaltung der Genehmigungskriterien des § 24f UVP-G aus fachlicher Sicht (R4),
- Zusätzliche Maßnahmen (zwingend erforderlich/empfohlen)

### **Mensch – Verkehr (V)**

Mit der Beantwortung der Fragen V1 bis V5 zu diesem Themenbereich haben sich insbesondere die Sachverständigen der folgenden Fachbereiche befasst:

ST	Eisenbahnbau aus bautechnischer Sicht (inkl. Eisenbahnkreuzungen), Straßenbau- und Verkehr
EB	Eisenbahnwesen aus betrieblicher Sicht
RP	Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sachgüter

In der Beantwortung haben die jeweils von der Fragestellung betroffenen Sachverständigen Folgendes geprüft/sich auseinandergesetzt mit:

- Plausibilität und Nachvollziehbarkeit der Unterlagen,
- Abgrenzung des Untersuchungsraums,
- Auswirkungen des Vorhabens,
- Beeinflussung des Schienennetzes (durch funktionelle Barrierewirkungen, Zusatzbe- oder Entlastung des Verkehrsnetzes durch Baustellenverkehr, prognostiziertes Verkehrsaufkommen und/oder Verlagerungseffekte)
- Beeinflussung des Straßennetzes (durch funktionelle Barrierewirkungen, Zusatzbe- oder Entlastung des Verkehrsnetzes durch Baustellenverkehr, prognostiziertes Verkehrsaufkommen und/oder Verlagerungseffekte),

- Wiederherstellbarkeit unterbrochener Verkehrsverbindungen,
- Beeinflussung des Rad- und Fußwegenetz (durch funktionelle Barrierewirkungen),
- Erfordernisse einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn sowie öffentliche Interessen,
- Geländestreifen des Trassenverlaufs,
- Störung/Unbenutzbarkeit von Verkehrsanlagen,
- Stand der Technik,
- Zusätzliche Maßnahmen (zwingend erforderlich/empfohlen)

### **Biologische Vielfalt einschliesslich der Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume (N)**

Mit der Beantwortung der Fragen N1 bis N5 zu diesem Themenbereich haben sich insbesondere die Sachverständigen der folgenden Fachbereiche befasst:

ÖK	Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inkl. biologische Vielfalt und Naturschutz)
GW	Gewässerökologie
FW	Forstwesen, Waldökologie und Wildökologie
KL	Luft und Klima
LA	Lärm- und Erschütterungsschutz
ET	Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Beleuchtung und Beschattung

In der Beantwortung haben die jeweils von der Fragestellung betroffenen Sachverständigen Folgendes geprüft/sich auseinandergesetzt mit:

- Plausibilität und Nachvollziehbarkeit der Unterlagen,
- Abgrenzung des Untersuchungsraums,
- Auswirkungen des Vorhabens (Darstellung),
- Beeinflussung von Tieren und deren Lebensräume (durch Lärm, Erschütterungen, veränderte Belichtungsverhältnisse, Flächenverlust, Zerschneidungseffekte (Barrierewirkungen), qualitative/quantitative Veränderungen des Wasserhaushalts),
- Beeinflussung von Pflanzen und deren Lebensräume (durch Luftschadstoffe, durch Veränderung der Belichtungsverhältnisse, Flächenverlust, Zerschneidungseffekte, qualitative/quantitative Veränderungen des Wasserhaushalts),
- Stand der Technik,
- Vermeidung von Immissionen (jedenfalls solche mit bleibender Schädigung von Tier- und Pflanzenbestand),
- Beeinträchtigung der Interessen des Naturschutzes,
- Schädigung Naturhaushalt (Pflanzen- und Tierarten),
- geschützte Tierarten,
- Einhaltung der Genehmigungskriterien des § 24f UVP-G aus fachlicher Sicht (N4),
- Zusätzliche Maßnahmen (zwingend erforderlich/empfohlen)

### **Boden (B)**

Mit der Beantwortung der Fragen B1 bis B5 zu diesem Themenbereich haben sich insbesondere die Sachverständigen der folgenden Fachbereiche befasst:

HD	Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik
AW	Abfallwirtschaft
LW	Agrarwesen und Boden
RP	Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sachgüter

In der Beantwortung haben die jeweils von der Fragestellung betroffenen Sachverständigen Folgendes geprüft/sich auseinandergesetzt mit:

- Plausibilität und Nachvollziehbarkeit der Unterlagen,
- Abgrenzung des Untersuchungsraums,
- Auswirkungen des Vorhabens,
- Beeinflussung des Bodens/Bodenwasserverhältnisse/Bodenqualität (durch qualitative/quantitative Veränderungen des Wasserhaushalts, flüssige Emissionen, Luftschadstoffe),
- Flächeninanspruchnahme von belasteten Böden,
- Stand der Technik (inkl. für Abfälle),
- Vermeidung von Immissionen (jedenfalls solche mit bleibender Schädigung von Böden),
- Ziel der Erhaltung des Bodens und des Schutzes vor schädlichen Einflüssen (wie Erosion, Bodenverdichtung und Schadstoffeintrag)
- Beeinträchtigung von raumplanerischen Zielen (Sicherung von Rohstoffen)
- Einhaltung der Genehmigungskriterien des § 24f UVP-G aus fachlicher Sicht (B4),
- Zusätzliche Maßnahmen (zwingend erforderlich/empfohlen)

### **Wasser (W)**

Mit der Beantwortung der Fragen W1 bis W5 zu diesem Themenbereich haben sich insbesondere die Sachverständigen der folgenden Fachbereiche befasst:

AW	Abfallwirtschaft
HD	Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik
WT	Wasserbautechnik und Oberflächenwässer
GW	Gewässerökologie
ÖK	Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inkl. biologische Vielfalt und Naturschutz)
RP	Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sachgüter
HU	Humanmedizin

In der Beantwortung haben die jeweils von der Fragestellung betroffenen Sachverständigen Folgendes geprüft/sich auseinandergesetzt mit:

- Plausibilität und Nachvollziehbarkeit der Unterlagen,
- Abgrenzung des Untersuchungsraums,
- Auswirkungen des Vorhabens,
- Beeinflussung von Grundwasser (durch Veränderung der Funktionszusammenhänge, qualitative/quantitative Veränderungen des Wasserhaushalts),



- Beeinflussung von Oberflächenwässer (durch Retentionsraumverlust, qualitative/quantitative Veränderungen des Wasserhaushalts, flüssige Emissionen),
- Stand der Technik,
- Vermeidung von Immissionen (jedenfalls solche mit bleibender Schädigung des Gewässerzustands),
- Berührung/Beeinträchtigung öffentlicher Interessen gemäß § 105 WRG (öffentliche Sicherheit, Ablauf des Hochwassers/des Eises, Einklang mit Regulierung von Gewässern, Einfluss auf Lauf/Höhe/Gefälle/Ufer, Beschaffenheit des Wassers, Wasserversorgung, Verschwendung von Wasser, Sicherung der Trink- und Nutzwasserversorgung, Beeinträchtigung des ökologischen Zustandes der Gewässer, Beeinträchtigung gemeinschaftsrechtlicher Vorschriften),
- Vorliegen der Voraussetzungen nach § 104 WRG (allfällige Widersprüche zu wasserwirtschaftlichen Planungen, Beseitigung anfallender Abwässer),
- Einhaltung des Verschlechterungsverbots gemäß § 104a WRG,
- Einhaltung der Genehmigungskriterien des § 24f UVP-G aus fachlicher Sicht (W4),
- Zusätzliche Maßnahmen (zwingend erforderlich/empfohlen)

### Luft und Klima (KL)

Mit der Beantwortung der Fragen KL1 bis KL5 zu diesem Themenbereich haben sich insbesondere die Sachverständigen der folgenden Fachbereiche befasst:

KL	Luft und Klima
----	----------------

In der Beantwortung haben die jeweils von der Fragestellung betroffenen Sachverständigen Folgendes geprüft/sich auseinandergesetzt mit:

- Plausibilität und Nachvollziehbarkeit der Unterlagen,
- Abgrenzung des Untersuchungsraums,
- Auswirkungen des Vorhabens auf die Luft (Darstellung),
- Beeinflussung der Luft (durch Luftschadstoffe),
- Beeinflussung des Klimas durch Zerschneidungseffekte,
- Stand der Technik und Einhaltung der Immissionsgrenzwerte,
- Einhaltung des Immissionsminimierungsgebots,
- allfällig relevante Zusatzbelastungen bei bereits bestehende Grenzwertüberschreitungen,
- vorhabensbedingte Einsparungspotentiale von Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>) und Feinstaub,
- Einhaltung der Genehmigungskriterien des § 24f UVP-G aus fachlicher Sicht (KL4),
- Zusätzliche Maßnahmen (zwingend erforderlich/empfohlen)

### Landschaft (LS)

Mit der Beantwortung der Fragen LS1 bis LS5 zu diesem Themenbereich haben sich insbesondere die Sachverständigen der folgenden Fachbereiche befasst:

RP	Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sachgüter
----	---

In der Beantwortung haben die jeweils von der Fragestellung betroffenen Sachverständigen Folgendes geprüft/sich auseinandergesetzt mit:

- Plausibilität und Nachvollziehbarkeit der Unterlagen,
- Abgrenzung des Untersuchungsraums,
- Auswirkungen des Vorhabens auf die Luft (Darstellung),
- Beeinflussung des Landschaftsbilds (durch veränderte Belichtungsverhältnisse, Verlust landschaftsprägender Elemente, Veränderung der Funktionszusammenhänge, ästhetische Beeinflussungen),
- Stand der Technik, Erhaltung des typischen Landschaftsbildes,
- Zusätzliche Maßnahmen (zwingend erforderlich/empfohlen)

### **Sach - und Kulturgüter (Denkmalschutz) (S)**

Mit der Beantwortung der Fragen S1 bis S5 zu diesem Themenbereich haben sich insbesondere die Sachverständigen der folgenden Fachbereiche befasst:

KL	Luft und Klima
LA	Lärm- und Erschütterungsschutz
ET	Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Beleuchtung und Beschattung
RP	Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sachgüter
DS	Denkmalschutz und Kulturgüter

In der Beantwortung haben die jeweils von der Fragestellung betroffenen Sachverständigen Folgendes geprüft/sich auseinandergesetzt mit:

- Plausibilität und Nachvollziehbarkeit der Unterlagen,
- Abgrenzung des Untersuchungsraums, Auswirkungen des Vorhabens (Darstellung),
- Beeinflussung von Sachgüter (durch Erschütterungen, elektromagnetische Felder, Luftschadstoffe, Flächenbeanspruchung, Zerschneidungseffekte),
- Beeinflussung von Kulturgüter (durch Erschütterungen, Luftschadstoffe, Flächenverlust),
- Stand der Technik,
- Immissionsminimierungsgebot und Vermeidung von Gefährdungen
- allfällige Beeinträchtigung Anlagen der Rohstoffgewinnung (§153 Min-ROG)
- Einhaltung der Genehmigungskriterien des § 24f UVP-G aus fachlicher Sicht (S4),
- Zusätzliche Maßnahmen (zwingend erforderlich/empfohlen)

### **III.1.2.2 Fragenbereich 2 - Gutachterliche Schlussfolgerung**

Es folgen die gutachterlichen Schlussfolgerungen zu den Fragen aus dem Fragenbereich 2 (Auswirkungen des Vorhabens, Maßnahmen, Kontrolle) der Sachverständigen zu den einzelnen Fachbereichen:

### **Eisenbahnbau aus bautechnischer Sicht (inkl. Eisenbahnkreuzungen), Straßenbau- und Verkehr (ST)**

Zusammenfassend lässt sich für die Fachbereiche Eisenbahnbau aus bautechnischer Sicht (inkl. Eisenbahnkreuzungen), Straßenbau- und Verkehr für den Fragenbereich 2 feststellen, dass

- die aus Sicht der Projektwerberin vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen aus fachlicher Sicht plausibel und nachvollziehbar sind.
- sich keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin ergeben.
- die Auswirkungen des Vorhabens, insbesondere hinsichtlich der relevanten Einflussfaktoren ausreichend dargestellt sind und keine Ergänzung der fachlichen Aussagen erforderlich ist.
- die Darlegungen in der UVE und in den Technischen Unterlagen des Bauentwurfs im Hinblick auf den Stand der Technik und der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften positiv bewertet werden.
- das vorgesehene Bauvorhaben dem Stand der Technik entsprechend gestaltete leistungsfähige interoperable Strecken gewährleistet.
- die Breite des erforderlichen Geländestreifens des Trassenverlaufs für das Bauvorhaben gemäß den Erfordernissen des HIG dargestellt ist und den gesetzlichen Vorgaben entspricht.
- das dargestellte Bauvorhaben dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Einbringung des Antrages unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs entspricht [§ 31f EisebG].
- die Einhaltung der geltenden betrieblichen und technischen Vorschriften der ÖBB die Verkehrssicherheit von Bahnanlagen in Bau- und Betriebsphase sowie bei der Erhaltung gewährleistet.
- das vorgesehene Bauvorhaben eine dem Stand der Technik entsprechend gestaltete verkehrssichere Straßenanlagen vorsieht.
- durch die Auflassung und den Abtrag der bestehenden Strecke zwischen dem Bf Neufeld an der Leitha und dem Bf Ebenfurth entfallen 3 Eisenbahnkreuzungen was die Durchlässigkeit und Sicherheit am Straßennetz erheblich verbessert.
- die Beeinflussung des Straßennetzes durch temporäre Umlegungsmaßnahmen (Bau-phase) hinsichtlich Erreichbarkeit und funktioneller Barrierewirkung das übliche Ausmaß bei solchen Bauvorhaben nicht überschreitet.
- die Beeinflussung des Straßennetzes durch ständige Umlegungsmaßnahmen (Betriebsphase, Erhaltungsphase) hinsichtlich Erreichbarkeit und funktioneller Barrierewirkung gegenüber dem Bestand jedenfalls nicht verschlechtert, sondern durch die Auflassung und den Abtrag der bestehenden Strecke zwischen dem Bf Neufeld an der Leitha und dem Bf Ebenfurth und den damit entfallenden 3 Eisenbahnkreuzungen verbessert wird.
- das Bauvorhaben unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben und den diesbezüglichen relevanten technischen Regelungen erstellt ist, sodass die nach den Umständen des Einzelfalles voraussehbaren Gefahren für die Sicherheit der Arbeitnehmer auf Eisenbahnanlagen während des Baues und des Eisenbahnbetriebes vermieden werden.
- die Beeinflussung des Schienennetzes durch temporäre Umlegungsmaßnahmen (Bau-phase) hinsichtlich Erreichbarkeit und funktioneller Barrierewirkung das übliche Ausmaß bei solchen Bauvorhaben nicht überschreitet. Die für Oberleitungsarbeiten, Leerge-rüstherstellung und Tragwerkseinschübe erforderlichen Tages-, Nacht- und Wochenend-sperren sind durchaus übliche Betriebspraxen bei den ÖBB, da solche Maßnahmen auch bei größeren Erhaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen im Gleisbereich öfters unum-gänglich sind.

- *die Beeinflussung des Schienennetzes durch ständige Umlegungsmaßnahmen (Betriebsphase, Erhaltungsphase) hinsichtlich Erreichbarkeit und funktioneller Barrierewirkung gegenüber dem Bestand jedenfalls nicht verschlechtert, sondern auf Grund der Gestaltung der Strecke 10601 (Pottendorfer Linie) gemäß dem Stand der Technik und dem Neubau der Strecken 11701(Schleife Ebenfurth) und 11711 (Rückschleife) in Summe durch mögliche Angebotsverbesserungen und Reisezeitverkürzungen die Erreichbarkeiten im Schienennetz gesehen wesentlich verbessert wird.*

**Aus fachlicher Sicht der Fachbereiche Eisenbahnbau aus bautechnischer Sicht (inkl. Eisenbahnkreuzungen), Straßenbau- und Verkehr ergeben sich keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin.**

Folgende zwingende Maßnahmen werden seitens der Fachbereiche Eisenbahnbau aus bautechnischer Sicht (inkl. Eisenbahnkreuzungen), Straßenbau- und Verkehr vorgeschlagen:

ST 01

*In der Bauphase ist die Dauer der Sperre der Eisenbahnkreuzung in km 115,057 mit der Landegger Straße für Fußgänger durch Provisorien auf maximal 2 Monate zu beschränken, da die nächstmögliche Querung der Bahntrasse erst ca. 700 m südlich bei der nächsten Eisenbahnkreuzung mit der Eisenstädter Straße liegt. Die tatsächlichen Sperrzeiten für Fußgänger sind zeitgerecht anzukündigen.*

### **Eisenbahnwesen aus betrieblicher Sicht (EB)**

Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Eisenbahnwesen Betrieb für den Fragenbereich 2 feststellen:

*Es gelten die Ausführungen zu Frage B2:*

*[...] Befund und Sachverhalt*

*Die Auswirkungen des Projekts werden getrennt nach Bau- und Betriebsphase in der UVE EZ 201 ausführlich beschrieben.*

*Gutachterliche Stellungnahme*

*Es sind keine Ergänzungen der fachlichen Aussagen notwendig. Es sind auch keine grenzüberschreitenden Umweltauswirkungen den Boden betreffend erkennbar.[...]*

### **Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Beleuchtung und Beschattung (ET)**

Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Beleuchtung und Beschattung: für den Fragenbereich 2 feststellen:

#### **Bauphase**

*Für das Untersuchungsgebiet elektromagnetische Felder ergeben sich keine Bemerkungen da dies mit dem Ist-Zustand (Bestand) vergleichbar ist. Erst die Inbetriebnahme der neuen Elektrifizierungsabschnitte führt zu einer sehr geringen Anhebung der elektromagnetischen Felder.*

*Das Untersuchungsgebiet Licht ist in der Bauphase mit den Beleuchtungen für die Baufelder und Baustelleneinrichtungen betroffen. Es werden vom Gutachter entsprechende Kontrollmessungen empfohlen, damit die erforderlichen Mindestbeleuchtungsstärken hinsichtlich der technischen Funktionalitäten und der Arbeitssicherheit eingehalten werden können. Beeinflussungen (Blendwirkungen/Aufhellungen) bei den nächsten Anrainern können aus fachlicher Sicht grundsätzlich ausgeschlossen werden.*

#### **Betriebsphase**

Für das Untersuchungsgebiet elektromagnetische Felder kann festgehalten werden, dass die zulässigen Referenzwerte für das elektrische und magnetische Feld in Bereichen, die der Allgemeinbevölkerung zugänglich sind, eingehalten werden. Die im Fachbeitrag berechneten Maximalwerte liegen deutlich unter den relevanten Referenzwerten für die Allgemeinbevölkerung (ÖVE-Richtlinie R 23-1:  $300\mu\text{T}$  bzw.  $5\text{kV/m}$  bei  $f=16,7\text{ Hz}$  bzw.  $200\mu\text{T}$  bzw.  $5\text{kV/m}$  bei  $f=50\text{ Hz}$ ) für einen zeitlich unbegrenzten Aufenthalt und sind daher aus elektrotechnischer Sicht gering bzw. vernachlässigbar einzuschätzen.

Aus den Ergebnissen der Berechnungen und Untersuchungen zum Themenbereich Elektromagnetische Felder leiten sich zwei Beweissicherungsmaßnahmen ab, wobei die Maßnahme EMF-BE-01 sowohl im Fachbeitrag und in der UVE dargestellt wurde:

Beweissicherungsmaßnahme 1 entspricht EMF-BE-01: Überprüfungsmessungen (24h-Messung der niederfrequenten magnetischen Felder) sind an den Referenzpunkten der nächsten Objekte in Pottendorf, Bahnstraße 12 und Pottendorf, Badener Straße 34 vorgesehen.

Beweissicherungsmaßnahme 2: Aus fachlicher Sicht werden zusätzlich ergänzende Messungen in der Verkehrsstation Pottendorf und der neuen Verkehrsstation Ebenfurth (Bahnsteig und Zugangsbereich) nach Projektumsetzung gefordert.

Für das Untersuchungsgebiet Licht ergeben sich zur Betriebsphase keine Bemerkungen, da durch die geplanten neuen Beleuchtungsanlagen (Ausführung entsprechend den Richtlinien und Regelwerken der ÖBB) eine Beeinträchtigung (Blendwirkung/Aufhellung) bei den nächsten Anrainern ausgeschlossen werden kann. Durch die lärmtechnischen Begleitmaßnahmen (Lärmschutzwände) wird eine Blendwirkung durch Lichtkegel der Zuggarnituren bei den Wohnanrainern vermieden und ausgeschlossen.

Für das Untersuchungsgebiet Beschattung kann für die Betriebsphase festgehalten werden, dass sich durch die Trassenführung keine Beschattungswirkungen ergeben und sich keine Wohnobjekte im Einflussbereich von Beschattungswirkungen befinden.

Zusammenfassend kann für den Fachbereich Elektrotechnik (Oberleitung, EMF, Beleuchtung und Beschattung) festgestellt werden, dass die Genehmigungsvoraussetzungen gegeben sind.

## **Lärm- und Erschütterungsschutz (LA)**

Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Lärm- und Erschütterungsschutz (LA) für den Fragenbereich 2 feststellen, dass die von der Projektwerberin vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen aus Sicht des Fachgebietes Lärmschutz plausibel und nachvollziehbar sind. Es ergeben sich keine Abweichungen gegenüber den Einschätzungen der Projektwerberin. Die Beurteilung im Fachgebiet Lärmschutz umfasst die Immissionen aus der Bauphase, sowie während des Betriebs aus Schienenverkehr (ÖBB und Raaberbahn) Straßenverkehr, haustechnischen Anlagen und dem Flugverkehr. Zur Sicherstellung der Einhaltung der Schutzziele aus dem Schienenverkehrsbetrieb sind aktive (bahnseitige) und passive (objektseitige) Maßnahmen erforderlich. Aus schalltechnischer Sicht sind die Ergebnisse und Schutzmaßnahmen nachvollziehbar und entsprechen dem Stand der Technik.

Aus Sicht des Fachbereichs Erschütterungsschutz sind die von der Projektwerberin vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen nachvollziehbar und plausibel. Die erforderlichen Grundlagen wurden nachvollziehbar und verständlich aufbereitet. Für die Ermittlung der Immissionen am Bestand wurden die erhobenen Objektdaten, sowie die Methodik zur Bestandserfassung nachvollziehbar aufbereitet. Aus erschütterungsschutztechnischer Sicht sind die Ergebnisse und die Schutz- bzw. Kontrollmaßnahmen in der Bauphase nachvollziehbar und entsprechen dem Stand der Technik.

## **Luft und Klima (KL)**

*Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Luft und Klima für den Fragenbereich 2 feststellen:*

*In der Bauphase treten für das Schutzgut Luft geringfügige Immissions-Zusatzbelastungen auf. Diese ist zeitlich begrenzt (Bauzeit etwa 35 Monate) und sind in den Auswirkungen als geringfügig zu bewerten.*

*In der Betriebsphase ist mit keinen Auswirkungen zu rechnen. Die Immissionszusatzbelastungen sind durchwegs im irrelevanten Bereich.*

*Die dem Stand der Technik entsprechenden Grenzwerte werden eingehalten.*

*Für das Schutzgut Klima ergeben sich in der Bauphase geringfügige zusätzliche klimawirksame Emissionen. Die Bauzeit ist auf 35 Monate beschränkt.*

*Die gewählte Variant führt durch einen Grünbereich. Aus Sicht des Fachbereichs Klima ist der Verlust von Grünflächen ein Argument, welches sich geringfügig negativ auf die CO<sub>2</sub> Bilanz auswirken kann (Bindung von CO<sub>2</sub> durch Wachstum von Pflanzen).*

*Gesamt ergibt das Projekt in der Betriebsphase eine Einsparung von Emissionen klimawirksamen CO<sub>2</sub>eq von -29.4 t/a (Tonnen pro Jahr).*

## **Humanmedizin (HU)**

*Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Humanmedizin für den Fragenbereich 2 feststellen, dass sich aus den projektierten Maßnahmen unter den angegebenen Bedingungen und Kontrollen keine Bedenken hinsichtlich der Umweltverträglichkeit im Hinblick auf das Schutzgut Mensch ergeben. Zusätzliche Maßnahmen, um schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf das Leben und die Gesundheit der Menschen und deren Lebensräumen zu verhindern oder zu verringern oder günstige Auswirkungen zu vergrößern, werden in M5 vorgeschlagen.*

## **Wasserbautechnik und Oberflächenwässer (WT)**

*Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Wasserbautechnik und Oberflächenwässer für den Fragenbereich 2 feststellen:*

*Das vorliegende Einreichoperat ist schlüssig und nachvollziehbar ausgearbeitet, es beinhaltet die Umweltverträglichkeitserklärung und die zugehörigen Fachbeiträge mit erläuternden Plan-darstellungen, darin finden sich die Beschreibungen zum Ist-Zustand des Projektgebietes, die Ergebnisse der Wirkungsanalysen, Maßnahmen und Strategien zur Minimierung von ungünstigen Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser und die Schlussfolgerungen zu den Variantenvergleichen. Im materienrechtlichen Teil sind die wasserbaulichen Planungen und Entwässerungsmaßnahmen, Erhebungen zum Abflussverhalten und Hochwassermodellierungen für ein 30- und 100-jährliches Ereignis klar und plausibel erörtert worden. In den weiteren Unterlagen wird die Historie zur Trassenfindung und die Alternativen und ihren Ausschließungskriterien beschrieben. Aus Sicht des Fachgebietes sind die Planungen zur Versorgung der Oberflächenwässer und Abwässer in Bau- und Betriebsphase umfassend ausgearbeitet worden. Die Ausarbeitungen berücksichtigen die Vorgaben der geltenden Normen, Richtlinien und Regelwerke und entsprechen dem Stand der Technik. Die geplanten Vorkehrungen für die Errichtungsphase sind aus Sicht des Fachgebietes geeignet ungünstige Beeinflussungen des Schutzgutes Wasser weitgehend gering zu halten.*

*Zur Bewertung der Abflussdynamik und des Hochwasserabflusses sind 2D-Modellierungen durchgeführt worden. Die Ergebnisse werden verständlich in den Unterlagen zur wasserrechtlichen Einreichung erläutert. Die Vergleiche zwischen Bestand und gewählter Trasse weisen hinsichtlich des Hochwasserabflusses kaum merkliche Veränderungen auf. Zur Erhaltung der Abflussdynamik sind Flutbrücke und Durchlässe dimensioniert worden und ihre Wirksamkeit mit den Modellierungen belegt worden. Betreffend Hochwasserschutz ist eine Dammaufhöhung des rechten Hochwasserschutzdammes in Neufeld an der Leitha zwischen Bahnbrücke und Kläranlage um 10 cm vorgesehen worden, die bereits vorhandenen Retentionsflächen bleiben bestehen. Die Trasse weicht den ökologisch wertvollen Leitha Mäander weitgehend aus. Lauf, Höhe und Gefälle der vom Projekt berührten Oberflächengewässer werden durch die Trasse nicht verändert. Die Ufer werden im Bereich der Brückenquerungen befestigt, sonst wird der ursprüngliche Zustand von Ufer und Gewässersohle nach Abschluss der Bauarbeiten wiederhergestellt.*

### **Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik (HD)**

*Zusammenfassend lässt sich für die Fachgebiete Geotechnik/Geologie sowie Hydrogeologie/Grundwasser für den Fragenbereich 2 feststellen, dass die fachliche Vorgangsweise im BBG-Consult Fachgutachten ON 314.1, die Methodik der Untersuchung sowie die daraus abgeleiteten Wirkfaktoren für quantitative und qualitative Veränderungen des Grundwasserregimes und der Festigkeitseigenschaften des Untergrundes sowie seines Chemismus plausibel und nachvollziehbar sind. Die Aufschlussbohrungen, des ausreichend breit festgelegten Untersuchungsraumes, sind auch ausreichend tief abgeteuft worden. Sie wurden nach normkonformer Dokumentation und Untergrundprobenentnahme z.T. als Grundwassermessstellen ausgebaut, um bereits noch in der Planungsphase Erkenntnisse über die Richtung und Höhe des Grundwasserregimes, seines Gefälles und seines allfälligen GW-chemischen Einflusses auf die Oberflächengewässer zu erhalten. Aus den bodenmechanischen, sowie GW-chemischen Laboruntersuchungen wurden für alle vorgesehenen ÖBB-Verbindungsbahnobjekte an Brücken, Stützmauern, Dämmen die für die erdstatische Berechnungen und Gründungsgutachten erforderlichen Untergrundkennwerte, Berechnungsrichtlinien nachvollziehbar abgeleitet und übersichtlich zusammengestellt. Diese umfassen auch alle festgestellten Grundwasserbestandswasserstände und die daraus abgeleiteten Grundwasserbemessungshöhen. Die relevanten Schutz- und Schongebiete sind übersichtlich dargestellt, die fremden Rechte im denkmöglichen Beeinträchtigungsraum wurden erhoben und planlich dargestellt. Sowohl für quantitative als auch für qualitative Veränderungen des Grundwasserregimes und auch für Auswirkungen auf den Untergrund in geologischer und hydrogeologischer Hinsicht darf festgestellt bzw. ausgesagt werden, dass diese durch das ÖBB-Vorhaben überwiegend nicht oder nicht relevant beeinflusst werden. Die Untersuchungen von Untergrund und Grundwasser wurden umfassend durchgeführt und erfolgten nach dem Stand der Technik. Die Genehmigungskriterien der § 24 f, Abs. 2 lit a und Z2 des UVP-G 2000 und § 104 und §105 Abs.1 lit b und c des WRG 1959 idgF sind erfüllt, sodass eine Bewilligung des Vorhabens aus der fachlichen Sicht des unterfertigten SV möglich ist.*

### **Agrarwesen und Boden (LW)**

*Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Agrarwesen und Boden für den Fragenbereich 2 feststellen, dass eine Umweltverträglichkeit des eingereichten Projektes nur nach Vorschreibung der vorgeschlagenen zusätzlichen zwingenden Maßnahmen gegeben erscheint.*

### **Forstwesen, Waldökologie und Wildökologie (FW)**

Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Forstwesen, Wald- und Wildökologie für den Fragenbereich 2 feststellen:

Teilfachbereich Forstwesen und Waldökologie

Die Gesamtfläche der für das Vorhaben notwendigen Rodungen beträgt 4,0342 ha, wobei 0,7195 ha befristete Rodungen und 3,3147 ha dauernde Rodungen erforderlich sind. Aufgrund der sehr geringen Waldausstattung in der Umgebung der Rodungsflächen (die Waldausstattung der Gemeinden liegt deutlich unter 20%) und der Rodung größtenteils hochwertiger Auwaldbestände sind Ausgleichsmaßnahmen (Ersatzaufforstungen) im Verhältnis 1:3 zu den Dauerrodungen erforderlich. Alternativ können Waldverbesserungsmaßnahmen im Verhältnis 1 : 6 durchgeführt werden, wobei mindestens die Hälfte der Dauerrodungen durch Ersatzaufforstungen im Ausmaß 1 : 3 zu kompensieren sind. Zur Kompensation der Dauerrodungen sind damit Ersatzaufforstungen im Mindestausmaß von 4,9721 ha erforderlich, wenn gleichzeitig auf einer Fläche von mindestens 9,9441 ha waldverbessernde Maßnahmen durchgeführt werden. Ohne waldverbessernde Maßnahmen beträgt das erforderliche Ausmaß der Ersatzaufforstungen 9,9441 ha. Die Auswirkungen des Flächeninanspruchnahme auf den Wald sind für die Bauphase als vertretbar und für die Betriebsphase aufgrund der Kompensation der Dauerrodungen unter Berücksichtigung des hohen waldökologischen Wertes der Rodungen und des Wiederherstellungszeitraums ebenfalls als vertretbar (= merkbar nachteilig) zu bewerten.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf den Wald (Waldboden und forstlicher Bewuchs) durch andere Wirkfaktoren (Trennwirkungen, Immissionen, Wasserhaushaltsveränderungen und Veränderung der Belichtungsverhältnisse) werden sowohl für die Bau- als auch für die Betriebsphase insgesamt als geringfügig nachteilig bewertet.

Aus fachlicher Sicht sind durch das Vorhaben weder in der Bau- noch in der Betriebsphase Immissionen (z.B. durch Lärm, Erschütterungen, Luftschadstoffe, flüssige Emissionen etc.) zu erwarten, die erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen. Es sind jedenfalls keine Immissionen zu erwarten, die geeignet sind, den Waldboden und den forstlichen Bewuchs bleibend zu schädigen; die Immissionsbelastung wird möglichst gering gehalten.

Aus forstfachlicher Sicht werden die **Auswirkungen des Vorhabens auf den Wald und seine Wirkungen** in der **Bauphase als vertretbar** und für die **Betriebsphase als vertretbar** bewertet.

Teilfachbereich Jagdwesen und Wildökologie

In der Bauphase beträgt die temporäre Grundbeanspruchung rd. 22,74 ha und betrifft vorwiegend landwirtschaftliche Flächen (Acker- und Wiesenflächen). Gehölzstrukturen werden nur untergeordnet temporär beansprucht; die befristete Rodung von Wald beträgt rd. 0,72 ha. Die permanente Grundbeanspruchung, die ebenfalls bereits in der Bauphase wirksam wird und sich in der Betriebsphase fortsetzt, beträgt rd. 45,65 ha; davon rd. 19,53 ha Grünland (größtenteils landwirtschaftliche Nutzflächen und 3,31 ha Wald). Die gesamte Grundbeanspruchung in der Bauphase (temporär und permanent) beträgt somit rd. 68,39 ha (gewidmetes Grünland rd. 30,0 ha, davon rd. 4,03 ha Wald). Ein erheblicher Teil der gesamten Grundbeanspruchung (rd. 55 %) entfällt auf Verkehrsflächen (37,33 ha), die als Wildlebensräume nicht relevant sind.

An Waldflächen (Ganzjahreslebensräume) sind vorwiegend die zusammenhängenden Auwaldflächen zwischen Leitha und warmer Fischa vom Vorhaben betroffen (rd. 2,45 ha Eichen-Ulmen-Eschen-Auwald), der aufgrund der sehr geringen Bewaldung des Projektgebiete und seiner näheren Umgebung eine wesentlichen Funktion als Einstand und Ganzjahreslebensraum für jagdbare Wildtiere hat. Weiters sind in geringerem Umfang Windschutzgürtel (0,31 ha) sowie Feldgehölze und Kleinwaldflächen (rd. 2,45 ha), die als Strukturelemente von Bedeutung sind, von Grundbeanspruchungen betroffen.



Zwar sind im Einreichprojekt umfangreiche Ausgleichsflächen vorgesehen („Ausgleichsflächenbedarf“ lt. Projekt insgesamt rd. 13 ha, davon 5,3 ha Waldflächen, 2,2 ha sonstige Gehölzflächen, 4,7 ha Offenlandflächen. 0,8 ha städtische Grünflächen mit Baumbestand), diese werden jedoch nur zum Teil rasch wirksam (nämlich die Offenlandflächen). Die Wald- und Feldgehölzausgleichsflächen werden erst nach dem Aufwachsen der Bäume und Sträucher (somit also in 10 – 20 Jahren) als Strukturelemente und Einstände für jagdbares Wild voll wirksam. Zudem kommt es durch das Vorhaben zu relevanten Flächenverlusten in einer der wenigen geschlossenen Waldlebensräume in einer von Siedlungen, Verkehrsinfrastruktur und Intensivlandwirtschaft geprägten Landschaft.

Die dauernde Flächenbeanspruchung (Betriebsphase) wird daher auch unter Berücksichtigung der vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen aufgrund des insgesamt erheblichen Gesamtflächenverbrauchs von Wildlebensräumen und Strukturelementen von insgesamt 36,2 ha (Ackerflächen 22,1 ha, Offenlandflächen 7,6 ha, Gehölzflächen 3,8 ha, Wald im ökologischen Sinn 2,5 ha, Fließgewässer 0,3 ha) als vertretbar (= merkbar nachteilig) bewertet. Insgesamt ist für Bau- und Betriebsphase von merkbar nachteiligen Auswirkungen durch Flächeninanspruchnahme auszugehen.

Es werden keine Immissionen verursacht, die erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls nicht solche, die geeignet wären, das Wild bleibend zu schädigen.

Infolge der Erhöhung der Zugfrequenz auf der Bestandsstrecke und durch die mit Lärmschutzwänden versehene Neubaustrecke (Schleife Ebenfurth durch die Leithaauen) erhöht sich die Barrierewirkung für Wildtiere, wobei durch die Projektmaßnahmen (Brücken über die Warme Fischa und die Leitha sowie 5 Flutbrücken in der Au) eine ausreichende Lebensraumvernetzung sichergestellt wird. Überregional bedeutsame Wildtierkorridore für großräumig lebende Wildarten sind vom Vorhaben nicht betroffen; der rd. 3 km südlich des Siedlungsgebietes von Neufeld verlaufende Alpen-Karpaten-Korridor wird durch das Vorhaben nicht berührt. Die Eisenbahnstrecke südlich von Neufeld bleibt auch mit dem Betriebsprogramm 2025+ eine schwache Teilbarriere, für die keine Wildtierquerungshilfen erforderlich sind.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Wild und die Jagdwirtschaft durch Flächenverbrauch wird als vertretbar und durch Trennwirkungen, Immissionen von Luftschadstoffen, Lärm, Wasserhaushaltsveränderungen, elektromagnetische Felder und Veränderung der Belichtungsverhältnisse sowohl für die Bau- als auch für die Betriebsphase insgesamt als geringfügig nachteilig bewertet.

Insgesamt werden die **Auswirkungen des Vorhabens auf Wild und Jagdwirtschaft in der Bau- und Betriebsphase als vertretbar** bewertet.

## **Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inkl. biologische Vielfalt und Naturschutz) (ÖK)**

Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Ökologie für den Fragenbereich 2 folgendes feststellen:

Die Beschreibung des Ist-Bestandes und die der Beurteilung zugrundeliegenden Erhebungen wurden entsprechend dem Stand der Technik durchgeführt und aufbereitet. Relevante Auswirkungen durch das Vorhaben sind insbesondere durch die Querung des Auwaldbestandes zwischen Leitha und Warmer Fischa, innerhalb des Natura 2000 FFH-Gebietes, gegeben, wo auch Lebensräume des Anhang I FFH-Richtlinie vom Typ Eichen-Ulmen-Eschenauen betroffen sind. Weiters werden hier auch Lebensräume typischer Auwaldarten wie z.B. Schwarzspecht und Mittelspecht, sowie der Offenlandarten Rebhuhn und Feldlerche entlang der Pottendorfer Linie beansprucht. Entlang der Bestandsstrecke sind Flächenverluste vor allem von bahnbegleitenden

*Biotopflächen, insb. während der Bauphase, zu verzeichnen. Zur Kompensation der Beanspruchungen von Tier- und Pflanzenlebensräumen sind im Projekt Ausgleichsflächen (Anlage von Waldflächen, Wiesen, Brachen, Hecken und Waldstrukturierungsmaßnahmen) vorgesehen, welche durch den Sachverständigen in quantitativer und qualitativer Hinsicht zu ergänzen waren. Für wertgebende Tierarten aus den Gruppen der Vögel, Amphibien, Reptilien, Fledermäuse und Insekten sind Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen vorgesehen, welche ebenfalls zu präzisieren und ergänzen waren. Relevante Trennwirkungen ergeben sich vor allem im Zuge der Querung des Waldbestandes, wo die hier vorgesehenen Flutbrücken, Durchlässe und Brücken die Wirkungen jedoch auf ein nicht erhebliches Ausmaß reduzieren können. Der zentrale Ausbreitungskorridor entlang der Leitha wird durch das Projekt in seiner Funktion nicht eingeschränkt.*

### **Gewässerökologie (GW)**

*Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Gewässerökologie für den Fragenbereich 2 feststellen, dass*

*die methodische Vorgangsweise, die Auswertungen und Schlussfolgerungen plausibel, nachvollziehbar und dem Stand der Technik entsprechen. Geringen lokalen Einschränkungen der Uferdynamik im Querungsbereich der Leitha steht die Entfernung des Mittelpfeilers der Bestandsbrücke gegenüber. Hinzu kommt die Flächensicherung im Bereich der Leithamäander, die eine weiter dynamische Entwicklung des Flusslaufs nachhaltig absichert. Auch die geplante Vorlandabsenkung und Rücknahme des Hochwasserschutzdammes flussab der Leithaquerung steht im Einklang mit den gemäß GE-RM Leitha zur Verbesserung des ökologischen Zustandes vorgesehenen Maßnahmen. Konkrete Maßnahmen des GE-RM Leitha im Einflussbereich des Vorhabens werden durch das Vorhaben weder verhindert noch erheblich in ihrer Umsetzung erschwert. Es ist daher keine Verschlechterung des ökologischen Zustandes der Leitha zufolge der Verwirklichung des Vorhabens anzunehmen.*

*In den künstlichen Gewässern warme Fische und Pottendorfer Werkskanal verbleiben nur punktuelle Eingriffe außerhalb des Mittelwasserabflussbereiches. Eine Verschlechterung des ökologischen Zustandes ist daraus nicht abzuleiten.*

### **Abfallwirtschaft (AW)**

*Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Abfallwirtschaft für den Fragenbereich 2 feststellen, dass*

*die ausgearbeiteten Einreichunterlagen schlüssig und nachvollziehbar sind und dass darin die Umweltverträglichkeitserklärung und die jeweiligen Fachbeiträge mit den erforderlichen Plandarstellungen enthalten sind. Für das Fachgebiet Abfallwirtschaft wurde der IST-Zustand auf Grundlage einer für das UVP-Verfahren üblichen orientierenden Erkundung der Untergrundbeschaffenheit dargelegt.*

*Zusätzlich wird die Historie zur Trassenfindung und die Beurteilung der Varianten für alternative Strecken einschließlich der Nullvariante und ihrer nachvollziehbaren Ausschließungskriterien beschrieben.*

*Für das Fachgebiet Abfallwirtschaft zeigen die Untersuchungen, dass in keinem Bereich des gegenständlichen Areals eine Vorbelastung des Untergrundes (oberhalb Deponieklasse „Baurestmassen“) vorhanden ist. Der überwiegende Teil der untersuchten Bereiche weist Material der Deponieklassen „Bodenaushub“, sowie untergeordnet die Deponieklassen „Inertabfall“ bzw. „Baurestmassen“ auf.*

*Den festgestellten und einstufigsrelevanten Belastungen im Gesamtgehalt stehen nur vereinzelt geringfügig erhöhten Eluatkonzentrationen gegenüber.*

*Für die Bauphase kann das geplante Bauvorhaben hinsichtlich der Auswirkungen auf die Bestandssituation mit einer „leichten Verbesserung der bestehenden Situation“ bzw. mit „keine Auswirkungen“ beurteilt werden. Für die Betriebsphase ergibt sich generell eine Beurteilung mit „keine Auswirkungen“.*

*Die Errichtung und der Betrieb stellen keine negative Veränderung des chemischen Bodenbestandes dar, da dieser durch die geplante Entfernung von allfälligen Kontaminationen qualitativ positiv beeinflusst wird. Die vertretbaren Auswirkungen des Vorhabens stellen bezüglich ihres Ausmaßes, ihrer Art, ihrer Dauer und ihrer Häufigkeit keine qualitativ nachteiligen Veränderungen dar. Der Boden wird in seinem Bestand bzw. in seiner Funktion nicht gefährdet.*

*Insgesamt sind bei der Realisierung des Projektes hinsichtlich der verbleibenden Auswirkungen in der Bauphase nur sehr geringe Restbelastungen zu erwarten. Durch das Projekt ergeben sich in der Betriebsphase keine nachhaltigen Beeinträchtigungen des Bodenbestandes im abfallwirtschaftlichen Sinn.*

*Der Umgang mit Abfällen, sowohl in der Bau- als auch in der Betriebsphase, wie er in den vorgelegten Unterlagen dargestellt ist, entspricht dem Stand der Technik.*

*Für notwendig wird die im Projekt vorgesehene baubegleitende Überwachung durch eine chemisch-technische Bauaufsicht erachtet, die die Einhaltung der abfallwirtschaftlichen Rechtsvorschriften und abfallchemischen Vorgaben und Grenzwerte während der Bauphase sicherstellt. Im Zuge der Detailplanung aber jedenfalls vor Baubeginn ist für die anfallenden Bodenaushubmaterialien und Abbruchabfälle ein Massenlogistikkonzept zu erstellen aus dem hervorgeht wie die Materialien je nach ihrem Verunreinigungsgrad weiter zu verwerten, zu behandeln oder zu deponieren sind.*

*Aus den vorgelegten Unterlagen geht hervor, dass die Genehmigungskriterien hinsichtlich der Immissionen (insbesondere auch flüssige Emissionen) aus fachlicher Sicht eingehalten wurden. Aus fachlicher Sicht bestehen keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin.*

*Bei einer Umsetzung aller im Einreichoperat dargelegten Maßnahmen (Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen) für die Bau- und Betriebsphase und der für das gegenständliche Fachgebiet formulierten zwingenden Maßnahmen wird das Bauvorhaben als umweltverträglich beurteilt.*

## **Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sachgüter (RP)**

*Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschafts- und Ortsbild, Sachgüter (RP) für den Fragenbereich 2 folgendes feststellen:*

### *Ad Raum- und Bodennutzung*

*Das Vorhaben entspricht den Vorgaben örtlicher und überörtlicher Planungen. Widersprüche bestehen durch die Berührung des Natura2000-Schutzgebietes, welche jedoch für die Erreichung der Ziele notwendig ist. Siedlungsgebiete erfahren durch das Projekt positive Wirkungen, da in Ebenfurth die Bahntrasse aufgelassen wird, neue Lärmschutzwände vorgesehen werden, Bahnhöfe modernisiert werden und eine bessere Erreichbarkeit der Standortgemeinden und der Region ermöglicht wird. Das Projekt trägt zur Umsetzung nationaler und internationaler Klimaschutzziele bei und fördert die Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs.*

### *Ad Fläche*

*Es kommt durch das Projekt im Bereich der Neubaustrasse zu neuen Flächeninanspruchnahmen. Für diese Inanspruchnahmen werden Ausgleichsflächen ausgewiesen. Es werden größtenteils landwirtschaftlich genutzte Flächen und Bahngrund berührt. Siedlungsflächen sind von den Maßnahmen nur in einem zu vernachlässigenden Ausmaß betroffen.*

#### Ad Landschafts- und Ortsbild

*Auswirkungen auf das Landschaftsbild ergeben sich naturgemäß im Bereich der Neubaustrasse. Diese muss anhand landschaftspflegerischer Begleitplanungen behutsam in das bestehende Landschaftsbild eingegliedert werden. Um dies zu erreichen, wurden zusätzlich zu den Ausführungen der Projektwerberin weitere Maßnahmen definiert. Im Bereich des Ausbaus der Bestandsstrecke sind keine maßgeblichen Auswirkungen auf das Landschaftsbild zu erwarten. Im Bereich von Siedlungsflächen wird entweder bestandsnah ausgebaut oder aber Bestandstrasse abgetragen. Dadurch sind in der Betriebsphase, wenn, dann positive Wirkungen auf das Ortsbild zu erwarten.*

#### Ad Sachgüter

*In der Bauphase bestehen zahlreiche direkte oder indirekte Auswirkungen auf Sachgüter, was sich vor allem technische Versorgungsinfrastruktur und Verkehrsinfrastruktur beschränkt. Soziale Infrastruktur ist nur punktuell betroffen. Es sind umfangreiche Maßnahmen vorgesehen, um maßgeblich negative Wirkungen zu vermeiden.*

*Aus Sicht des Fachgebietes ergeben sich keine Bedenken hinsichtlich der Umweltverträglichkeit bezogen auf die räumlichen und funktionellen Gegebenheiten und Zielsetzungen auf örtlicher und überörtlicher Ebene, des Orts- und Landschaftsbildes sowie den Sachgütern. Belastende oder nachteilige Wirkungen in der Bau- und Betriebsphase sind nicht zu erwarten, wenn die in den Unterlagen und dem UVGA enthaltenen / beschriebenen Ausgleichs- und Begleitmaßnahmen ausgeführt werden.*

### **Denkmalschutz und Kulturgüter (DS)**

*Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Denkmalschutz und Kulturgüter für den Fragenbereich 2 feststellen, dass das geplante Projekt nur geringfügige Auswirkungen auf das Schutzgut Denkmalschutz und Kulturgüter hat. Zur Minimierung der Auswirkungen wurden durch die Projektwerberin entsprechende Maßnahmen zur Sicherung archäologisch relevanter Zonen sowie zur Sicherung des Bildstocks als auch des Uhrturmes der ehemaligen HITIAG definiert. Die vorgesehenen Maßnahmen zur Beweissicherung und zur begleitenden Kontrolle entsprechen dem Stand der Technik und können als ausreichend beurteilt werden.*

### **III.1.3 Fragenbereich 3 („Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes“)**

Im Fragenbereich 3 der Zusammenfassenden Bewertung wurden fachliche Aussagen unter sinngemäßer Anwendung der Kriterien des § 24c Abs. 5 Z 5 UVP-G 2000 zu den zu erwartenden (positiven und negativen) Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher Konzepte und Pläne und im Hinblick auf eine nachhaltige Nutzung von Ressourcen getroffen.

#### **III.1.3.1 Fragenbereich 3 – Überblick über die Themen/Fragen**

Im Konkreten haben die Sachverständigen der von der Fragestellung betroffenen Fachbereiche im Fragenbereich 3 (Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes) Folgendes geprüft/sich auseinandergesetzt mit:

- Berücksichtigung öffentlicher, überörtlicher und örtlicher Raumordnungsprogramme sowie Sachraumordnungsprogramme, die Flächeninanspruchnahme von Siedlungsflächen
- Berücksichtigung öffentlicher Verkehrsplanungen (Bundes-, Landesverkehrskonzept, Verkehrskonzepte von Gemeinden)
- Berücksichtigung öffentlicher wasserwirtschaftlicher Konzepte und Pläne (GW-Schutz-, Schongebiete, Wasserversorgungsanlagen)
- Berücksichtigung öffentlicher forstwirtschaftlicher Konzepte und Pläne (Waldfunktions- und Entwicklungspläne), die Flächeninanspruchnahme von Waldflächen
- Berücksichtigung öffentlicher naturschutzrechtlicher Konzepte und Pläne (Natur-, Landschaftsschutzgebiete, Naturdenkmale, Naturparks, Europaschutzgebiete)
- Berücksichtigung der Flächeninanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen (Grünland)
- Klima- und Energiekonzept

### **III.1.3.2 Fragenbereich 3 - Gutachterliche Schlussfolgerung**

Es folgen die gutachterlichen Schlussfolgerungen zum Fragenbereich 3 (Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes) der Sachverständigen zu den einzelnen Fachbereichen:

#### **Eisenbahnbau aus bautechnischer Sicht (inkl. Eisenbahnkreuzungen), Straßenbau- und Verkehr (ST)**

*Zusammenfassend lässt sich für die Fachbereiche Eisenbahnbau aus bautechnischer Sicht (inkl. Eisenbahnkreuzungen), Straßenbau- und Verkehr für den Fragenbereich 3 feststellen, dass durch das Bauvorhaben „Ebenfurth, Errichtung Schleife“ den Bestimmungen und den Zielen der öffentlichen Verkehrsplanungen (Europäische Leitlinien, Bundes- und Landesverkehrskonzepte) entsprochen wird.*

*Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes werden aus Sicht der Fachbereiche Eisenbahnbau aus bautechnischer Sicht (inkl. Eisenbahnkreuzungen), Straßenbau- und Verkehr als positiv gewertet.*

#### **Eisenbahnwesen aus betrieblicher Sicht (EB)**

*Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Eisenbahnwesen-Betrieb für den Fragenbereich 3 feststellen:*

*Der von Wien Hbf bis Wr. Neustadt Hbf vorgesehene und abschnittsweise bereits erfolgte zweigleisige Ausbau der Pottendorferlinie stellt ein wesentliches Element für die Entwicklung der Baltisch-Adriatischen Achse dar.*

*Die Schleife Ebenfurth ist betrieblich und verkehrlich ein Teil dieses Gesamtausbauprogrammes, da nur mit ihrem Bestand die künftig vorgesehenen und notwendigen Angebotsverbesserungen (häufige Bedienung, kürzere Fahrzeiten) im Fahrplansystem umsetzbar werden.*

*Generell ist festzustellen, dass der Raum Wien – Wiener Becken, Nordburgenland ein dynamisch wachsender Industrie-, Dienstleistung- und Siedlungsraum mit ständig steigender Mobilitätsnachfrage ist, welche derzeit in hohem Maße durch den Individualverkehr befriedigt wird. Die Folge sind häufige Stauerscheinungen im hochrangigen Straßennetz zu den nachfragestarken Zeiten mit den damit einhergehenden THG-Emissionen.*

*Der durchgängige Kapazitätsausbau der Eisenbahn in diesem Raum ist eine unabdingbare Voraussetzung für die Verbesserung Verkehrsverhältnisse und des Modal Splits zugunsten des öffentlichen Verkehrs und eine bedeutende Voraussetzung für erfolgreiche Maßnahmen zugunsten des Klimaschutzes.*

### **Luft und Klima (KL)**

*Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Luft und Klima für den Fragenbereich 3 feststellen, dass das Projekt in der Bauphase geringfügige Zusatzbelastung darstellt, jedoch die Grenzwerte (IG-L) eingehalten werden. Im Betrieb sind die Zusatzbelastung als irrelevant zu bezeichnen.*

*Für den Fachbereich Klima ergibt das Projekt eine Einsparung klimawirksamer Gase (CO<sub>2äq</sub>).*

### **Wasserbautechnik und Oberflächenwässer (WT)**

*Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Wasserbautechnik und Oberflächenwässer für den Fragenbereich 3 feststellen:*

*Die Auswirkungen des Vorhabens mit Relevanz für das Fachgebiet sind in den Einreichunterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung nachvollziehbar und plausibel dargestellt. Es werden die Effekte in Hinsicht auf die Schutzgüter und ihre Wechselwirkungen untereinander verständlich erläutert. Die öffentlich wasserwirtschaftlichen Konzepte und Pläne, Schutz- und Schongebiete, sind im Zuge der Untersuchungen erhoben und berücksichtigt worden.*

*Für das Fachgebiet sind nach derzeitigem Kenntnisstand gering nachteilige Auswirkungen des Projektvorhabens auf die Entwicklung des Raumes betreffend der Ressource Wasser für die Bau- und Betriebsphase erkennbar, was sich einerseits aus den im Bereich der Oberflächengewässer vorgesehenen Bauarbeiten und andererseits aus geringfügigen Veränderungen der Abflussquerschnitte begründet. Durch die geplanten Vermeidungs- und Verminderungsstrategien werden diese Auswirkungen weitgehend reduziert.*

### **Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik (HD)**

*Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Geotechnik/Geologie und Hydrogeologie/Grundwasser für den Fragenbereich 3 feststellen, dass das gegenständliche Vorhaben keine wesentlichen negativen Auswirkungen in Hinblick auf die nachhaltige Nutzung von Ressourcen aufweist.*

### **Agrarwesen und Boden (LW)**

*Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Agrarwesen und Boden zum Fragenbereich 3 feststellen, dass gesamt gesehen durch das vorliegende Projekt die Entwicklung des Raumes und die nachhaltigen Nutzungsmöglichkeiten aus agrarischer Sicht nicht untragbar beeinträchtigt werden.*

### **Forstwesen, Waldökologie und Wildökologie (FW)**

*Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Forstwesen, Wald- und Wildökologie für den Fragenbereich 3 feststellen, dass die Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher forstwirtschaftlicher Konzepte und Pläne (Waldentwicklungsplan) durch die Flächeninanspruchnahme von Waldflächen und im Hinblick auf eine nachhaltige Nutzung von Ressourcen aus fachlicher Sicht als **geringfügig nachteilig** zu bewerten sind.*

### **Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inkl. biologische Vielfalt und Naturschutz) (ÖK)**

*Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Ökologie für den Fragenbereich 3 feststellen, dass durch das Vorhaben bei der Umsetzung der im Projekt vorgesehenen und zusätzlich vorzuschreibenden Maßnahmen keine wesentlichen nachteiligen Auswirkungen auf die Entwicklung des Raumes in Hinblick auf die ausgewiesenen Schutzgebiete – hier das Natura 2000 FFH-Gebiet Feuchte Ebene-Leithaauen – zu erwarten sind. Die beschriebenen Ausgleichsmaßnahmen innerhalb und im Anschluss an das Schutzgebiet gewährleisten weiterhin die globale Kohärenz der Natura 2000-Gebiete.*

### **Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sachgüter (RP)**

*Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschafts- und Ortsbild, Sachgüter für den Fragenbereich 3 feststellen, dass durch das Vorhaben, Vorgaben öffentlicher (Verkehrs-)Pläne erreicht werden können und sonstige öffentliche Konzepte und Plänen (bis auf die Durchquerung des Natura2000-Schutzgebietes) nicht widersprochen wird. Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschafts- und Ortsbild, Sachgüter für den Fragenbereich 3 feststellen, dass die Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher, überörtlicher und örtlicher Raumordnungsprogramme sowie Sachraumordnungsprogramme, die Flächeninanspruchnahme von Siedlungsflächen positiv beurteilt werden. Die Flächeninanspruchnahme von Siedlungsflächen ist aufgrund der Ausbaumaßnahme v.a. in dem bestehenden Trassenkorridor äußerst gering. Neue Flächeninanspruchnahmen durch die Neubautrasse finden sich vorwiegend auf landwirtschaftlichen Flächen wieder. Die Berührung des Schutzgebietes (wodurch merkbar nachteilige Wirkungen verbunden sind) ist notwendig, um die Projektziele zu erreichen. Es wurde deshalb eine umfassende Alternativenprüfung durchgeführt, die zum Ergebnis hatte, dass die Projektvariante die einzige Variante ist, die die Projektziele erfüllt und vergleichsweise geringe Auswirkungen auf das Natura2000-Schutzgebiet nach sich zieht. Das Vorhaben entspricht den in den raumordnungsrechtlichen Vorschriften festgelegten Zielsetzungen. Die nachhaltige Nutzung des Raumes bzw. der Ressourcen kann aus Sicht des Sachverständigen bestätigt werden.*

### **III.1.4 Fragenbereich 4 („Gutachterliche Auseinandersetzungen mit den Einwendungen“, FB4)**

Im Fragenbereich 4 der Zusammenfassenden Bewertung erfolgte seitens der behördlich herangezogenen UVP-Sachverständigen eine fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen bzw. Einwendungen während der öffentlichen Auflage der Antragsunterlagen (siehe jene unter Punkt I.5 „Stellungnahmen und Einwendungen im Zuge der Verfahrenseinleitung sowie der öffentlichen Auflage des Genehmigungsantrages und der Antragsunterlagen“). Bezüglich der Auseinandersetzung mit den aufgeworfenen Rechtsfragen wird auf Punkt VII. der Begründung verwiesen.

### **III.1.4.1 Fragenbereich 4 – Zur fachlichen Beantwortung**

Im Fragenbereich 4 wurden die Stellungnahmen und Fachbereiche den inhaltlich für die Schutzgüter des UVP-G 2000 zuständigen Sachverständigen zur fachlichen Beantwortung zugewiesen.

Einwendungen ohne konkreten fachlichen Bezug bzw. zu Problembereichen, die nicht Gegenstand der UVP bzw. der beantragten Genehmigungen sind – wie zum Beispiel wirtschaftlichen Aspekte, eine Überprüfung verkehrspolitischer Konzepte, gültiger Normen, rechtskräftiger Verordnungen oder etwa der vom Projektwerber angegebenen voraussichtlichen Projektkosten, volkswirtschaftliche Nachteile, Höhe von Entschädigungen, Wirtschaftlichkeit, Kosten-Nutzen Rechnung, Wertminderung – wurden zwar angeführt, aber keinem Sachverständigen zur fachlichen Auseinandersetzung zugeordnet. Sie sollten den Sachverständigen lediglich als Information dienen.

### **III.1.4.2 Fragenbereich 4 – Zusätzlich erforderliche Maßnahmen (zwingend/empfohlen); Beweissicherungs- und Kontrollmassnahmen Fragenbereich 4 (FB4)**

Aufgrund der während der öffentlichen Auflage der Antragsunterlagen eingelangten Stellungnahmen und Einwendungen haben die behördlich bestellten Sachverständigen geprüft, ob Ergänzungen hinsichtlich der von ihnen vorgeschlagenen Maßnahmen erforderlich wurden:

#### **Wasserbautechnik und Oberflächenwässer**

*Aus Sicht des Fachgebietes wird zu diesem Punkt auf die Auflistung der Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen für Bau- und Betriebsphase, auf die Maßnahmen in Bezug auf Naturkatastrophen und die Maßnahmen zur Beweissicherung, begleitenden Kontrolle und zur Nachsorge in der Umweltverträglichkeitserklärung, UVE 201, verwiesen.*

*Seitens des Fachgutachters sind unter W5 zusätzliche zwingende Maßnahmen ergänzt worden, wodurch ungünstigen Auswirkungen und Gefährdungen hintangehalten werden sollen.*

#### **Eisenbahnwesen aus betrieblicher Sicht**

*Es sind aus der Sicht des Fachgebiets Eisenbahnwesen Betrieb keine zusätzlichen Maßnahmen erforderlich.*

*Aus Sicht des Fachgebiets Eisenbahnwesen Betrieb wird auf die üblichen, von den SVs für ST, ET und LA vorzuschreibenden Maßnahmen zur Beweissicherung und begleitenden Kontrolle hingewiesen.*

#### **Forstwesen, Wald- und Wildökologie**

*Über die im Einreichprojekt genannten Maßnahmen und den in der Zusammenfassenden Bewertung und im Forsttechnischen Gutachten zusätzlich vorgeschlagenen Maßnahmen sind keine weiteren Maßnahmen erforderlich.*

#### **Fachbereich Abfallwirtschaft**



*Aus der Sicht des Sachverständigen für Abfallwirtschaft sind keine zusätzlichen Maßnahmen oder Beweissicherungs- bzw. Kontrollmaßnahmen erforderlich.*

### **Agrarwesen und Boden**

*Aus der Sicht des Sachverständigen für Agrarwesen und Boden sind keine zusätzlichen zwingenden Maßnahmen oder zwingenden Beweissicherungs- bzw. Kontrollmaßnahmen erforderlich. Aus Sicht des Fachgebietes wird empfohlen, die Lage ökologischer Ausgleichsflächen auf vor Projektumsetzung als Acker genutzten Flächen so zu planen, dass sie nicht auf den agrarisch hochwertigsten Böden zu liegen kommen.*

### **Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sachgüter**

*Aus der Sicht des Sachverständigen für Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sachgüter sind keine zusätzlichen Maßnahmen oder Beweissicherungs- bzw. Kontrollmaßnahmen erforderlich. Es wird hierbei auf jene Maßnahmen verwiesen, die bereits in der zusammenfassenden Bewertung (Zusätzliche Maßnahmen (zwingend erforderlich/empfohlen) festgelegt wurden.*

#### **Alle Fachbereiche zusammenfassend:**

***Durch die eingelangten Stellungnahmen bzw. Einwendungen sind aus Sicht der Sachverständigen keine weiteren Maßnahmen erforderlich, die über die in der zusammenfassenden Bewertung Fragenbereich 1-3 im Maßnahmenkatalog aufgeführten zusätzlichen Maßnahmen hinausgehen.***

*Die zusätzlich erforderlichen Maßnahmen, die sich aus der „zusammenfassenden Bewertung“ ergeben sind im Maßnahmenkatalog aufgeführt.*

### **III.2 Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen: Gesamtschlussfolgerungen der Sachverständigen**

In ihren Gesamtschlussfolgerungen unter Punkt 6.2 der Zusammenfassenden Bewertung (s. Seite 492 ff) kamen die beigezogenen Sachverständigen zu folgendem Ergebnis:

#### **Eisenbahnbau aus bautechnischer Sicht (inkl. Eisenbahnkreuzungen), Straßenbau- und Verkehr (ST)**

*Zusammenfassend lässt sich für die Fachbereiche Eisenbahnbau aus bautechnischer Sicht (inkl. Eisenbahnkreuzungen), Straßenbau- und Verkehr für den Fragenbereich 1-3 feststellen, dass*

- *eine Strategische Prüfung Verkehr nicht durchgeführt wurde und auch nicht erforderlich war.*
- *das gegenständliche Vorhaben Teil des europäischen TEN-Kernnetzes ist und den Rahmenbedingungen der TEN-Leitlinien entspricht.*
- *Es wurde eine umfangreiche Variantenuntersuchung durchgeführt. Die geprüften Trassenvarianten mit deren Vor- und Nachteilen und der Ausscheidungsgründe sind umfassend beschrieben.*
- *die Vor- und Nachteile beim Unterbleiben des Vorhabens erläutert wurden.*
- *bei Unterbleiben des Vorhabens (Nullvariante) wesentliche Projektziele nicht erreicht werden.*

- die angeführten positiven Effekte in Hinblick auf eine qualitativ hochwertige Infrastruktur mit ausreichender Kapazität nur bei Umsetzung des vorliegenden Projektes „Ebenfurth, Errichtung Schleife“ erreichbar sind.
- sich keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin ergeben.
- die Breite des erforderlichen Geländestreifens des Trassenverlaufs für das Bauvorhaben gemäß den Erfordernissen des HIG dargestellt ist und den gesetzlichen Vorgaben entspricht.
- die Einhaltung der geltenden betrieblichen und technischen Vorschriften der ÖBB die Verkehrssicherheit von Bahnanlagen in Bau- und Betriebsphase sowie bei der Erhaltung gewährleistet.
- das vorgesehene Bauvorhaben eine dem Stand der Technik entsprechend gestaltete verkehrssichere Straßenanlagen vorsieht.
- die Darlegungen in der UVE und in den Technischen Unterlagen des Bauentwurfs dem Stand der Technik und der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften entsprechen.

### **Eisenbahnwesen aus betrieblicher Sicht (EB)**

Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Eisenbahnwesen Betrieb für den Fragenbereich 1-3 feststellen, dass das eingereichte Projekt in seinen Zielsetzungen den übergeordneten Zielen der Verkehrspolitik entspricht und das Ergebnis eines mehrstufigen Trassenauswahlverfahrens darstellt. Aus der Sicht des Fachgebietes Eisenbahnwesen-Betrieb ist das Ergebnis plausibel und nachvollziehbar dokumentiert.

### **Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Beleuchtung und Beschattung (ET)**

Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Beleuchtung und Beschattung für den Fragenbereich 1-3 feststellen, dass sich aufgrund der vorgelegten Unterlagen sowohl in der Darstellung der geprüften Alternativen und in Bezug auf das Unterbleiben des Vorhabens (Nullvariante) keine Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin ergeben.

#### Bauphase

Für das Untersuchungsgebiet elektromagnetische Felder ergeben sich keine Bemerkungen da dies mit dem Ist-Zustand (Bestand) vergleichbar ist. Erst die Inbetriebnahme der neuen Elektrifizierungsabschnitte führt zu einer sehr geringen Anhebung der elektromagnetischen Felder. Das Untersuchungsgebiet Licht ist in der Bauphase mit den Baustellenbeleuchtungen betroffen. Es werden vom Gutachter entsprechende Kontrollmessungen empfohlen, da die Disposition der Baustelleneinrichtungsflächen noch nicht endgültig festgelegt wurden und damit Beeinflussungen (Blendwirkungen/Aufhellungen) bei den nächsten Anrainern grundsätzlich ausgeschlossen werden.

#### Betriebsphase

Für das Untersuchungsgebiet elektromagnetische Felder kann festgehalten werden, dass die zulässigen Referenzwerte für das elektrische und magnetische Feld in Bereichen, die der Allgemeinbevölkerung zugänglich sind, eingehalten werden. Die im Fachbeitrag berechneten Maximalwerte liegen deutlich unter den relevanten Referenzwerten für die Allgemeinbevölkerung (ÖVE-Richtlinie R 23-1:  $300\mu\text{T}$  bzw.  $10\text{kV/m}$  für  $f:16,7\text{Hz}$ ) für einen zeitlich unbegrenzten Aufenthalt und sind daher aus elektrotechnischer Sicht gering bzw. vernachlässigbar einzuschätzen. Aus den Ergebnissen der Berechnungen und Untersuchungen zum Themenbereich Elektromagnetische Felder leiten sich zwei Beweissicherungsmaßnahmen ab.

Die Maßnahme EMF-BE-01 wurde sowohl im Fachbeitrag und in der UVE dargestellt:

Beweissicherungsmaßnahme 1 entspricht EMF-BE-01: Überprüfungsmessungen (24h-Messung der niederfrequenten magnetischen Felder) sind an den Referenzpunkten der nächsten Objekte in Pottendorf, Bahnstraße 12 und Pottendorf, Badener Straße 34 vorgesehen.

Beweissicherungsmaßnahme 2: Aus fachlicher Sicht werden zusätzlich ergänzende Messungen in der Verkehrsstation Pottendorf und der neuen Verkehrsstation Ebenfurth (Bahnsteig und Zugangsbereich) nach Projektumsetzung gefordert

Für das Untersuchungsgebiet Licht ergeben sich zur Betriebsphase keine Bemerkungen, da durch die geplanten neuen Beleuchtungsanlagen (Ausführung entsprechend den Richtlinien und Regelwerken der ÖBB) eine Beeinträchtigung (Blendwirkung/Aufhellung) bei den nächsten Anrainern ausgeschlossen werden kann. Durch die lärmtechnischen Begleitmaßnahmen (Lärmschutzwände) wird eine Blendwirkung durch Lichtkegel der Zuggarnituren bei den Wohnanrainern vermieden und ausgeschlossen.

Für das Untersuchungsgebiet Beschattung kann für die Betriebsphase festgehalten werden, dass sich durch die Trassenführung keine Beschattungswirkungen ergeben und sich keine Wohnobjekte im Einflussbereich von Beschattungswirkungen befinden.

### **Lärm- und Erschütterungsschutz (LA)**

Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Lärm- und Erschütterungsschutz (LA) feststellen, dass die von der Projektwerberin vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen plausibel und nachvollziehbar sind. Es ergeben sich keine Abweichungen gegenüber den Einschätzungen der Projektwerberin. Aus schall- und erschütterungstechnischer Sicht sind die Ergebnisse und Schutzmaßnahmen nachvollziehbar und entsprechen dem Stand der Technik.

### **Luft und Klima (KL)**

Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Luft und Klima für die Fragenbereich 1-3 feststellen, dass das Projekt in der Bauphase geringfügige Zusatzbelastung bewirkt, jedoch die Grenzwerte (IG-L) eingehalten werden. Im Betrieb sind die Zusatzbelastung als irrelevant. Für den Fachgebiet Klima ergibt das Projekt eine Einsparung klimawirksamer Gase (CO<sub>2äq</sub>).

### **Humanmedizin (HU)**

Zusammenfassend lässt sich für den Fachbereich Humanmedizin festhalten, dass es bei Einhaltung der projektierten bzw. geforderten Maßnahmen sowie der Beweissicherung gegenüber dem Nullplanfall vorhabensbedingt zu keiner Gesundheitsgefährdung oder unzumutbaren Belästigung durch Lärmimmissionen, Erschütterungen, Luftschadstoffe, elektromagnetische Felder sowie Beleuchtung/Beschattung kommt.

### **Wasserbautechnik und Oberflächenwässer (WT)**

Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Wasserbautechnik und Oberflächenwässer für den Fragenbereich 1-3 feststellen, dass das vorliegende Einreichoperat schlüssig und nachvollziehbar ausgearbeitet worden ist. Es beinhaltet die Umweltverträglichkeitserklärung und die zugehörigen Fachbeiträge mit erläuternden Plandarstellungen, darin finden sich die Beschreibungen zum Ist-Zustand des Projektgebietes, die Ergebnisse der Wirkungsanalysen, Maßnahmen und Strategien zur Minimierung von ungünstigen Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser und

die Schlussfolgerungen zu den Variantenvergleichen. Im materienrechtlichen Teil sind die wasserbaulichen Planungen und Entwässerungsmaßnahmen, Erhebungen zum Abflussverhalten und Hochwassermodellierungen für ein 30- und 100-jährliches Ereignis klar und plausibel erörtert worden. In den weiteren Unterlagen wird die Historie zur Trassenfindung und die alternativen Strecken einschließlich der Nullvariante und ihren Ausschließungskriterien beschrieben.

Vor- bzw. Nachteile der weiteren Alternativtrassen werden klar aufgezeigt und die Effekte der Nullvariante sind dem gegenübergestellt worden. Die Ausscheidungsgründe der verschiedenen Alternativtrassen sind nachvollziehbar dargestellt worden, wobei die Auswirkungen und Eingriffe auf das Schutzgut Wasser für das Fachgebiet vorrangige Beachtung gefunden hat. Durch den Entfall des Vorhabens und der Beibehaltung des Ist-Zustandes werden positive Auswirkungen betreffend Entwässerungsmaßnahmen und geringfügige verbessernde Einflüsse auf den Hochwasserabfluss nicht tragend.

Aus Sicht des Fachgebietes sind die Planungen zur Versorgung der Oberflächenwässer und Abwässer in Bau- und Betriebsphase unter Berücksichtigung der geltenden Normen und Regelwerke, sowie dem Stand der Technik umfassend ausgearbeitet worden.

Abflussdynamik und Hochwasserabflusses sind mittels 2D-Modellierungen untersucht worden. Die Ergebnisse zwischen Bestand und gewählter Trasse weisen hinsichtlich des Hochwasserabflusses kaum merkliche Veränderungen auf. Die Maßnahmen zur Erhaltung der Abflussdynamik und des Hochwasserschutzes werden als geeignet bewertet. Die Trasse weicht den ökologisch wertvollen Leitha Mäander weitgehend aus, generell werden die vom Projekt berührten Oberflächengewässer durch die Trasse nicht verändert, ausgenommen im Bereich der Brückenquerungen. Die Auswirkungen auf den qualitativen und quantitativen Wasserhaushalt werden im ungünstigen Fall als geringfügig nachteilig bewertet.

Durch die ausgearbeiteten Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen, die Beweissicherungen und begleitenden Kontrollen, Nachsorgevorhaben, Wartungs- und Kontrollmaßnahmen werden beeinträchtigende Effekte auf das Schutzgut Wasser minimiert. Die geplanten Vorkehrungen für die Errichtungs- und Betriebsphase sind aus Sicht des Fachgebietes geeignet ungünstige Beeinflussungen des Schutzgutes Wasser weitgehend gering zu halten. Ergänzend sind seitens des Fachgebietes zwingende Maßnahmen für die Bau- und Betriebsphase aufgelistet worden.

Eine Einschränkung des Gemeingebrauchs bzw. eine Gefährdung der notwendigen Wasserversorgung wird durch geeignete Maßnahmen nach dem Stand der Technik hintangehalten. Wasserwirtschaftliche Planungen, Hochwasserschutzprojekte, der Nationale Gewässerbewirtschaftungsplan Leitha, Schutz- und Schongebiete sind in den Ausarbeitungen berücksichtigt worden. Zusammenfassend werden die Bestandsdarstellungen, Untersuchungen zu den Projektauswirkungen auf das Schutzgut Wasser, die Projektierungen und die ausgearbeiteten Schutz- und Sicherungsstrategien aus Sicht des Fachgebietes Wasserbautechnik und Oberflächenwässer in ihrer Gesamtheit als schlüssig, nachvollziehbar und umfassend beurteilt.

## **Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik (HD)**

Das gegenständliche Ausbauvorhaben kommt geografisch im südöstlichen Randbereich der Mitterndorfer Senke innerhalb des südlichen Wiener Beckens zu liegen. Der Untergrund wird, mit Ausnahme der künstlichen Anschüttungen entlang des Bahnbestandes sowie von Verkehrswegen, aus pleistozänen, eiszeitlichen Sedimenten und miozänen Ablagerungen des Wiener Beckens aufgebaut. Im näheren Umfeld der Leitha treten oberflächlich auch holozäne Alluvionen in den Vordergrund. Die pleistozänen Böden, die über weite Streckenbereiche das Oberpannon fast völlig bedecken, stellen Ablagerungen der Würmeiszeit (Niederterrassenschotter) dar. Die

*vorbeschriebenen Sedimente werden vielfach von Auablagerungen und untergeordnet Lösssedimenten einer Stärke zwischen mehreren Dezimetern und bis zu ca. 2,5 m bedeckt. Weiters treten in einigen Abschnitten auffallend mächtige Mutterboden- bzw. Erdhorizonte mit Schichtstärken von bis zu ca. 2,2 m auf. Die Basis bilden miozäne Schluffe und Tone des Oberpannon (Pont) mit mehr oder minder mächtigen Sandzwischenlagen. Als maßgebender Grundwasserträger fungiert der quartäre Kies und Sand. Das Grundwasserniveau verläuft im Projektgebiet zwischen ca. Kote 208,5 m ü.A. und ca. Kote 233,9 m ü.A., wobei dieses entlang der Trasse stetig in Richtung Süden ansteigt. Der Abstand des Grundwasserspiegels zur GOK kann weitgehend mit Werten zwischen ca. 2,0 m bis ca. 4,5 m angegeben werden.*

*Im Projektgebiet liegt in den quartären Kiesen und Sanden - bei lokalen Verschwenkungen in Richtung NNO und ONO bzw. z.T. lokalen Einflüssen durch die im Projektgebiet verlaufenden Gerinne - eine generelle Strömungsrichtung gegen NO vor. Das Grundwasserspiegelgefälle lässt sich generell in einer Größenordnung zwischen ca. 2 ‰ und ca. 5 ‰ angeben. Im gegenständlichen Projektbereich ist die Leitha als Vorflut für den Grundwasserkörper in den quartären Kiesen und Sanden anzusprechen. Darüber hinaus stellen weitere nördlich des Projektgebiets verlaufenden Gerinne (z.B. Kalte Gang, Piesting und Triesting) Vorfluten für den Grundwasserkörper des südlichen Wiener Beckens dar. Im Projektareal ist grundsätzlich von einer direkten Kommunikation zwischen der Leitha und dem Grundwasserkörper in den quartären Kiesen und Sanden auszugehen, wobei aufgrund der Bewirtschaftung (Ausleitung) die Wasserführung der Leitha im Projektareal wesentlich vom Grundwasserzustrom abhängt.*

*In Anbetracht von lediglich punktuellen Überschreitungen der Grenz- bzw. Richtwerte der Trinkwasserverordnung bzw. der Qualitätszielverordnung Chemie Grundwasser ist für den Grundwasserkörper in den quartären Kiesen und Sanden in qualitativer Hinsicht von einer geringen qualitativen Vorbelastung auszugehen. Im Projektumfeld wird der Grundwasserkörper in den quartären Kiesen und Sanden durch zahlreiche Brunnenanlagen genutzt. Außerhalb der Siedlungsgebiete handelt es sich dabei im Wesentlichen um landwirtschaftliche Feldbewässerungsbrunnen. In den Siedlungsbereichen werden die Brunnen vorwiegend zur Nutzwasserversorgung (Gartenbewässerung, Sanitäreanlagen, betriebliche Nutzwasserversorgung, thermische Nutzung etc.) herangezogen. In mehreren Fällen - insbesondere im Bereich von Pottendorf - stellen die Brunnen auch als Einzelwasserversorgung (Trink- und Nutzwasserversorgung) der zugehörigen Liegenschaften dar.*

*Im Siedlungsbereich von Pottendorf und Landegg sind auch vereinzelt betriebliche Trinkwasserbrunnen, die teilweise auch über zugehörige Schutzgebiete verfügen, vorzufinden. Im Zusammenhang mit der öffentlichen Wasserversorgung ist auf die Fassungsanlagen HFB Pottendorf III (BR-LE18) hinzuweisen. Die Brunnenanlage HFB Pottendorf III (BR-LE18) kommt bei ca. km 35,16 im unmittelbaren Umfeld des gegenständlichen Bauvorhabens zu liegen. Das zugehörige Schutzgebiet wird auch zwischen ca. km 35,12 und ca. km 35,46 durch die Bahntrasse sowie das projektierte Unterwerfungsbauwerk gequert. Gegen Projektende kommt linksseitig der Bahn das Brunnenfeld Ebenfurth der WVA-Baden zu liegen. Für das vorbeschriebene Brunnenfeld, bestehend aus acht Trinkwasserbrunnen, ist zudem ein weitreichendes Grundwasserschutzgebiet ("Schutzgebiet Brunnenfeld Ebenfurth") ausgewiesen, wobei es in seiner nordwestlichen Erstreckung zwischen ca. km 39,46 und ca. km 40,06 bis an die Bahnanlagen randlich heranreicht. Bis ca. km 37,00 verlaufen die geplanten Baumaßnahmen entlang der Pottendorfer Linie im unmittelbaren Randbereich des Grundwasserschongebiets bzw. des Widmungsgebiets des wasserwirtschaftlichen Regionalprogramms "Mitterndorfer Senke". Ab ca. km 37,00 wird dieses Grundwasserschon- bzw. Widmungsgebiet durch die Trasse auch randlich gequert. Gegen Projektende, ab ca. km 39,65, ist im südöstlichen Areal der Leitha zudem das "Grundwasserschongebiet Zillingsdorf" (LGBl. Nr. 6900/57-1) verordnet.*

Gemäß den Informationen der UMWELTBUNDESAMT GmbH, Wien, sind im Umfeld des gegenständlichen Bauvorhabens mehrere Verdachtsflächen (Altablagerungen bzw. Altstandorte) situiert. Davon wird jedoch lediglich eine Fläche (Nr. 68815) mit dem Status "Verdachtsfläche" im Verdachtsflächenkataster geführt. Den verbleibenden Altablagerungen bzw. Altstandorten ist jeweils der Status "gemeldet", "erfasst" „Meldung abgelehnt“ oder "gestrichen" zugeordnet. Durch die gegenständlichen Baumaßnahmen werden die Flächen Nr. 11686, Nr. 42549, Nr. 42553, Nr. 68807 und Nr. 68913 direkt berührt.

Baumaßnahmen unterhalb des Grundwasserspiegels beschränken sich auf die Errichtung von Objekten sowie die Herstellung von Tieffundierungen. In den möglichen Einflussbereichen der erforderlichen Grundwasserhaltungsmaßnahmen (innerhalb von Spundwandumschließungen mit Einbindung in den Grundwasserstauer) sind keine Grundwassernutzungen situiert. Eine nennenswerte Beeinflussung des Grundwasserniveaus in Form von Stau- bzw. Sunkeffekten durch das Einbringen von Spundwänden ist generell nicht anzunehmen. In quantitativer Hinsicht ist daher während der Bauphase lediglich mit geringen Auswirkungen zu rechnen. In qualitativer Hinsicht bleiben allfällige, temporäre Beeinflussungen des Grundwassers in Form von Trübungen bzw. Aufhärtungsprozessen und pH-Wert Erhöhungen auf den engen Abstrombereich der Baumaßnahmen begrenzt. Eine Nutzungseinschränkung der umliegenden Feldbrunnen ist dadurch nicht zu erwarten. Zur Vermeidung einer qualitativen Beeinflussung des kommunalen Trinkwasserbrunnen HFB Pottendorf III (BR-LE18) ist ein umfangreiches Maßnahmenkonzept (Spundwandabschirmung, zwischenzeitlicher Stillstand bei Einbringen bzw. Ziehen der Spundbohlen im Grundwasserschutzgebiet Teilbetrieb des Brunnens, Ausrüstung mit einer UV-Anlage, Kontroll- bzw. Beweissicherungsprogramm etc.) erstellt worden. Bei einer tatsächlichen, qualitativen Beeinflussung der im Siedlungsgebiet von Pottendorf und Landegg im unmittelbaren Grundwasserabstrombereich bzw. Umfeld der Baumaßnahmen situierten Nutzwasserbrunnen BR-LE01, BR-LE03, BR-LE07, BR-LE09, BR-LE11 und BR-LE29 kann eine allfällige, temporäre Einschränkung der Nutzbarkeit durch einen Mehrverbrauch aus dem öffentlichen Versorgungsnetz kompensiert werden. Der dabei anfallende Kostenaufwand wird finanziell entschädigt. Im Falle des Brunnens BR-LE04 ist – da die zugehörige Liegenschaft über keinen Anschluss an die zentrale Wasserversorgung verfügt – bei einer tatsächlichen Nutzungseinschränkung der Brunnenanlage eine unverzügliche, alternative Wasserversorgung (Tankwagen etc.) bereitzustellen. Die Brunnen PD45, PD46 und PD53 liegen im denkmöglichen Beeinträchtigungsbereich des Versickerungsbeckens 5. Hier ist eine Beeinträchtigung durch Verkeimungen nicht völlig auszuschließen. Es ist ein entsprechendes Monitoringprogramm vorgesehen im Bedarfsfall ist Ersatzwasser durch die Konsenswerberin bereitzustellen. Möglichen erheblichen Beeinträchtigungen der Wasservorkommen durch Baustoffe bzw. Bauhilfsstoffe sowie durch die Verbringung der im Zuge von Wasserhaltungsmaßnahmen anfallenden Wasser wird durch das Setzen von Maßnahmen begegnet. Unter Berücksichtigung der Wirksamkeit der vorangeführten Maßnahmen können die verbleibenden qualitativen Auswirkungen auf das Grundwasserregime als geringfügig nachteilig angesehen werden.

Der Entfall der durch die geplanten Baumaßnahmen unmittelbar betroffenen Brunnenanlagen kann durch zivilrechtliche Vereinbarungen (Ablöse der entsprechenden Wassernutzungen, Errichtung von Ersatzwasserversorgungsanlagen etc.) kompensiert werden. In der Bauphase wird eine mögliche qualitative Beeinflussung des Grundwasserkörpers infolge der direkt berührten Verdachtsflächen durch bereits vor Baubeginn durchgeführte Erkundungs- und allfällig umzusetzende Sanierungsmaßnahmen hintangehalten. Eine Einschränkung der Grundwasserneubildung im Projektareal infolge der geplanten Entwässerungsmaßnahmen ist in einem allenfalls untergeordneten Ausmaß zu erwarten. Die verbleibenden Auswirkungen hinsichtlich der Flä-

*chenbeanspruchung lassen sich dementsprechend als gering einstufen. Gesamtheitlich betrachtet können die verbleibenden Auswirkungen auf das Schutzgut Grundwasser in der Bauphase als geringfügig nachteilig beurteilt werden.*

*In der Betriebsphase kann aufgrund der lediglich kleinräumigen, unter den Grundwasserspiegel einbindenden Gründungselemente sowie der unterhalb der Unterführungs- bzw. Wannenbauwerke verbleibenden Grundwassermächtigkeit von allenfalls geringfügig nachteiligen Auswirkungen in quantitativer Hinsicht ausgegangen werden. Eine temporäre geringfügige Anhebung des Grundwasserniveaus infolge der Versickerung der im Bahnbereich anfallenden Oberflächenwässer bleibt auf das unmittelbare Umfeld der Versickerungsanlagen beschränkt, sodass hierdurch mit keinen Vernässungen bzw. Beeinflussungen von bestehenden Bebauungen zu rechnen ist.*

*Im Zusammenhang mit dem Wirkfaktor Qualitative Veränderung des Wasserhaushalts sind die Auswirkungen im Regelbetrieb als lediglich geringfügig einzustufen. Nachteilige Auswirkungen auf die Grundwasserqualität durch den geplanten Einsatz von Entkrautungsmitteln werden durch eigens erstellte Spritzpläne weitestgehend vermieden. Aufgrund der geplanten baulichen und organisatorischen Maßnahmen nehmen die möglichen Auswirkungen auf das hydrogeologische Umfeld bei einem außerbetrieblichen Ereignis mit Freisetzung wassergefährdender Stoffe ebenfalls ein geringes Ausmaß an. Sollte im Falle der BR-PD45, BR-PD46 und BR-PD53 tatsächlich eine negative Beeinflussung festgestellt werden, sind umgehende Ersatzmaßnahmen (Anschluss an die öffentliche Wasserleitung bzw. gegebenenfalls Installation einer lokalen Desinfektionsanlage (UV-Anlage)) vorgesehen.*

*Im Hinblick auf den Wirkfaktor Flächenbeanspruchung sind die verbleibenden Auswirkungen - analog zur Bauphase - als geringfügig nachteilig zu beurteilen.*

*Gesamtheitlich betrachtet, können die verbleibenden Auswirkungen auf das Schutzgut Grundwasser auch in der Betriebsphase als geringfügig nachteilig angesehen werden.*

*Zur Vermeidung einer qualitativen Beeinflussung des kommunalen Trinkwasserbrunnen HFB Pottendorf III (BR-LE18) ist ein umfangreiches Maßnahmenkonzept (Spundwandabschirmung, zwischenzeitlicher Stillstand bei Einbringen bzw. Ziehen der Spundbohlen im Grundwasserschutzgebiet, eingeschränkter Betrieb des Brunnens, Ausrüstung mit einer UV-Anlage, Kontroll- bzw. Beweissicherungsprogramm etc.), erstellt worden. Bei einer tatsächlichen, qualitativen Beeinflussung der im Siedlungsgebiet von Pottendorf und Landegg im unmittelbaren Grundwasserabstrombereich bzw. Umfeld der Baumaßnahmen situierten Nutzwasserbrunnen BR-LE01, BR-LE03, BR-LE07, BR-LE09, BR-LE11 und BR-LE29 kann eine allfällige, temporäre Einschränkung der Nutzbarkeit durch einen Mehrverbrauch aus dem öffentlichen Versorgungsnetz kompensiert werden. Der dabei anfallende Kostenaufwand wird finanziell entschädigt.*

*Im Falle des Brunnens BR-LE04 ist - da die zugehörige Liegenschaft über keinen Anschluss an die zentrale Wasserversorgung verfügt - bei einer tatsächlichen Nutzungseinschränkung der Brunnenanlage eine unverzügliche, alternative Wasserversorgung (Tankwagen etc.) bereitzustellen. Zur Hintanhaltung einer Beeinträchtigung der qualitativen Beschaffenheit des Grundwassers wird die Verwendung wassergefährdender Baustoffe bzw. Bauhilfsstoffe - soweit bautechnisch umsetzbar - minimiert.*

*Bei einem unkontrollierten Austreten von wassergefährdenden Baustoffen bzw. Bauhilfsstoffen werden Sofortmaßnahmen (Einsatz von vorgehaltenen Ölbindemitteln etc.) ergriffen.*

*Die im Zuge der Wasserhaltungsmaßnahmen anfallenden Wässer werden vor deren Wiederversickerung bzw. Einleitung in Fließgewässer über Absetzanlagen (z.B. Container) vorgereinigt und im Bedarfsfall neutralisiert.*

*Eine Beeinflussung der Grundwasserqualität durch Eintrag von Schadstoffen in das Grundwasser infolge der Auswaschung von Baustellenabfällen wird durch organisatorische Maßnahmen und einen sorgsamen Umgang mit Baustellenabfällen (Lagerung und Entsorgung von Gebinden mit*

wassergefährdenden Baustoffen bzw. Bauhilfsstoffen in dichten Behältnissen bzw. unter temporären Überdachungen etc.) hintangehalten.

Der Entfall der beiden durch die geplanten Baumaßnahmen direkt berührten Feldbewässerungsbrunnen BR-EB71 und BR-EB76 sowie der durch die Verlegung des Rübenlagerplatzes betroffene Brunnen BR-EB82 wird durch zivilrechtliche Vereinbarungen (Ablöse, Errichtung von Ersatzbrunnen etc. abgegolten. Diese Vereinbarungen müssen vor Baubeginn getroffen werden.

Bei den durch das Bauvorhaben berührten Verdachtsflächen werden in den relevanten Projektbereichen vor Baubeginn Erkundungen durchgeführt und in Abhängigkeit der Untersuchungsergebnisse werden allfällig belastete Bodenaushubmaterialien entsprechend den rechtlichen bzw. normativen Vorgaben entsorgt bzw. gesichert.

Zur Beherrschung von außerbetrieblichen Ereignissen mit einer möglichen Freisetzung wassergefährdender Stoffe sind sowohl bauliche als auch organisatorische Maßnahmen vorgesehen.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die geotechnisch - geologischen und hydrogeologischen Untersuchungen zur Feststellung der Umweltverträglichkeit des Einreichprojektes nach dem Stand der Technik und des Wissens erfolgten. Die von den Projektanten beschriebenen Auswirkungen des Projektes auf das Grundwasser sowie die baulichen Maßnahmen zur Verminde- rung der negativen Einflüsse auf das Grundwasser während der Bauphase, und des Betriebes sind plausibel und realistisch.

Die Grenzen des Untersuchungsraumes für den Fachbereich Geologie, Geotechnik und Hydrogeologie, Grundwasser sind plausibel und nachvollziehbar.

Durch die durchgeführten geotechnisch - geologischen Geländeaufnahmen, ergänzt durch künstliche Aufschlüsse (Bohrungen, Schurfschlitze, Rammsondierungen) wurde der für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens relevante geologische Aufbau des Projektgebietes in seinen wesentlichen Zügen beschrieben. Die lithologischen und technischen Beschreibungen der relevanten geologischen Schichtglieder sind nachvollziehbar. Der geologische Aufbau wurde vom SV anhand der vorgelegten Einreichunterlagen, der ergänzenden weiterführenden Unterlagen, insbesondere aber durch eigene Geländebegehungen an ausgewählten Lokalitäten überprüft. Die vorgelegten Ergebnisse sind stimmig und entsprechen dem Stand der geologischen Wissenschaften. Die vorgelegte UVE basiert auf einer sorgfältigen, nachvollziehbaren repräsentativen Aufnahme der örtlichen hydrogeologischen Gegebenheiten. Aufbauend auf das geologische Modell wurden die hydrogeologischen Gegebenheiten des Projektbereiches durch Brunnenaufnahmen, Pegelmessungen, Kernbohrungen, Pegelbeobachtungen, Hydrochemie, etc. erhoben.

Die in der UVE dargelegten quantitativen und qualitativen Auswirkungen auf das Schutzgut Grundwasser/Hydrogeologie sowie die Fachbereiche Geologie/Geotechnik sind nachvollziehbar und plausibel. Zur Minimierung dieser Auswirkungen werden im ggst. Gutachten entsprechende Maßnahmen vorgesehen.

### **Agrarwesen und Boden (LW)**

Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Agrarwesen und Boden für den Fragenbereich 1-3 feststellen, dass das vorliegende Bauvorhaben bei Umsetzung aller im Einreichoperat vorge-schlagenen Maßnahmen und der für das Fachgebiet der Behörde zusätzlich als zwingend vorge-schlagenen Auflagen als umweltverträglich zu beurteilen ist.

### **Forstwesen, Waldökologie und Wildökologie (FW)**



*Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Forstwesen, Wald- und Wildökologie für den Fragenbereich 1-3 feststellen, dass durch das Vorhaben in Bau- und Betriebsphase für die Schutzgüter Wald und Wild vertretbare Auswirkungen zu erwarten sind. Aus Sicht des Fachgebietes erfüllt das Vorhaben die Genehmigungsvoraussetzungen.*

### **Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inkl. biologische Vielfalt und Naturschutz) (ÖK)**

*Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Ökologie für den Fragenbereich 1-3 feststellen, dass bei Umsetzung der im Projekt vorgesehenen und der zwingend vorzuschreibenden Maßnahmen, das Vorhaben in der Bau- und Betriebsphase für das Schutzgut biologische Vielfalt einschließlich der, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume als umweltverträglich zu beurteilen ist.*

### **Gewässerökologie (GW)**

*Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Gewässerökologie feststellen, dass das vorliegende Bauvorhaben bei Umsetzung aller im Einreichoperat angeführten Maßnahmen und der für das Fachgebiet der Behörde zusätzlich als zwingend vorgeschlagenen Auflagen als umweltverträglich zu beurteilen ist.*

### **Abfallwirtschaft (AW)**

*Die Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Abfallwirtschaft für den Fragenbereich 1-3 feststellen, dass*

*die ausgearbeiteten Einreichunterlagen schlüssig und nachvollziehbar sind. Darin enthalten sind die Umweltverträglichkeitserklärung und die jeweiligen Fachbeiträge mit den erforderlichen Plandarstellungen. Für das Fachgebiet Abfallwirtschaft wurde der IST-Zustand auf Grundlage einer für das UVP-Verfahren orientierenden Erkundung der Untergrundbeschaffenheit dargelegt.*

*Zusätzlich wird die Historie zur Trassenfindung und die Beurteilung der Varianten für alternative Strecken einschließlich der Nullvariante und ihrer nachvollziehbaren Ausschließungskriterien beschrieben.*

*Für das Fachgebiet Abfallwirtschaft zeigen die Untersuchungen, dass in keinem Bereich des gegenständlichen Areals eine Vorbelastung des Untergrundes (oberhalb Deponieklasse „Baurestmassen“) vorhanden ist. Der überwiegende Teil der untersuchten Bereiche weist Material der Deponieklassen „Bodenaushub“, sowie untergeordnet die Deponieklassen „Inertabfall“ bzw. „Baurestmassen“ auf. Den festgestellten und einstufigsrelevanten Belastungen im Gesamtgehalt stehen nur vereinzelt geringfügig erhöhten Eluatkonzentrationen gegenüber.*

*Für die Bauphase kann das geplante Bauvorhaben hinsichtlich der Auswirkungen auf die Bestandssituation mit einer „leichten Verbesserung der bestehenden Situation“ bzw. mit „keine Auswirkungen“ beurteilt werden. Für die Betriebsphase ergibt sich generell eine Beurteilung mit „keine Auswirkungen“.*

*Die Errichtung und der Betrieb stellen keine negative Veränderung des chemischen Bodenbestandes dar, da dieser durch die geplante Entfernung von allfälligen Kontaminationen qualitativ positiv beeinflusst wird. Die vertretbaren Auswirkungen des Vorhabens stellen bezüglich ihres Ausmaßes, ihrer Art, ihrer Dauer und ihrer Häufigkeit keine qualitativ nachteiligen Veränderungen dar. Der Boden wird in seinem Bestand bzw. in seiner Funktion nicht gefährdet.*

*Insgesamt sind bei der Realisierung des Projektes hinsichtlich der verbleibenden Auswirkungen in der Bauphase nur sehr geringe Restbelastungen zu erwarten. Durch das Projekt ergeben sich in der Betriebsphase keine nachhaltigen Beeinträchtigungen des Bodenbestandes im abfallwirtschaftlichen Sinn.*

*Der Umgang mit Abfällen, sowohl in der Bau- als auch in der Betriebsphase, wie er in den vorgelegten Unterlagen dargestellt ist, entspricht dem Stand der Technik.*

*Für notwendig wird die im Projekt vorgesehene baubegleitende Überwachung durch eine chemisch-technische Bauaufsicht erachtet, die die Einhaltung der abfallwirtschaftlichen Rechtsvorschriften und abfallchemischen Vorgaben und Grenzwerte während der Bauphase sicherstellt. Im Zuge der Detailplanung aber jedenfalls vor Baubeginn ist für die anfallenden Bodenaushubmaterialien und Abbruchabfälle ein Massenlogistikkonzept zu erstellen aus dem hervorgeht wie die Materialien je nach ihrem Verunreinigungsgrad weiter zu verwerten, zu behandeln oder zu deponieren sind.*

*Aus den vorgelegten Unterlagen hervorgeht, dass die Genehmigungskriterien hinsichtlich der Immissionen (insbesondere auch flüssige Emissionen) aus fachlicher Sicht eingehalten wurden. Aus fachlicher Sicht bestehen keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin.*

*Bei einer Umsetzung aller im Einreichoperat dargelegten Maßnahmen (Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen) für die Bau- und Betriebsphase und der für das gegenständliche Fachgebiet formulierten zwingenden Maßnahmen wird das Bauvorhaben als umweltverträglich beurteilt.*

### **Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter) (RP)**

*Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschafts- und Ortsbild, Sachgüter (RP) für den Fragenbereich 1-3 feststellen, dass*  
*Fragenbereich 1*

*In Bezug auf das Unterbleiben des Vorhabens (Nullvariante) ergeben sich keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin. Es wurden zehn Alternativen geprüft, deren Vor- und Nachteile nachvollziehbar und umfassend beschrieben. Die Wahl der Projekttrasse ist trotz der Durchschneidung eines streng geschützten Natura2000-Gebietes mit Blick auf die Projektziele und den engen Möglichkeitsraum nachvollziehbar. Das Projekt ist in verschiedenen Plänen und Projekten beinhaltet und entspricht den TEN-Leitlinien.*

#### *Fragenbereich 2*

##### *Ad Raum- und Bodennutzung*

*Das Vorhaben entspricht den Vorgaben örtlicher und überörtlicher Planungen. Widersprüche bestehen durch die Berührung des Natura2000-Schutzgebietes, welche jedoch für die Erreichung der Ziele notwendig ist. Siedlungsgebiete erfahren durch das Projekt positive Wirkungen, da in Ebenfurth die Bahntrasse aufgelassen wird, neue Lärmschutzwände vorgesehen werden, Bahnhöfe modernisiert werden und eine bessere Erreichbarkeit der Standortgemeinden und der Region ermöglicht wird. Das Projekt trägt zur Umsetzung nationaler und internationaler Klimaschutzziele bei und fördert die Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs.*

### **III.3 Parteiengehör im Rahmen der öffentlichen Auflage der Zusammenfassenden Bewertung**

Wie mit Edikt vom 26. April 2023 kundgemacht (siehe Punkt I.8 der Begründung) wurden zur öffentlichen Auflage der Zusammenfassenden Bewertung bis 9. Juni schriftlich weitere Kon-

kretisierungen zu Einwendungen, sonstige Stellungnahmen und Beweisanträge schriftlich eingebracht, die in der mündlichen Verhandlung beantwortet (siehe Punkt I.9) oder jene in der Verhandlung mündlich vorgebracht wurden.

Die bis 9. Juni 2023 schriftlich eingebrachten Vorbringen wurden in der mündlichen Verhandlung beantwortet (siehe im Anschluss unter Punkt III.4).

Die Auseinandersetzung mit allfällig aufgeworfenen Rechtsfragen erfolgt unter Punkt VII. der Bescheidbegründung.

### **III.4 Parteiengehör im Rahmen der öffentlichen Erörterung und mündlichen Verhandlung**

**III.4.1.** Wie mit Edikt vom 26. April 2023 kundgemacht (siehe Punkt I.8 der Begründung) wurde am 6. Juni 2023 eine öffentliche Erörterung sowie von 20. bis 22. Juni 2023 eine mündliche Verhandlung abgehalten (siehe Punkt I.10), welche insbesondere der endgültigen Abklärung des maßgeblichen Sachverhalts, insb. zur Alternativenprüfung, zu den Umweltauswirkungen des eingereichten Vorhabens, dessen Vereinbarkeit mit den Rechtsvorschriften sowie zur Erörterung der im bisherigen Verfahren geäußerten Bedenken, dienen.

**III.4.2.** Die bis 9. Juni 2023 schriftlich eingebrachten Vorbringen (siehe Punkt I.9) wurden als Beilagen zur Verhandlungsschrift genommen (Beilagen ./7 bis ./14) und im Zuge der mündlichen Verhandlung von den Sachverständigen fachlich beantwortet (siehe hierzu im Dokument „Gutachterliche Auseinandersetzungen mit den Einwendungen vor der Verhandlung (09.06.2023)“, welches als Beilage ./18 zur Verhandlungsschrift genommen wurde).

**III.4.3.** Zudem wurde den teilnehmenden Beteiligten wie kundgemacht Gelegenheit geboten, Fragen an die Behörde, die Sachverständigen und Planer bzw. Ersteller der Umweltverträglichkeitserklärung sowie die Vertreter der ÖBB-Infrastruktur AG als Projektwerberin zu stellen bzw. ergänzende Einwendungen zu erheben.

Dabei wurde um den ordnungsgemäßen Ablauf der Amtshandlungen gewährleisten zu können die konkrete Behandlung des Bauvorhabens einschließlich der Parteien- und Beteiligtenvorbringen nach Fachbereichen gegliedert.

**III.4.4.** Zum Ermittlungsgehalt der mündlichen Verhandlung ist festzuhalten, dass die UVP-Sachverständigen im Zuge der öffentlichen mündlichen Verhandlung grundsätzlich nicht von ihren in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen dokumentierten fachlichen Positionen abgewichen sind. Im Zuge der mündlichen Verhandlung haben diese jedoch Adaptierungen beziehungsweise Präzisierungen von einzelnen Maßnahmen vorgenommen. Das in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen gezogene fachliche Resümee, wonach das gegenständliche Vorhaben bei projektgemäßer Ausführung und Einhaltung der vorgeschriebenen Auflagen und Befristungen den maßgeblichen öffentlichen Interessen nicht entgegensteht und mit den einschlägigen Genehmigungsvoraussetzungen vereinbar ist, wurde bestätigt.

**III.4.5.** Seitens des Verhandlungsleiters konnte daher aufgrund vorliegender Entscheidungsreife das Ermittlungsverfahren gemäß § 39 Abs. 3 AVG iVm § 16 Abs. 3 UVP-G 2000 für geschlossen erklärt werden mit der Wirkung, dass neue Tatsachen und Beweismittel nicht mehr vorgebracht werden können. Den dem entgegenstehenden im bisherigen Verfahren und in der mündlichen Verhandlung vorgebrachten Anträgen wurde demnach nicht stattgegeben. Für Näheres wird auf Punkt I.10.3 der Begründung sowie auf die Verhandlungsschrift verwiesen.

Die Auseinandersetzung mit allfällig aufgeworfenen Rechtsfragen erfolgte unter Punkt VII. der Bescheidbegründung.

### **III.5 Auflage der Verhandlungsschrift und Mitteilungen, Stellungnahmen und Anträge nach der Verhandlung**

Es langten nach der mündlichen Verhandlung keine Einwendungen wegen Unvollständigkeit und Unrichtigkeit der Verhandlungsschrift gemäß § 14 Abs. 3 AVG bei der ho. Behörde ein. Nach der mündlichen Verhandlung und Schluss des Ermittlungsverfahrens langten noch Mitteilungen (siehe Punkt I.12) ein mit Verweisen auf die jüngere Judikatur des EuGH (C-444/21 vom 29.6.2023) und des Bundesverwaltungsgerichts (W109 2247200-2/201E vom 30.6.2023) zum Thema Natura 2000.

Neue Tatsachen und Beweismittel, die eine Wiederaufnahme des Ermittlungsverfahrens erforderlich gemacht hätten, waren aus Sicht der ho. Behörde darin nicht enthalten.

Die Auseinandersetzung mit allfällig aufgeworfenen Rechtsfragen erfolgt unter Punkt VII. der Bescheidbegründung.

## **IV. Festgestellter Sachverhalt**

Das Ermittlungsergebnis der ho. Behörde hinsichtlich des Verfahrens gemäß UVP-G 2000 (Umweltverträglichkeitsprüfung und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren zum konkret eingereichten Vorhaben) stützt sich auf die Antragsunterlagen zum eingereichten Vorhaben (einschließlich der Umweltverträglichkeitserklärung/UVE und der materiellrechtlichen Einreichunterlagen nach HIG [Trassenpläne], EisbG [Bauentwurf und Gutachten gemäß § 31a EisbG], ForstG [Rodungsbericht und -pläne] und WRG [Technischer Bericht und Pläne]), die im Zuge des Verfahrens seitens der ho. Behörde auf Anfrage der behördlich bestellten Sachverständigen nachgefordert und von Projektwerberin vorgelegten ergänzenden Auskünfte gemäß § 24c Abs. 6 UVP-G 2000, die im Zuge des Trassen-Anhörungsverfahrens eingebrachten Stellungnahmen und Einwendungen, die Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen vom 25. April 2023 inkl. der fachlichen Beantwortung der eingebrachten Stellungnahmen und Einwendungen durch die Sachverständigen (Fragenbereich 4 der Zusammenfassenden Bewertung), das Forstfachliche Gutachten vom 2.4.2023 und auf die Verhandlungsschrift zur mündlichen Verhandlung vom 20. bis 22. Juni 2023.

Das Ermittlungsverfahren der ho. Behörde hinsichtlich des Verfahrens gemäß FFH-Richtlinie (Naturverträglichkeits- und Alternativenprüfung) stützt sich auf die von der Projektwerberin vorgelegte Variantenuntersuchung inkl. Lagepläne, die Naturverträglichkeitserklärung/NVE, auf ergänzenden Auskünfte gemäß § 24c Abs. 6 UVP-G 2000, die im Zuge des Trassen-Anhörungsverfahrens eingebrachten Stellungnahmen und Einwendungen, die Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen vom 25. April 2023 (insbesondere die Fragen 5 bis 9 an die Sachverständigen zu den Themen Naturverträglichkeits- und Alternativenprüfung) inkl. der fachlichen Beantwortung der eingebrachten Stellungnahmen und Einwendungen durch die Sachverständigen (Fragenbereich 4 der Zusammenfassenden Bewertung) und auf die Verhandlungsschrift zur mündlichen Verhandlung vom 20. bis 22. Juni 2023.

Für weitere detaillierte Feststellungen siehe auch die Erwägungen zu den Genehmigungsveraussetzungen unter dem nachfolgenden Punkt V.

#### **IV.1 Zur Beschreibung des Vorhabens (Projektabschnitte und –bestandteile, Standortgemeinden, Bauabschnitte, Bauzeit)**

Das gegenständliche Hochleistungsstreckenbauvorhaben „*Ebenfurth, Errichtung Schleife*“ (an den ÖBB-Strecken Wien Meidling – Wiener Neustadt Hbf (Pottendorfer Linie) km 32,000 – km 40,640; Ebenfurth Nord – Grenze ÖBB-Raaberbahn km 115,338 – km 118,271; Ebenfurth Ost – Ebenfurth Süd km 0,000 – km 1,127 und der Raaberbahn-Strecke Grenze ÖBB/Raaberbahn – Sopron km 114,882 – km 115,338) liegt im Gemeindegebiet der Standortgemeinden Pottendorf, Ebenfurth, Eggendorf, Neufeld an der Leitha und Hornstein und umfasst im Wesentlichen folgende Projektabschnitte und -bestandteile:

- Ausbau und Änderungen an Pottendorfer Linie (ÖBB-Strecke 106 01) und Änderungen an Verkehrsstation Pottendorf-Landegg
- Neubau einer Schleife Ebenfurth (Strecke 60 101/171 01) inkl. Rückschleife (ÖBB-Strecke 171 11)
- Umbau Bahnhof Ebenfurth
- Abtrag von Gleisanlagen/Streckenteilen
- Auflassung von 3 Eisenbahnkreuzungen
- Streckenabschnitt der Raaberbahn – RoeEE
- Umbau der Rübenverladeanlage VÖR
- (Verweis auf das Kontextprojekt zur sicherungstechnischen Ausrüstung des gegenständlich betroffenen Streckenabschnitts mit ETCS Level 2 bis zum Zeitpunkt der inoperablen Inbetriebnahme)

Das Vorhaben besteht aus den im Spruchpunkt II. angeführten Unterlagen.

Die Beschreibung des Vorhabens (laut Antrag sowie ON 415.1.1 Teilbericht Streckenplanung) lässt sich folgendermaßen zusammenfassen (siehe auch Edikt 1):

- Abzweigung Schleife Ebenfurth: Ab Bahn-km 32,100 der Pottendorfer Linie (ÖBB Strecke 106 01) südlich verlaufend soll Gleis 1 unter Gleis 2 abgesenkt werden, damit im Anschluss Gleis 2 bei km 36,0 in einem Linksbogen Richtung Neufeld in den Neubausreckenteil Schleife Ebenfurth (Strecke 171 01) abzweigen kann, während Gleis 1 Linie weiter bis zum Bahnhof Ebenfurth geführt wird. Die Verkehrsstation Pottendorf-Landegg wird umgebaut und erhält einen Inselbahnsteig. Ab km 36,750 wird Gleis 1 der Pottendorfer Linie in Richtung Wr. Neustadt von der Rückschleife (ÖBB-Strecke 171 11) von Neufeld kommend unterquert und dann ebenfalls bis zum Bahnhof Ebenfurth geführt.
- Neubau Schleife Ebenfurth (Strecken 171 01 und 60 101): Nach der Abzweigung von Gleis 2 der Pottendorfer Linie wird die Trasse Richtung Neufeld an der Leitha in Hochlage geführt und dabei die Landegger Straße und die Warme Fische gequert. Ab dann bindet die Rückschleife ein und verläuft die Trasse zweigleisig durch das Natura 2000-Gebietes „Feuchte Ebene – Leithaauen“ parallel zur Leitha durch den Wald, am Sportplatz Ebenfurth vorbei und quert dann das linksufrige Hochwasser-Becken der

Leitha. Danach schwenkt die Trasse in einem Linksbogen in den bestehenden Bahnhof Neufeld und in den Streckenabschnitt der Raaberbahn (Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG) ein. Die Systemtrennstelle der Oberleitung zwischen ÖBB und Raaberbahn wird im Bereich der Schleife bei Bahn-km 116,050 situiert.

- Umbau Bahnhof Ebenfurth: Im Bereich der derzeit bestehenden Umfahrgleise des Bahnhofs Ebenfurth werden zwei Inselbahnsteige zwischen den durchgehenden Hauptgleisen und den Überholgleisen, eine Park & Ride-Anlage sowie ein Vorplatz mit Busanbindung errichtet. Durch das Verschieben der Freiladefläche des Rübenlagerplatzes der VÖR (RLG Rübenlogistik GmbH) in Richtung Westen kann dieser über eine Anschlussbahn (Gleis 4) an den Bahnhof angebunden werden. Im Anschluss an den Bahnhof Ebenfurth wird die bestehende Pottendorfer Linie in Richtung Wr. Neustadt bis Projektende (Bahn-km 40,640) adaptiert.
- Abtrag von Gleisanlagen bzw. Streckenteilen im Ortskern von Ebenfurth an der Strecke 10 611: km 36,423 – km 38,637, der Strecke 17 101: km 116,846 – km 115,331 und der Strecke 60 101: km 115,200 – km 115,331 in Verbindung mit der Auflassung von Eisenbahnkreuzungen an der Gemeindestraße Ebenfurth (Bahn-km 115,743: Schießstättenstraße; km 115,874: Rathausgasse; km 116,257: Alleestraße)
- Umweltschutzmaßnahmen und insbesondere Errichtung von Lärmschutzwänden entlang der Pottendorfer Linie im Ortsgebiet von Pottendorf – Landegg und Ebenfurth sowie im Bereich der Schleifenverbindung im Ortsgebiet von Neufeld an der Leitha und Ebenfurth
- Damit zusammenhängende Maßnahmen: Errichtung und Umbau von Gleisanlagen, Kunstbauten (Brücken, Über- und Unterführungen, Unterwerfungen), Hochbauten (Verkehrsstationen und Technikgebäude), Mauern, Entwässerungsmaßnahmen, waserbauliche sowie Signal-, Fernmelde- und elektrotechnische Maßnahmen sowie Umbau der Rübenverladeanlage

Die Projektwerberin gibt im Teilbericht Bauabwicklungskonzept (ON 415.7.1) an, dass für das gesamte Vorhaben eine Bauzeit von rund 3 Jahren ermittelt wurde und dabei folgende Unterteilung der Bauabschnitte vorgesehen sind:

- Bauabschnitt 1 Wampersdorf – Unterwerkskanal
- Bauabschnitt 2 Unterwerkskanal – Hst. Pottendorf – Unterführung L157
- Bauabschnitt 3 Unterführung L157 – Oberwerkskanal
- Bauabschnitt 4 Oberwerkskanal – Ebenfurth
- Bauabschnitt 5 Bahnhofsbereich Ebenfurth – Projektende
- Bauabschnitt 6 Schleife Ebenfurth (Querung Warme Fischa – Neufeld)

Diese Bauabschnitte werden wiederum in Baufelder gegliedert, in denen ein gleichartiger Baugeräteeinsatz vorgesehen ist.

#### **IV.2 Zum Trassenverlauf**

Der Trassenverlauf richtet sich dabei nach den Antragsunterlagen zur Trassengenehmigung (siehe Einlagen in Teil 4 „materienrechtliche Unterlagen / Unterlagen gem. HIG“; siehe auch unter Spruchpunkt I.2):

- Trassenverlaufsbericht (Ordnungsnummer **401.1**; BAT305-UV10-UV01AL-00-4010 F01 31.08.2022)
- Trassenverlaufsplan Teil 1 1:1.000 1540 × 297 (ON **402.1**; BAT305-UV10-UV01AL-02-4021 F00 25.07.2022)
- Trassenverlaufsplan Teil 2 1:1.000 2490 × 297 (ON **402.2**; BAT305-UV10-UV01AL-02-4022 F00 25.07.2022)
- Trassenverlaufsplan Teil 3 1:1.000 2870 × 446 (ON **402.3**; BAT305-UV10-UV01AL-02-4023 F00 25.07.2022)
- Trassenverlaufsplan Teil 4 1:1.000 2870 × 594 (ON **402.4**; BAT305-UV10-UV01AL-02-4024 F00 25.07.2022)
- Trassenverlaufsplan Teil 5 1:1.000 1730 × 297 (ON **402.5**; BAT305-UV10-UV01AL-02-4025 F00 25.07.2022)
- Trassenverlaufsplan Schleife Ebenfurth 1:1000 2965 × 743 (ON **402.6**; BAT305-UV10-UV01AL-02-4026 F00 25.07.2022)

### **IV.3 Zu den Projektzielen und den öffentlichen Interessen am Vorhaben**

#### **IV.3.1 Projektziele**

**IV.3.1.1** Die Projektwerberin bzw. Antragstellerin ist die ÖBB-Infrastruktur AG. Gemäß § 31 Abs. 1 Bundesbahngesetz, BGBl. Nr. 825/1992 idF BGBl. I Nr. 231/2021, ist Aufgabe der ÖBB-Infrastruktur AG insbesondere die eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens, in dem eine bedarfsgerechte und sichere Schieneninfrastruktur (einschließlich Hochleistungsstrecken) geplant, gebaut, instandgehalten (d. i. Wartung, Inspektion, Entstörung, Instandsetzung und Reinvestition), bereitgestellt und betrieben wird; weiters können auch Verschubleistungen erbracht werden. Zudem ist gemäß Abs. 3 die ÖBB-Infrastruktur AG auch zur Planung und zum Bau von sonstigen Infrastrukturvorhaben berechtigt, sofern hierfür die Kostentragung durch Dritte sichergestellt ist.

**IV.3.1.2** Gemäß § 19 Abs. 1 EisbG ist das Eisenbahninfrastrukturunternehmen verpflichtet die Eisenbahn unter Berücksichtigung der Sicherheit, der Ordnung und der Erfordernisse des Betriebs der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn zu bauen, zu erhalten und zu ergänzen.

**IV.3.1.3** Die Projektwerberin listet für das gegenständliche Projekt in der Umweltverträglichkeitserklärung (ON 201) die Projektziele (s. Seite 13f, Punkt 1.1.1.3) und öffentlichen Interessen (Seite 17, Punkt 1.1.1.4) auf, die sich im Allgemeinen kurz zusammenfassen lassen auf:

- Attraktivierung des schienengebundenen Verkehrsträgers (va für die Regionen Nordburgenland und Mittelburgenland),
- Beitrag zur Verkehrsverlagerung von Straße auf Schiene (einschließlich der damit verbundenen Wirkungen auf das Klima),
- Verkürzung von Fahrzeiten und Erhöhung der Sicherheit

Die konkreten Ziele für das gegenständliche Projekt sind insbesondere eisenbahnbetrieblicher Natur und lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Fahrzeitverkürzung auf der Bahnstrecke von Wien Hauptbahnhof in Richtung Eisenstadt und Deutschkreutz. Grundlage dafür sind Planungen eines österreichweit umgesetzten und abgestimmten Integrierten Taktfahrplans (ITF), der für den Bereich Eisenstadt – Wien Meidling 45 min vorsieht.
- Beseitigung der Kreuzungskonflikte im Personen- Nahverkehr/Fernverkehr bzw. Güterverkehr (aufgrund der bestehenden Bahnhofssituation Ebenfurth und Neufeld an der Leitha);
- Sicherstellung ausreichender Kapazitäten sowohl an der Einmündung der Raaberbahn in die Pottendorfer Linie als auch im Bahnhof Neufeld an der Leitha
- Kapazitätserhöhung für den Personennah-/Fernverkehr;
- Kapazitätserhöhung für den Güterverkehr;

Zusätzlich werden weitere Ziele, die

- dem Zugang zur Personenverkehr-Infrastruktur
- der Umsetzung der Betriebsführungsstrategie
- der Sicherheit sowie
- der Kosteneffizienz
- der Steigerung der umweltbewussten Mobilität und der Verbesserung der CO<sub>2</sub>-Bilanz dienen, genannt.

**IV.3.1.4** Mit dem Vorhabensbestandteil des Neubaus einer Schleife Ebenfurth (Direktverbindung von der Raaber Bahn zur Pottendorfer Linie) sollen dabei laut UVE (und durch den Sachverständigen für Eisenbahnbetrieb zusammengefasst) folgende Ziele erreicht werden:

- Erreichen der Kantenzzeit gemäß Anforderung aus dem Integrierten Taktfahrplan (ITF) mit einer umsteigefreien Direktverbindung im Personenverkehr Wien Meidling – Eisenstadt in 45 Minuten;
- Fahrzeitreduktion im Personenverkehr Wien Meidling – Bereich Eisenstadt um bis zu 7 min;
- Fahrzeitreduktion im Güterverkehr Wien – Sopron;
- Ermöglichung der Vertaktung im Raum Eisenstadt mit den Zügen der Relation Neusiedl am See – Sopron;
- Beseitigung der Kreuzungskonflikte im Personen- Nahverkehr / Fernverkehr bzw. Güterverkehr (aufgrund der bestehenden Bahnhofssituation Ebenfurth und Neufeld an der Leitha);
- Sicherstellung ausreichender Kapazitäten sowohl an der Einmündung der Raaberbahn in die Pottendorfer Linie als auch im Bahnhof Neufeld an der Leitha
  - niveaufreie Ausbindung der Raaberbahn in die Pottendorfer Linie;
  - seitenrichtige und güterzuglange Aufstellmöglichkeiten mit einer signaltechnischen Nutzlänge von 760 m sowie
  - Überleitverbindungen vor den Einmündungspunkten in das jeweilige Streckennetz sowohl betreffend ÖBB als auch der Raaberbahn;
- Kapazitätserhöhung für den Personennah-/ Fernverkehr;
- Kapazitätserhöhung für den Güterverkehr;
- direkte Fahrmöglichkeit für den Personenverkehr und Güterverkehr aus dem Netz der Raaberbahn in den Raum Wien;
  - und damit der Entfall der aktuellen Fahrzeitverluste im Personen- und Güterverkehr,
  - und damit die Beseitigung des aufwändigen Wendens („Stürzen“) von Personen- und Güterzügen aufgrund der bestehenden Bahnhofssituation Ebenfurth,



- Aufrechterhaltung der Funktion „Halten“ im Bahnhof Neufeld an der Leitha und damit einer leistungsfähigen Nahverkehrsanbindung (z.B. Tourismus Neufelder See);
- die Lösung des Systemwechsels der Oberleitung (ÖBB: 15 kV 162/3Hz / ROeEE: 25 kV 50Hz).
- und damit der Entfall des Umschaltens der Oberleitung im Bahnhof Ebenfurth; und damit Beseitigung des Fahrzeitverlustes und des Manipulationsaufwandes im Bahnhof Ebenfurth.

**IV.3.1.5** Mit dem Vorhabensbestandteil des Ausbaus der Pottendorfer Linie (im Streckenbereich zwischen Wampersdorf und Obereggendorf) sollen dabei laut UVE (und durch den Sachverständigen für Eisenbahnbetrieb zusammengefasst) folgende Ziele erreicht werden:

- Erfüllung der Anforderungen eines Integrierten Taktfahrplans (ITF) auf der Pottendorfer Linie zwischen Wiener Neustadt und Wien Meidling (unter Sicherstellung der Funktion Knoten – Kanten Modell) und damit Geschwindigkeitserhöhung auf der Pottendorfer Linie auf 160 km/h;
- Beseitigung der Kreuzungskonflikte im Ein- und Ausfahrbereich von der Pottendorfer Linie zur Verkehrsstation Ebenfurth;
- Erfüllung der Kapazitätsanforderungen der Pottendorfer Linie (seitenrichtige, güterzuglange Überholgleise mit einer signaltechnischen Nutzlänge von 760 m im Bereich der Verkehrsstation Ebenfurth);
- Aufrechterhaltung der Funktion „Halten“ im Bahnhof Ebenfurth und damit einer leistungsfähigen Nahverkehrsanbindung (REX- Halt, S- Bahn- Halt);
- Attraktivierung der Verkehrsstation Pottendorf-Landegg sowie Auslegung der Bahnsteiglängen zur Ermöglichung eines hinkünftigen Eilzughaltes (REX- Halt).

Der gegenständliche Streckenabschnitt zwischen Wampersdorf und Wr. Neustadt liegt auf der Rahmenplanstrecke (RPL-Strecke) 017.

**IV.3.1.6** Als weiteres Projektziel soll der Bau des gegenständlichen Vorhabens während der gesamten Bauzeit unter Aufrechterhaltung des Bahnbetriebs auf der Pottendorfer Linie erfolgen.

**IV.3.1.7** Verwiesen wird hinsichtlich der Projektziele auch auf die Gutachterliche Schlussfolgerung der Sachverständigen (insbesondere jener beiden für Eisenbahnbetrieb) zum Fragenbereich 1 der Zusammenfassenden Bewertung (Alternativen, Varianten, Nullvarianten) und unter Punkt III.1.1.2 der Begründung des gegenständlichen Bescheids.

### **IV.3.2 Öffentliches Interesse am Vorhaben**

**IV.3.2.1** Wie bereits zur Zuständigkeit ausgeführt betrifft das gegenständliche Vorhaben Teile der Eisenbahnstrecke „Wien (einschließlich Terminal Inzersdorf) – Pottendorf – Wiener Neustadt“ (ÖBB-Strecke 106 01, sog. „Pottendorfer Linie“), welche mit 1. Verordnung der Bundesregierung zum Hochleistungsstreckengesetz (HIG) vom 27. Juli 1989 (BGBl 1989/370) zur Hochleistungsstrecke erklärt wurde sowie Teile der Strecke „Wien - Eisenstadt – Oberwart ...“ (ÖBB Strecke 171 01 sowie Raaberbahn-Strecke 60 101), welche mit 3. Verordnung zum HIG vom 4. Februar 1994 (BGBl. Nr. 83/1994) zur Hochleistungsstrecke erklärt wurde.

Die Erklärung zur Hochleistungsstrecke setzt gemäß § 1 Abs. 1 HIG voraus, dass der betroffenen Eisenbahnstrecke besonderen Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr mit internationalen Verbindungen oder für den Nahverkehr zukommt, womit im Allgemeinen bereits aus diesem Gesichtspunkt davon auszugehen ist, dass auch das gegenständliche Vorhaben im öffentlichen Interesse liegt.

**IV.3.2.2** Die gegenständlichen Hochleistungsstreckenabschnitte sind zudem als Teil des europäischen Eisenbahnnetzes auch solche des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN) mit den entsprechend vorgegebenen Zielen und Prioritäten (EU-Verordnungen und EU-Richtlinien wie TEN-Leitlinien zum Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr, Richtlinien und technische Spezifikationen über die Interoperabilität, etc).

Das gegenständliche Projekt ist Teil des Ausbaues des Baltisch-Adriatischen-Korridors, liegt im Kernnetz der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V, EU-Verordnung Nr.1315/2013) und gilt im Bereich der Raaber Bahn als TEN-Erweiterungsstrecke.

**IV.3.2.3** Vorhaben des Eisenbahnbaus nach § 23b UVP-G 2000 sind gemäß § 2 Abs. 7 UVP-G 2000 auch Vorhaben der Energiewende, welche wiederum gemäß § 24f Abs. 4 letzter Satz UVP-G 2000 als Vorhaben in hohem öffentlichen Interesse gelten.

Aus den Erläuterungen zur UVP-G-Novelle 2023 (ErläutRV BlgNR 1901 GP 27 kundgemacht mit BGBl. I Nr. 26/2023) ist zu entnehmen, dass der Bahnausbau für eine Sicherstellung eines guten öffentlichen Verkehrsnetzes notwendig und voranzutreiben ist, Vorhaben des Eisenbahnausbaus zugleich Vorhaben der Energiewende sind und der Bahnausbau notwendig ist, um die Treibhausgasemissionen durch den Verkehr zu reduzieren und mehr Individual- sowie Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern.

Bezüglich der Energiewende beantwortete der Sachverständige für Eisenbahnwesen aus betrieblicher Sicht in der mündlichen Verhandlung (siehe VH-Schrift Seite 14) die Frage, inwieweit das Vorhaben aus eisenbahnbaubetrieblicher Sicht einen Beitrag auf die Energiewende darstellt, so, dass die Attraktivität des Eisenbahnpersonenverkehrs weitgehend durch konkurrenzfähige Fahrzeiten und eine nachfragegemäße Angebotsdichte definiert wird. Die im Projekt enthaltenen und bei Umsetzung des Projekts erzielbaren Verbesserungen bei Fahrzeiten und Bedienungshäufigkeit sind geeignete Maßnahmen zur Verlagerung von Verkehrsanteilen des MIV auf den schienengebundenen ÖV und bewirken somit eine Verminderung des Ausstoßes von Luftschadstoffen durch den entfallenden PKW-Verkehr (lt. Prognose 2035 2.700 PKW Fahrten täglich, EZ 301, Verkehrsuntersuchung).

**IV.3.2.4** Der Sachverständige für Eisenbahnwesen aus betrieblicher Sicht führt in der Zusammenfassenden Bewertung (siehe Seite 247, Frage EisbG1) aus, dass das vorgelegte Projekt für die Zielerreichung einer leistungsfähigen Eisenbahn von besonderer Bedeutung ist, da die in der Prognose 2025+ vorgesehenen Zugzahlen ansonsten nicht bewältigt werden können. Im Sinne der Schaffung der erforderlichen Kapazitäten für die Verlagerung des Verkehrs auf klimafreundliche Verkehrsarten liegt das gegenständliche Vorhaben somit im öffentlichen Interesse. Weiters schlussfolgerte der Sachverständige in der Zusammenfassenden Bewertung (siehe Seite 60, Frage 2a zur *Erfordernis des Infrastrukturprojektes*“), dass das gegenständliche Projekt einen wesentlichen Teil der beabsichtigten Kapazitätsverbesserung für den Schienen-

verkehr sowie für die Fahrzeitverkürzung der Fahrgäste darstellt, sich das Projekt in das bereits laufende Ausbauprogramm auf der Pottendorfer Linie folgerichtig einfügt und das Erfordernis korrekt dargestellt ist.

**IV.3.2.5** Verwiesen wird hinsichtlich der öffentlichen Interessen auch auf die Gutachterliche Schlussfolgerung der Sachverständigen (insbesondere jener beiden Sachverständigen für Eisenbahnwesen) zum Fragenbereich 1 der Zusammenfassenden Bewertung (Alternativen, Varianten, Nullvarianten) und unter Punkt III.1.1.2 der Begründung des gegenständlichen Bescheids.

Unter anderem führte der Sachverständige für Eisenbahnwesen aus betrieblicher Sicht Folgendes aus (siehe Zusammenfassende Bewertung Seite 139, Fragenbereich 1 – Gutachterliche Schlussfolgerungen):

Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Eisenbahnwesen-Betrieb für den Fragenbereich 1 feststellen:

*Aus dem Mobilitätsmasterplan 2023 des BMK sowie aus den Landesverkehrskonzepten von Niederösterreich und dem Burgenland lassen sich folgende Oberziele zusammenfassend festhalten, die mittels des Ausbaus von Eisenbahninfrastruktur und dem darauf betriebenen elektrifizierten Eisenbahnverkehr umzusetzen sind:*

6. *Wahrnehmen der gesellschaftlichen und ökologischen Verantwortung im Bereich des Verkehrswesens im Allgemeinen (Einsparung von THG-Emissionen, Beitrag zur Mobilitätswende)*
7. *Erhöhung der Schienenverkehrskapazitäten zur Herstellung eines zukunftssicheren und daseinsvorsorgenden öffentlichen Verkehrsangebotes als umweltgerechte Alternative zum Individualverkehr*
8. *Schnelles, dichtes und attraktives Verkehrsangebot in der Relation Nordburgenland – Wien*
9. *Fahrzeiten entsprechend den Vorgaben des integrierten Taktfahrplanmodells*
10. *Verbesserung des Zuganges und Modernisierung der Personenverkehrs-Infrastruktur*

Aus diesen allgemeingültigen Zielen ergeben sich für das vorliegende Projekt folgende Projektziele:

6. *Ausbau der Pottendorfer Linie mit deutlicher Kapazitätssteigerung als Entlastung der Südstrecke*
7. *Neuerrichtung des Bahnhofs Ebenfurth mit Entfall der Ein- und Ausfahrt über das Gegengleis zur Steigerung der Streckendurchlässigkeit*
8. *Anpassung der Abzweigung der Raaberbahn im Raum Ebenfurth unter Berücksichtigung eines zukünftig erheblich gesteigerten Verkehrsaufkommens auf der Pottendorfer Linie*
9. *Niveaufreie Ein- und Ausfädelung der Züge ohne Zugwende im bestehenden Bahnhof Ebenfurth zur Anpassung an die gestiegenen Kapazitätserfordernisse der Pottendorfer Linie und als Beitrag zur Fahrzeitverkürzung (etwa 7 Minuten) in der Relation Nordburgenland – Wien.*
10. *Attraktivierung der bestehenden Verkehrsstationen durch verbesserte Zugänge (P+R, Barrierefreiheit, etc.)*

*Das eingereichte Projekt entspricht in seinen Zielsetzungen den übergeordneten Zielen der Verkehrspolitik und ist das Ergebnis eines mehrstufigen Trassenauswahlverfahrens. Aus der Sicht des Fachgebietes Eisenbahnwesen-Betrieb ist das Ergebnis plausibel und nachvollziehbar dokumentiert.*

**IV.3.2.6** Der beiden Sachverständigen für Eisenbahnwesen führen in der Zusammenfassenden Bewertung (siehe Seite 32ff, Fragenbereich 1, Frage 1 „*andere analoge Pläne, Programme oder Konzepte zur Festlegung der Grundlagen für das vorliegende Projekt*“, aber insbesondere auch Seite 458ff, Fragenbereich 3 „*Berücksichtigung öffentlicher Verkehrsplanungen (Bundes-, Landesverkehrskonzept, Verkehrskonzepte von Gemeinden)*“) zusammengefasst aus, dass folgende überörtliche Festlegungen das gegenständliche Vorhaben betreffen:

- Europäisches Raumentwicklungskonzept 1999
- Richtlinie 2012/34/EU Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraumes
- Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes 2013
- Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V):
- 1. Hochleistungsstreckenverordnung
- 3. Hochleistungsstreckenverordnung
- Verordnung zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr 2010
- Österreichisches Raumentwicklungskonzept 2030
- Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich
- Zielnetz 2025+ ÖBB Infra
- Mobilitätskonzept Niederösterreich 2030+
- Kleinregionaler Strategieplan 2016-2020 Kleinregion Ebreichsdorf
- Hauptregionsstrategie 2024 – Region Industrieviertel
- Landesentwicklungsprogramm Burgenland – LEP 2011
- Gesamtverkehrsstrategie Burgenland – GVS21

Insbesondere sollen die im Mobilitätsmasterplan 2030 des BMK enthaltenen Ziele (Steigerung des Anteils der Verkehrsleistung im Umweltverbund inkl. Schienenverkehr) mit entsprechenden Maßnahmen (Infrastrukturausbau, Verkürzung von Fahrzeiten, Weiterentwicklung des integrierten Taktfahrplans, Kapazitätssteigernde Maßnahmen wie dichter Takt und längere Züge) erreicht werden.

**IV.3.2.7** Laut den während des Verfahrens eingebrachten Stellungnahmen der Standortanwälte von Burgenland und Niederösterreich dient das gegenständliche Projekt dem durchgehenden zweigleisigen Ausbau bzw. der Attraktivierung der Pottendorf Linie im – noch nicht ausgebauten – Streckenabschnitt zwischen Wampersdorf und Untereggendorf, einer neuen, leistungsfähigen Anbindung an die Raaberbahn (Ebenfurth– Wulkaprodersdorf – Sopron – Győr) über eine Verbindungsschleife („Schleife Ebenfurth“) und steht dies im öffentlichen Interesse im Sinne von Wirtschaftsstandort, Wertschöpfung, Beschäftigung, Wohnen, Klima und Umwelt.

#### **IV.4 Zur Naturverträglichkeitsprüfung und Alternativenprüfung gemäß Art. 6 FFH-Richtlinie**

Gegenstand der gegenständlich durchgeführten Naturverträglichkeits- und Alternativenprüfung gemäß Art. 6 Abs. 3 und 4 FFH-Richtlinie war die Prüfung von Trassenalternativen zur Querung des Natura 2000-Gebiets „Feuchte Ebene – Leithaauen“, welche sich durch den Neubau einer Direktverbindung von der Raaber Bahn zur Pottendorfer Linie (Errichtung der

Schleife Ebenfurth) ergibt. Die Prüfung hatte naturschutzfachlich anhand der jeweiligen Naturverträglichkeit, also den trassen-/variantenbezogenen Auswirkungen auf die verordneten Erhaltungsziele des Gebietes, zu erfolgen. Als Alternativen wurden von der Projektwerberin die Varianten 6C-R mKA, 6B-R sowie die zur UVP und Genehmigung eingereichte Trasse 6C-R-hKA angegeben. Im Ergebnis der Alternativenprüfung ging die Trasse 6C-R-hKA als die beste Alternative hervor. Andere Varianten wurden historisch in der Projekt- und Zielentwicklungsphase vorab ausgeschieden.

Der maßgebliche Sachverhalt zur gegenständlich durchgeführten Naturverträglichkeits- und Alternativenprüfung gemäß Art. 6 Abs. 3 und 4 FFH-Richtlinie ergibt sich aus den von der Projektwerberin vorgelegten Unterlagen (siehe in den Einreichunterlagen „Bericht Variantenuntersuchung“, ON 501; Variantenübersicht, ON 502; Lagepläne, 503.1 bis 503.9 und die Naturverträglichkeitserklärung/NVE; ON 311), aus von der Projektwerberin vorgelegten ergänzenden Auskünften gemäß § 24c Abs. 6 UVP-G 2000, aus der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen (Fragenbereich 1 und Beantwortung der Fragen 1 bis 9 durch die Sachverständigen; siehe bei Frage 7 „Auswirkungen der Alternativlösungen auf das Natura 2000-Gebiet“ insb. die Alternativenprüfung durch die Sachverständigen der Fachbereiche Ökologie und Gewässerökologie) sowie die darin erfolgte Auseinandersetzung mit den eingebrachten Stellungnahmen und Einwendungen (Fragenbereich 4 der Zusammenfassenden Bewertung) und der Verhandlungsschrift zur mündlichen Verhandlung vom 20. bis 22. Juni 2023.

Für Näheres wird auf die Ausführungen zur Alternativenprüfung gemäß FFH-Richtlinie verwiesen.

#### **IV.5 Zur Umweltverträglichkeitsprüfung und den Auswirkungen des Vorhabens**

Gegenstand der gegenständlichen Umweltverträglichkeitsprüfung und des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens gemäß UVP-G 2000 war das konkret beantragte Hochleistungsstreckenbauvorhaben „Ebenfurth, Errichtung Schleife“ (an den ÖBB-Strecken Wien Meidling – Wiener Neustadt Hbf (Pottendorfer Linie) km 32,000 – km 40,640; Ebenfurth Nord – Grenze ÖBB-Raaberbahn km 115,338 – km 118,271; Ebenfurth Ost – Ebenfurth Süd km 0,000 – km 1,127 und der Raaberbahn-Strecke Grenze ÖBB/Raaberbahn – Sopron km 114,882 – km 115,338) mit dem Trassenverlauf 6C-R-hKA.

Die Aufgaben der Umweltverträglichkeitsprüfung sind gemäß § 1 UVP-G 2000 unter Beteiligung der Öffentlichkeit, auf fachlicher Grundlage die Auswirkungen eines Projektes auf Menschen und die biologische Vielfalt einschließlich der Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume, Fläche und Boden, Wasser, Luft und Klima, Landschaft sowie Sach- und Kulturgüter festzustellen, zu beschreiben und zu bewerten, Maßnahmen zu prüfen, durch die schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden, die Vor- und Nachteile der von der Projektwerberin geprüften Alternativen sowie die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens darzulegen und die umweltrelevanten Vor- und Nachteile der von der Projektwerberin geprüften Standort- oder Trassenvarianten berücksichtigt. Absehbare Entwicklungen wurden berücksichtigt.

Der maßgebliche Sachverhalt zur gegenständlich durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung ergibt sich aus den von der Projektwerberin vorgelegten Unterlagen (siehe in den Einrei-

chunterlagen insbesondere die „Umweltverträglichkeitserklärung“, ON 201), aus von der Projektwerberin vorgelegten ergänzenden Auskünften gemäß § 24c Abs. 6 UVP-G 2000, aus der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen (Fragenbereich 2 „Auswirkungen des Vorhabens, Maßnahmen, Kontrolle“) sowie die darin erfolgte Auseinandersetzung mit den eingebrachten Stellungnahmen und Einwendungen (Fragenbereich 4 der Zusammenfassenden Bewertung) und der Verhandlungsschrift zur mündlichen Verhandlung vom 20. bis 22. Juni 2023.

Im Ergebnis konnte festgestellt werden, dass unter der Voraussetzung, dass die in der Umweltverträglichkeitserklärung und in den technischen Unterlagen bereits enthaltenen und die von den behördlich beigezogenen Sachverständigen als zusätzlich für zwingend erforderlich erachteten Maßnahmen berücksichtigt werden, die Umweltverträglichkeit im Sinne einer umfassenden und integrativen Gesamtschau und somit die Zulässigkeitsvoraussetzungen gemäß UVP-G 2000 vorliegen.

#### **IV.6 Zum maßgeblichen Sachverhalt nach den Materiengesetzen**

Hinsichtlich der ermittelten maßgeblichen Sachverhalte nach den mitanzuwendenden bundesgesetzlichen Genehmigungskriterien (nach Eisenbahngesetz, Hochleistungsstreckengesetz, Forstgesetz, Wasserrechtsgesetz) wird auf die Ausführungen unter Punkt V. „Erwägungen zu den Genehmigungsvoraussetzungen“ verwiesen.

#### **V. Erwägungen zu den Genehmigungsvoraussetzungen**

##### **V.1 Genehmigung nach § 24f Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000)**

Die maßgeblichen Bestimmungen und Genehmigungsvoraussetzungen nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993 idF BGBl. I Nr. 26/2023 (idGF) lauten folgendermaßen (auszugsweise):

**§ 24f. (1) Genehmigungen (Abs. 6) dürfen nur erteilt werden, wenn im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge zu den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften zusätzlich nachstehende Voraussetzungen erfüllt sind:**

1. Emissionen von Schadstoffen, einschließlich der Treibhausgase Kohlenstoffdioxid (CO<sub>2</sub>), Methan (CH<sub>4</sub>), Distickstoffoxid (N<sub>2</sub>O), teilhalogenierte Fluorkohlenwasserstoffe (HFKW), perfluorierte Kohlenwasserstoffe (PFKW), Schwefelhexafluorid (SF<sub>6</sub>) und Stickstofftrifluorid (NF<sub>3</sub>), 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.

Der Entscheidung sind die vom Vorhaben voraussichtlich ausgehenden Auswirkungen zugrunde zu legen.

**(1a)** Die Zustimmung Dritter ist insoweit keine Genehmigungsvoraussetzung, als für den betreffenden Teil des Vorhabens in einer Verwaltungsvorschrift die Möglichkeit der Einräumung von Zwangsrechten vorgesehen ist.

**(2)** Wird im Einzelfall durch die Verwirklichung des Vorhabens ein wesentlich größerer Kreis von Nachbarn bestehender Verkehrsanlagen dauerhaft entlastet als Nachbarn des Vorhabens belastet werden, so gilt die Genehmigungsvoraussetzung des Abs. 1 Z 2 lit. c als erfüllt, wenn die Belästigung der Nachbarn so niedrig gehalten wird, als dies durch einen im Hinblick auf den erzielbaren Zweck wirtschaftlich vertretbaren Aufwand erreicht werden kann. Bestehen besondere Immissionsschutzvorschriften, so ist insoweit die Gefährdung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. a und die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. c nach diesen Vorschriften zu beurteilen.

**(3)** Die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung (insbesondere Umweltverträglichkeitserklärung, Umweltverträglichkeitsgutachten oder zusammenfassende Bewertung, Stellungnahmen, einschließlich der Stellungnahmen und dem Ergebnis der Konsultationen nach § 10, Ergebnis einer allfälligen öffentlichen Erörterung) sind in der Entscheidung zu berücksichtigen. Durch geeignete Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen, Ausgleichsmaßnahmen oder sonstige Vorschriften, insbesondere auch für Überwachungsmaßnahmen für erhebliche nachteilige Auswirkungen, Mess- und Berichtspflichten, ist zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beizutragen. Die Überwachungsmaßnahmen sind nach Art, Standort und Umfang des Vorhabens sowie Ausmaß seiner Auswirkungen auf die Umwelt angemessen festzulegen, die aufgrund der mitanzuwendenden Verwaltungsvorschriften notwendigen Maßnahmen sind hierbei zu berücksichtigen.

**(4)** Ergibt die Gesamtbewertung, dass durch das Vorhaben und seine Auswirkungen, insbesondere auch durch Wechselwirkungen, Kumulierung oder Verlagerungen, unter Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen, insbesondere des Umweltschutzes, schwerwiegende Umweltbelastungen zu erwarten sind, die durch Auflagen, Bedingungen, Befristungen, sonstige Vorschriften, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen nicht verhindert oder auf ein erträgliches Maß vermindert werden können, ist der Antrag abzuweisen. Bei Vorhaben der Energiewende darf eine Abweisung nicht ausschließlich aufgrund von Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds erfolgen, wenn dies im Rahmen einer strategischen Prüfung Verkehr geprüft wurde. Im Rahmen dieser Abwägung sind auch relevante Interessen der Materiengesetze oder des Gemeinschaftsrechts, die für die Realisierung des Vorhabens sprechen, zu bewerten. Dabei gelten Vorhaben der Energiewende als in hohem öffentlichen Interesse.

### **V.1.1 Zu § 24f Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000**

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

von Schadstoffen zu verstehen, wohl aber Treibhausgase wie CO<sub>2</sub> (vgl. *Ennöckl/Raschauer/Bergthaler*, Kommentar zum UVP-G, 3. Auflage, Rz 34 zu § 17).

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

Die Sachverständigen stellen, in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen (siehe auch unter Punkt III.1. der Begründung), fest, dass aus fachlicher Sicht

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

Ebenso werden aus fachlicher Sicht Immissionen auf Schutzgüter gering gehalten bzw. deren bleibende Schädigung vermieden. Es entstehen bei Berücksichtigung der zwingenden Maßnahmen keine Immissionen, die das Leben oder die Gesundheit von Menschen gefährden oder erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen.

Die UVP-Behörde geht im Hinblick das durchgeführte Ermittlungsverfahren und insbesondere auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen der Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen davon aus, dass – durch die im Projekt enthaltenen sowie von den Behördensachverständigen vorgeschlagenen zwingenden Maßnahmen – die mit dem Vorhaben verbundenen Emissionen in der Bau- und Betriebsphase entsprechend dem Stand der Technik begrenzt werden und damit die Genehmigungsvoraussetzung des § 24f Abs. 1 Z 1 lit a UVP-G 2000 als erfüllt betrachtet werden kann.

### **V.1.2 Zu § 24f Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000**

#### **V.1.2.1 Schutzgut Mensch – Leben und Gesundheit (§ 24f Abs. 1 Z 2 lit. a UVP-G 2000)**

Gemäß der Genehmigungsvoraussetzung des **§ 24f Abs. 1 Z 2 lit. a UVP-G 2000** sind Immissionen auf zu schützende Güter möglichst gering zu halten, wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die das Leben oder die Gesundheit von Menschen gefährden.

Maßgeblich für die Beurteilung der Vorhabenswirkungen auf den Menschen sind die Belastungen durch Lärm, Erschütterungen, elektromagnetische Felder, Luftschadstoffe und Lichtimmissionen sowohl in der Bauphase als auch in der Betriebsphase.

Aufbauend auf die Teilfachgebiete in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen, insbesondere jener für die Wirkfaktoren Schall, Luft und Klima, Elektromagnetische



Felder und Licht wurde vom Sachverständigen für Humanmedizin das Vorhaben entsprechend den geltenden Gesetzen, Normen, Verordnungen und Richtlinien und dem Stand der medizinischen Wissenschaften hinsichtlich der Gefährdung oder Schädigung der menschlichen Gesundheit geprüft. Die Beurteilung und Bewertung der Immissionseinwirkungen auf Menschen im Untersuchungsraum erfolgte dabei unter Berücksichtigung der von der Projektwerberin bereits im Projekt vorgesehenen und aller in der gegenständlichen zusammenfassenden Bewertung zusätzlich geforderten Maßnahmen.

In der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen wurde insbesondere von den Sachverständigen für Humanmedizin, für Lärm- und Erschütterungen und für Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Beleuchtung und Beschattung sowie für Wasserbautechnik bestätigt, dass unter Berücksichtigung der von der Projektwerberin in den Einreichunterlagen vorgesehenen und von den Sachverständigen zusätzlich vorgeschlagenen Maßnahmen die Immissionsbelastung der zu schützenden Güter im Sinne des Immissionsminimierungsgebots gemäß § 24f Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 möglichst gering gehalten wird.

Insbesondere stellte der Sachverständige für das Fachgebiet Humanmedizin aufgrund der Feststellungen in den anderen Fachgebieten (siehe Zusammenfassenden Bewertung Seite 161 zu Frage M4.1) fest, dass hinsichtlich dem Gebot Immissionen zu minimieren (Immissionsminimierungsgebot) unter Berücksichtigung der geplanten aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen, der erschütterungstechnischen Schutzmaßnahmen und der damit bedingten Einhaltung der Immissionsschutzziele Immissionen möglichst geringgehalten werden. Es wurden niedrigere Grenzwerte zur Maßnahmenbegründung angesetzt und dazu von der Projektwerberin nachgereicht, um die geltenden Empfehlungen der WHO zum Schutz vor Gesundheitsgefährdung und -schädigung als Zusatzkriterium in die Begutachten einfließen zu lassen (Immissionserhöhungen gerundet auf ganze Zahlen  $> 0$  dB und  $L_{r,Nacht} > 50$  dB). Weiters liegen die berechneten elektromagnetischen Felder in Bau- und prognostizierter Betriebsphase deutlich unter den relevanten Referenzwerten und ist hier auch eine Ergänzung zur vorgesehenen Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahme EMF-BE-01 erfolgt (Überprüfungsmessungen nach Projektumsetzung in der Verkehrsstation Pottendorf und der neuen Verkehrsstation Ebenfurth hins. Bahnsteig und Zugangsbereich). Außenbeleuchtungen werden blendungsarm projektiert, um Beeinträchtigung (Blendwirkung) bei den nächsten Anrainern auszuschließen und ist auch während der Bauphase bei der Planung der Beleuchtungen von Baufeldern und Baustelleneinrichtungen zu berücksichtigen, dass eine Blendwirkung bei den nächsten Anrainern grundsätzlich ausgeschlossen wird.

Weiters führte der Sachverständige zur Vermeidung von Gefährdung von Leben oder Gesundheit von Menschen (siehe in ZB Seite 162 zu Frage M4.2) aus, dass für die Betriebsphase niedrigere Grenzwerte für die Schallimmissionen (als Zusatzkriterium zur SchIV) vorgeschrieben wurden, die auf den WHO-Leitlinien für Umgebungslärm 2018 beruhen, dass hinsichtlich allfälliger Grundwasserverunreinigungen Monitoringmaßnahmen vom hydrogeologischen Sachverständigen vorgeschlagen wurden mit der Empfehlung, Wasser des Brunnen Pottendorf 3 aus präventivmedizinischen Gründen nicht für die Ernährung bzw. Zubereitung von Nahrung für Neugeborene und Kleinkinder zu verwenden (Diesbezüglich wird seitens der ho. Behörde auf die Nebenbestimmungen zum Brunnen Pottendorf 3 aus dem Fachbereich Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik (HD) sowie auf die Bedingung unter (HD03) verwiesen, wonach die Bauarbeiten im Schutzgebiet des Vertikalfilterbrunnens Pottendorf III nur dann erfolgen dürfen, wenn ein Wasserrechtbescheid vorliegt, der eine Realisierung der gegenständlichen Bauarbeiten im Schutzgebiet zulässt).

Gemäß **§ 24f Abs. 2 UVP-G 2000** ist die Gefährdung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. a und die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. c bei Bestehen besonderer Immissionschutzvorschriften nach diesen zu beurteilen und wird in diesem Zusammenhang auf die Ausführungen zur Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung unter Punkt V.1.2.5 verwiesen.

Zusammengefasst geht die UVP-Behörde im Hinblick auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen der Sachverständigen im Zuge des Verfahrens (insb. in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen) davon aus, dass – durch die im Projekt enthaltenen sowie von den Behördensachverständigen vorgeschlagenen zwingenden Maßnahmen – Immissionen möglichst gering gehalten bzw. jedenfalls jene vermieden werden, die das Leben oder die Gesundheit von Menschen gefährden und damit die Genehmigungsvoraussetzung des § 24f Abs. 1 Z 2 lit a UVP-G 2000 im Hinblick auf das Schutzgut Mensch (Leben und Gesundheit) als erfüllt betrachtet werden kann.

#### **V.1.2.2 Schutzgut Mensch - Eigentum oder sonstige dingliche Rechte (§ 24f Abs. 1 Z 2 lit. a UVP-G 2000)**

Gemäß der Genehmigungsvoraussetzung des **§ 24f Abs. 1 Z 2 lit. a UVP-G 2000** sind Immissionen auf zu schützende Güter gering zu halten, wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden.

Aus Sicht des Fachgebiets Erschütterungsschutz (siehe Zusammenfassende Bewertung, Seite 442, Frage S 4.1) sind in der Betriebsphase des gegenständlichen Vorhabens aus dem Regelbetrieb keine Erschütterungsimmissionen zu erwarten, die geeignet wären Schäden an Objekten bzw. Sach- und Kulturgüter zu verursachen. In der Bauphase sind vereinzelt hohe Erschütterungsimmissionen unvermeidbar, vor allem bei erschütterungsintensiven Bauarbeiten wie etwa Fundierungs-, Baugrubensicherungs-, Verdichtungs- oder Rammarbeiten. Zur Minimierung der Belastung von Sach- und Kulturgütern werden vor Beginn der Bauarbeiten im jeweiligen Bauabschnittsbereich alle Objekte in einem 50 m breiten Streifen bautechnisch beweisichert und auf bestehende Schäden geprüft. Darauf aufbauend werden während erschütterungsintensiver Bauarbeiten in ausgewählten, besonders erschütterungssensiblen Objekten Beweissicherungsmessungen in Anlehnung an die ÖNORM S 9020 zum Nachweis der Einhaltung der jeweils maßgeblichen Grenzwerte für den Gebäudeschutz durchzuführen. Durch die Sicherstellung einer Datenfernübertragung inkl. Alarmierung bei Richtwertüberschreitung wird die Belastung von Sach- und Kulturgütern jedenfalls minimiert, siehe vorgeschriebene Maßnahmen in Kapitel 5 „Maßnahmenkatalog“.

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

Auf die Auseinandersetzung mit den diesbezüglichen Einwendungen und Rechtsfragen unter Punkt VII. wird verwiesen.

Zusammengefasst geht die UVP-Behörde im Hinblick auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen der Sachverständigen im Zuge des Verfahrens (insb. in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen) davon aus, dass – durch die im Projekt enthaltenen sowie von den Behördensachverständigen vorgeschlagenen zwingenden Maßnahmen – Immissionen möglichst gering gehalten bzw. jedenfalls jene vermieden werden, die das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden und damit die Genehmigungsvoraussetzung des § 24f Abs. 1 Z 2 lit a UVP-G 2000 im Hinblick auf das Schutzgut Mensch (Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen) als erfüllt betrachtet werden kann.

### **V.1.2.3 Schutzgüter Biologische Vielfalt (einschließlich Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume), Boden, Luft, Wasser (§ 24f Abs. 1 Z 2 lit. b UVP-G 2000)**

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

**V.1.2.3.1** Zum Schutzgut Boden führen die Sachverständigen für Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik (HD), Agrarwesen und Boden (LW) und Abfallwirtschaft (AW) zusammengefasst aus (siehe Zusammenfassende Bewertung, Seite 365, Frage B4.1), dass die Genehmigungskriterien hinsichtlich der Immissionen (insbesondere flüssige Emissionen) aus fachlicher Sicht eingehalten werden (insb. auch aufgrund der im Projekt enthaltenen und von den Sachverständigen vorgeschlagenen Maßnahmen). Hinsichtlich dem Thema Abfallwirtschaft wird auf die Projekteinlage ON 316.1 (Abfallwirtschaft) und ON 201 (UVE) sowie hinsichtlich dem Thema Grundwasserschutz und auf außerbetriebliche Ereignisse auf die Projekteinlage ON 314.16 (Bericht Risikoanalyse Grundwasserschutz) verwiesen. Der Einsatz von Pflanzenschutzmittel wird durch einen Maßnahmenvorschlag eingeschränkt (siehe Nebenbestimmung IV.1.7.11 (AW11)).

**V.1.2.3.2** Zum Schutzgut Luft führte der Sachverständige für Luft und Klima (KL) aus (siehe Zusammenfassende Bewertung, Seite 409, Frage KL4.1), dass die Immissionsbelastung zu schützender Güte durch die gewählte Variant möglichst gering gehalten wird und keine Grenzwertüberschreitungen im Sinne des IG-L (Immissionsschutzgesetz Luft) bestehen oder vorhabensbedingt zu erwarten sind. Gerechnet werden kann zudem mit einer Einsparung von klimawirksamen CO<sub>2</sub>äq Emissionen in der Größenordnung von -29,4 t/a (Tonnen pro Jahr) sowie mit Zusatzemissionen durch Feinstaub (PM<sub>10</sub>) in einem irrelevanten Bereich (JMW < 1,2µg/m<sup>3</sup>).

**V.1.2.3.3** Zum Schutzgut Pflanzen- oder Tierbestand führt der Sachverständige für Ökologie aus (siehe Zusammenfassende Bewertung, Seite 334, Frage N4.1):

*In Hinblick auf Lärmimmissionen sind im Bereich der Querung der Waldbestände im Natura 2000-Gebiet durchgehend Lärmschutzwände vorgesehen. Aufgrund der diskontinuierlichen Wirkungen ist in Zusammenhang mit den Wänden nur von kleinflächigen*

*und nicht erheblichen Auswirkungen auf die Tierwelt auszugehen. Im Bereich der Bestandsstrecke entlang der Pottendorfer Linie sind Zusatzbelastung durch Lärmwirkungen ebenfalls nur in einem nicht erheblichen Ausmaß zu erwarten. Wirkungen durch Luftschadstoffe sind in erster Linie in der Bauphase relevant. Da die emittierten Stäube jedoch geogenen Ursprungs sind und Maßnahmen zur Staubbierhaltung vorgesehen sind, sind nur unerhebliche Zusatzbelastungen zu erwarten. Für flüssige Emissionen sind durch die Projektwerberin in der Bauphase Maßnahmen vorgesehen, welche durch den Fachgutachter Gewässerökologie ergänzt wurden. Damit kann der Eintrag von Bauwässern in Tier- und Pflanzenlebensräume auf ein nicht kritisches Ausmaß begrenzt werden. In der Betriebsphase sind keine Auswirkungen durch flüssige Immissionen zu erwarten.*

Der Sachverständige für Gewässerökologie zur gleichen Fragestellung:

*Immissionsseitig bleiben merkbar nachteilige Auswirkungen durch Emissionen, insbesondere von Feinpartikeln (Trübe) aufgrund der Bautätigkeiten in der Leitha und der warmen Fische unvermeidbar. Die Auswirkungen sind nicht nur auf den Baubereich begrenzt, sondern wirken auch eine gewisse Strecke flussab, wenngleich mit abnehmender Intensität. Während in der warmen Fische aufgrund des höheren Durchflusses nicht mit einer bleibenden Schädigung des Pflanzen- und Tierbestandes zu rechnen ist, ist in der Restwasserstrecke der Leitha erhöhte Vorsicht geboten. Zusätzlich zu den vorhabenseitig vorgesehenen Maßnahmen ist zur Vermeidung bleibender Schädigungen eine Beobachtung der Trübeentwicklung für die Dauer der Bautätigkeiten im Gewässer und in der Nähe des Gewässers unbedingt erforderlich.*

*Grundsätzlich sind die vorhabenseitig vorgesehenen Maßnahmen zielführend. Eine wesentliche Rolle kommt der immissionsseitigen Überwachung, der Festlegung von Alarmwerten und dem Setzen weiterführender Maßnahmen im Falle von Überschreitungen zu.*

*Die zwingend erforderlichen zusätzlichen Maßnahmen werden im Fragenbereich N5 bzw. W5 [der Zusammenfassenden Bewertung] detailliert beschrieben.*

*Beispielsweise sind bei den Einleitungen in Oberflächengewässer kontinuierliche emissionsseitige Messungen des pH-Wertes vorzusehen. In der Leitha sind immissionsseitige Messung der Trübe oberhalb, nach Durchmischung und uh. ABA Neufeld beginnend mit der Einrichtung der Baustellen in Gewässernähe vorzunehmen.*

*In der Betriebsphase sind erhebliche Belastungen der Gewässerlebensräume durch vorhabensbedingte Immissionen nicht zu erwarten. Nur bei Unfällen/Störfällen verbleibt ein gewisses Restrisiko des Schadstoffeintrages in die Gewässer dem durch die vorgesehenen Maßnahmen nur bedingt begegnet werden kann. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die Wahrscheinlichkeit des Eintretens sehr gering anzunehmen ist und selbst im Fall der Fälle die Störung der Biozönose nur vorübergehender Natur ist.*

*Bei Einhalten der vorhabenseitig vorgesehenen und zusätzlich erforderlichen Maßnahmen kann eine bleibende Schädigung des aquatischen Pflanzen- und Tierbestandes durch Immissionen vermieden werden.*

**V.1.2.3.4** Zum Schutzgut Zustand der Gewässer führt der Sachverständige für Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik (HD) aus (siehe Zusammenfassende Bewertung, Seite 387, Frage W4.1), dass Immissionen bestmöglich vermieden werden, während des Baubetriebes entsprechende Maßnahmen zum Schutz des Grundwassers vorgesehen sind, zudem Aufla-

genvorschläge durch den Sachverständigen formuliert wurden, die Oberflächenwasserentsorgung im Betrieb dem Stand der Technik entsprechend über ein Versickerungsbecken mit humusierter Bodenzone erfolgt und im Störfall entsprechende Maßnahmenpakete vorgesehen sind.

Die Sachverständige für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer (WT) führte zur gleichen Fragestellung aus, dass in der UVE (ON 201) im Kapitel 6 („Beschreibung der Maßnahmen mit denen wesentliche nachteilige Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt vermieden, eingeschränkt oder soweit möglich, ausgeglichen werden sollen sowie Maßnahmen zur Beweissicherung, zur begleitenden Kontrolle und zur Nachsorge (gem. § 6 Abs. 1 Z 5 UVP-G 2000 idgF)“) geeignete Bestimmungen zur Vermeidung von ungünstigen und schädlichen Emissionen, die den Zustand der Gewässer bleibend schädigen und vom §105 WRG betroffen sind, beschrieben sind (zum Beispiel Qualitätsanspruch an flüssige Emissionen in der Bauphase oder Beschränkung der Verwendung von Pflanzenschutzmittel) und formulierte darüber hinaus weitere zwingende Maßnahmenvorschläge.

Weiters führte die Sachverständige (siehe Zusammenfassende Bewertung, Seite 405, Frage W4) aus, dass in der Umweltverträglichkeitserklärung (ON 201), im Fachbeitrag Oberflächenwässer (ON 315.1) und im Teilbericht Entwässerung (ON 415.4.1) die Begrenzung von Emissionen und die Vermeidung von Immissionsbelastungen betreffend das Schutzgut Wasser gearbeitet worden sind. Entwässerungsmaßnahmen sind unter Beachtung der normativen Grundlagen geplant und die Abflussdynamik der Oberflächengewässer und zum Hochwasserabfluss im Technischen Bericht zur Wasserrechtlichen Einreichung (ON 420.1.1) untersucht bzw. erörtert worden. Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen, Beweissicherungen und Maßnahmen zur Reduktion von ungünstigen Auswirkungen bei Naturkatastrophen und bei unvorhersehbaren Unfällen sind in der UVE (ON 201) und im Fachbeitrag Oberflächengewässer (ON 315.1) aufgelistet und beschrieben. Dementsprechend werden anfallende Abwässer nach dem Stand der Technik gefasst und unter Beachtung der normativen Grundlagen fachgerecht entsorgt. Durch Vermeidungs- und Verminderungsstrategien, geeignete Beweisaufnahmen, Kontrollen und Störfallkonzepte, Vorgaben zu den anwendbaren Baumaterialien werden in der Bau- und Betriebsphase ungünstigen und/oder beständige Auswirkungen auf die Oberflächengewässer und Wechselwirkungen mit anderen Schutzgütern geringgehalten.

**V.1.2.3.5** Nähere Ausführungen zum Schutzgut Wasser/Zustand der Gewässer finden sich unter Punkt V.4 zur Mitbewertung des Wasserrechtsgesetzes.

**V.1.2.3.6** Auch der Sachverständige für Abfallwirtschaft (AW) bestätigt, dass unter Einhaltung der Maßnahmen, das Genehmigungskriterium, die Immissionsbelastung hinsichtlich dem Schutzgut Wasser möglichst gering zu halten, eingehalten wird.

Zusammengefasst geht die UVP-Behörde im Hinblick auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen der Sachverständigen im Zuge des Verfahrens (insb. in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen) davon aus, dass – durch die im Projekt (insbesondere in der UVE) enthaltenen sowie von den Behördensachverständigen vorgeschlagenen zwingend erforderlichen Maßnahmen – Immissionen möglichst gering gehalten bzw. jedenfalls jene vermieden werden, die erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen und damit die

Genehmigungsvoraussetzung des § 24f Abs. 1 Z 2 lit. b UVP-G 2000 als erfüllt betrachtet werden kann.

#### **V.1.2.4 Schutzgut Mensch – Zumutbarkeit der Belästigung (§ 24f Abs. 1 Z 2 lit. c UVP-G 2000)**

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

**V.1.2.4.1** Der Sachverständiger für Lärm- und Erschütterungsschutz führt im Zusammenhang mit dem Wirkfaktor Erschütterungen in der Zusammenfassende Bewertung (Seite 148, Frage M1 „*Plausibilität und Nachvollziehbarkeit*“) Folgendes aus:

##### Erschütterungsschutz

*Im Fachbereich Erschütterungsschutz werden die Erschütterungsimmissionen des Bestandverkehrs, der Nullvariante und des Projekts untersucht und beurteilt. Dazu wurde ein ausreichend großer Untersuchungsraum entlang der Strecke des Vorhabens gewählt und vorab Messungen der bestehenden Erschütterungsimmissionen an repräsentativen Gebäuden durchgeführt. In der Bau- und Betriebsphase wird ein ca. 70 m breiter Streifen links und rechts der Bahn als Untersuchungsraum gewählt. Darüber hinaus wurden Ausbreitungsmessungen zur Charakterisierung der Erschütterungsausbreitung im Untergrund durchgeführt und der Gebäudebestand im Untersuchungsraum im Hinblick auf bautechnische Parameter erhoben.*

*Die Untersuchung und Beschreibung des Ist-Zustands beruht auf der Aufnahme des maßgeblichen Gebäudebestands entlang des Vorhabens. Für die aufgenommenen Objekte wurden bautechnische Daten erhoben und eine Einteilung in die Empfindlichkeitsklassen-ach ÖNORM S 9020 und in die Gebietskategorie nach ÖNORM S 9012 durchgeführt. In einzelnen ausgewählten Gebäuden wurden zudem Bauwerkseigenfrequenzen und Schwingungseigenschaften der Deckenkonstruktion messtechnisch ermittelt. Die Messungen der Bestandsimmissionen durch den Zugverkehr erfolgten in repräsentativen Gebäuden. Die Auswahl dieser Gebäude erfolgte anhand der Lage des Objekts zur Trasse bzw. im jeweiligen Siedlungsbereich sowie anhand der Schwingungsanfälligkeit des Objekts. Mit Ausnahme des Objekts „Rechte Bahnzeile 46“ in Pottendorf, welches nur ausreichenden Erschütterungsschutz aufweist, liegen die Immissionen im Bestand im Bereich des guten Erschütterungsschutzes gemäß ÖNORM S 9012.*

*Für die Beurteilung der Erschütterungsimmissionen in der Bauphase wurde das Beurteilungsverfahren und die Schutzziele der RVE 04.02.04 und der ÖNORM S 9020 herangezogen. Beurteilungsrelevante Erschütterungen treten vor allem durch Bauarbeiten im Untergrund auf. Die höchsten Erschütterungsemissionen entstehen durch das Spundwandrammen und beim Einrammen von Fundamenten für z.B. Lärmschutzwände. Für die Durchführung der Bauarbeiten unter Einhaltung der Anforderungen des Erschütterungsschutzes werden ein bautechnisches Beweissicherungsprogramm und begleitende Erschütterungsmessungen empfohlen. Die Beurteilung der Erschütterungsimmissionen aus dem Bauverkehr ergibt keine relevanten Erschütterungsimmissionen in den*

*betroffenen Anrainerobjekten. Bezüglich des Wohlbefindens des Menschen durch Erschütterungen in der Bauphase wurden die Immissionen anhand der Schutzziele der RVE 04.02.04 beurteilt und die Einhaltung der VOLV-Auslösewerte berücksichtigt. Für die Beurteilung der Erschütterungsmissionen in der Betriebsphase wurde das Beurteilungsverfahren und die Schutzziele der ÖNORM S 9012 unter Berücksichtigung eines Sicherheitsfaktors gemäß RVE 04.02.02 herangezogen. Die Beurteilung von Bauwerksschäden aus Erschütterungsmissionen aus dem Zugbetrieb ergibt, wie bereits in der Bestandsaufnahme erwähnt, gemäß ÖNORM S 9012 einen guten bis ausreichenden Erschütterungsschutz. Die Beurteilung der Erschütterungen in der Betriebsphase erfolgen in den für den jeweiligen Abschnitt repräsentativen, messtechnisch untersuchten Objekten anhand der Zugsaufkommen in der Prognose für die Nullvariante und das Projekt. Aus der Beurteilung der Erschütterungsmissionen in der Betriebsphase ergibt sich die Einhaltung der Richtwerte für den erforderlichen ausreichenden Erschütterungs- sowie Sekundärschallschutz nach ÖNORM S 9012 mit Ausnahme der Objekte „Wohnpark Theodor Kery 15“ in Neufeld an der Leitha, „Rechte Bahnzeile 46“ und „Jägerweg 3“ in Pottendorf ohne Maßnahmen. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen kann jedenfalls ausreichender Erschütterungs- und Sekundärschallschutz gemäß ÖNORM S 9012 eingehalten werden. Die zum Schutz vor gesundheitsgefährdenden Erschütterungen geltenden Grenzwerte der VOLV werden jedenfalls eingehalten.*

*Aus der Beurteilung der Erschütterungsmissionen aus dem Schienenverkehrsbetrieb der Projektvariante resultieren Maßnahmen zur Reduktion der auftretenden Erschütterungen. Diese umfassen den Einbau von Unterschottermatten auf BT-Bahn („Wohnpark Theodor Kery 15“ in Neufeld an der Leitha, „Rechte Bahnzeile 46“ und „Jägerweg 3“ in Pottendorf). Zur weiteren Sicherstellung der Einhaltung der Schutzziele in der Bauphase werden in den UVE Unterlagen Schutzmaßnahmen beschrieben und empfohlen.*

*Die von der Projektwerberin vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen sind aus Sicht des Fachgebietes Erschütterungsschutz nachvollziehbar und plausibel. Die erforderlichen Grundlagen wurden nachvollziehbar und verständlich aufbereitet. Für die Ermittlung der Immissionen am Bestand werden die erhobenen Objektdaten, sowie die Methodik zur Bestandserfassung nachvollziehbar aufbereitet. Aus erschütterungsschutztechnischer Sicht sind die Ergebnisse und die Schutz- bzw. Kontrollmaßnahmen in der Bauphase nachvollziehbar und entsprechen dem Stand der Technik.*

**V.1.2.4.2** Die Sachverständigen für Lärm- und Erschütterungsschutz sowie für Humanmedizin führten zusammenfassend (siehe Zusammenfassende Bewertung, Seite 494 unter Punkt 6.2 *Gesamtschlussfolgerungen*) aus, dass aus schall- und erschütterungstechnischer Sicht die Ergebnisse und Schutzmaßnahmen nachvollziehbar sind, dem Stand der Technik entsprechen sowie dass es bei Einhaltung der projektierten bzw. geforderten Maßnahmen sowie der Beweissicherung gegenüber dem Nullplanfall vorhabensbedingt zu keiner Gesundheitsgefährdung oder unzumutbaren Belästigung durch Lärmimmissionen, Erschütterungen, Luftschadstoffe, elektromagnetische Felder sowie Beleuchtung/Beschattung kommt.

Hinsichtlich der Genehmigungsvoraussetzung zum Wirkfaktor Lärm siehe im Folgenden zur Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV).

#### **V.1.2.5 Zur Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV)**

Gemäß **§ 24f Abs. 2 UVP-G 2000** ist für den Fall, dass besondere Immissionsschutzvorschriften bestehen, die Gefährdung von Leben und Gesundheit des Menschen im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. a und die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. c nach diesen Vorschriften zu beurteilen (vgl. VwGH 20.12.2016, Ro 2014/03/0035).

Die genehmigungsrelevanten Schutzziele im Hinblick auf zumutbare Lärmimmissionen durch die Verkehrsmittel Straße, Schiene und Flugverkehr sind in unterschiedlichen Verordnungen und Richtlinien festgelegt (z.B. Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung BStLärmIV, Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung SchIV, Luftverkehr-Lärmimmissionsschutzverordnung LuLärmIV, diverse Richtlinien zur Beurteilung von Industrie- und Gewerbelärm). Die individuellen Verordnungen berücksichtigen dabei die unterschiedlichen Arten des Lärms und der daraus resultierenden Wirkung auf den Menschen (z.B. Unterschiedliche Arten von Verkehrslärm mit und ohne Ruhepausen, etc.) und der individuellen lokalen Bedürfnisse (unterschiedliche Gebietskategorien, Ruhegebiete, Berücksichtigung von Vorbelastungen).

**V.1.2.5.1** Nachdem es sich beim gegenständlichen Eisenbahnvorhaben um einen Neubau bzw. einen wesentlichen Umbau von Strecken(-teilen) handelt, war als besondere Immissionsschutzvorschrift gemäß § 24f Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 die Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr über Lärmschutzmaßnahmen bei Haupt-, Neben- und Straßenbahnen (Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung, oder kurz: SchIV), BGBl. Nr. 415/1993 idF BGBl. II Nr. 362/2013, anzuwenden. Die Verordnung wurde vom (damaligen) Bundesminister auf Grundlage eingehender medizinischer und lärmtechnischer Studien erlassen.

Die Bestimmungen der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung lauten folgendermaßen:

*„Geltungsbereich*

*§ 1. (1) Diese Verordnung gilt hinsichtlich der Schallimmissionen auf Grund des Schienenverkehrs (Zugverkehrs) sowohl für den Neubau als auch für den wesentlichen Umbau von Strecken (-teilen) im Zuge von Haupt-, Neben- und Straßenbahnen gemäß §§ 4 und 5 des Eisenbahngesetzes 1957.*

*(2) Bauliche Maßnahmen gelten dann als wesentlicher Umbau, wenn*

- 1. zumindest ein zusätzliches durchgehendes Gleis (Streckengleis) errichtet wird oder*
- 2. durch die Änderung der örtlichen Lage der durchgehenden Gleise (Streckengleise) in den maßgebenden Immissionspunkten eine Erhöhung des Beurteilungspegels um mehr als zwei dB (Dezibel) eintritt.*

*Allgemeine Festlegungen*

*§ 2. (1) Hinsichtlich der schalltechnischen Begriffe, Größen und Meßverfahren gelten die Bestimmungen der ÖNORMEN S 5002 (Ausgabe 1973), S 5003, Teile 1 und 2 (Ausgabe 1974).*

*(Anm.: Abs. 2 aufgehoben durch VfGH, BGBl. II Nr. 362/2013)*

*(3) Sämtliche Schallpegel sind unter Anwendung der Bewertungsfunktion A gemäß Verordnung des Bundesamtes für Eich- und Vermessungswesen vom 29. Juni 1979, veröffentlicht im Amtsblatt für das Eichwesen Nr. 6/79, zu bewerten.*

*(4) Der für die Beurteilung des Schienenverkehrslärms maßgebliche Beurteilungspegel  $L_r$  ist der um fünf dB verminderte A-bewertete energieäquivalente Dauerschallpegel  $L_{A,eq}$ .*

*(5) Bei Gebäuden befindet sich der maßgebende Immissionspunkt 0,50 m außerhalb und in der Mitte des betrachteten Fensters. Bei Freiflächen (Erholungs-, Park- und Gartenanlagen), die*



vor Lärm zu schützen sind, ist der Immissionspunkt 1,50 m über Boden an der maßgebenden Stelle anzunehmen.

(6) Als Tagzeit gilt der Zeitraum zwischen 6 Uhr und 22 Uhr, als Nachtzeit der Zeitraum zwischen 22 Uhr und 6 Uhr.

#### *Maßgebliche Verkehrsbelastung*

§ 3. Grundlage für die Berechnung der Beurteilungspegel sind die längenbezogenen Schalleistungspegel der jeweiligen Strecken (-teile). Diese sind unter Berücksichtigung der im Betriebsprogramm festgelegten Daten und unter Bedachtnahme auf mittel- und langfristige technische und verkehrliche Entwicklungen zu ermitteln.

#### *Immissionsgrenzwerte*

§ 4. Die Immissionsgrenzwerte sind vom jeweiligen Beurteilungspegel  $L_r$  vor Realisierung der baulichen Maßnahmen abhängig und betragen

1. für die Tagzeit
  - 60 dB, wenn  $L_r \leq 50$  dB,
  - $L_r + 10$  dB, wenn  $50 \text{ dB} \leq L_r \leq 55$  dB, sowie
  - 65 dB, wenn  $L_r \geq 55$  dB, und
2. für die Nachtzeit
  - 50 dB, wenn  $L_r \leq 40$  dB,
  - $L_r + 10$  dB, wenn  $40 \text{ dB} \leq L_r \leq 45$  dB, sowie
  - 55 dB, wenn  $L_r \geq 45$  dB.

#### *Lärmschutzmaßnahmen*

§ 5. (1) Das Eisenbahnunternehmen hat bauliche Maßnahmen (§ 1) nach dem Grundsatz auszulegen, daß Beeinträchtigungen der Wohnbevölkerung durch den Schienenverkehrslärm so weit herabgesetzt werden, als dies mit einem im Hinblick auf den erzielbaren Zweck wirtschaftlich vertretbaren Aufwand erreicht werden kann, sofern die Beeinträchtigung nicht wegen der Art der Nutzung des benachbarten Geländes zumutbar ist.

(2) Das Eisenbahnunternehmen hat Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen, wenn die Beurteilungspegel  $L_r$  in den maßgebenden Immissionspunkten nach Realisierung der baulichen Maßnahmen (§ 1) die Immissionsgrenzwerte überschreiten und wenn zum Zeitpunkt der Erteilung der Baugenehmigung für ein von den Immissionen betroffenes Gebäude nicht bekannt sein konnte, daß in diesem Bereich mit erheblichen Lärmbelastigungen durch den Schienenverkehr gerechnet werden muß.

(3) Der erforderliche Lärmschutz gegen Beeinträchtigungen der Wohnbevölkerung durch den Schienenverkehrslärm ist vornehmlich durch bahnseitige Maßnahmen sicherzustellen. Wenn die für die bahnseitigen Maßnahmen aufzuwendenden Kosten das Dreifache der Herstellungskosten objektseitiger Maßnahmen übersteigen, sind grundsätzlich objektseitige Maßnahmen zu setzen; hievon kann im Einzelfall insofern abgegangen werden, als eine Abwägung der berührten Interessen einen größeren Vorteil für die Öffentlichkeit ergibt.

(4) Als bahnseitige Maßnahmen gelten insbesondere Lärmschutzwände, Lärmschutzwälle, Grünverbauungen und Kombinationen derselben. Ein unmittelbarer örtlicher Zusammenhang mit dem Bahnkörper ist nicht erforderlich, sofern sich andere Anordnungen für die Abwicklung des Eisenbahnbetriebes oder hinsichtlich der Auswirkungen auf die Umwelt als zweckmäßiger und wirtschaftlicher erweisen.

(5) Als objektseitige Maßnahmen gelten Lärmschutzeinrichtungen, die auf Fremdgrund getroffen werden, wie insbesondere der Einbau von Lärmschutzfenstern und -türen einschließlich der erforderlichen Lüftungseinrichtungen in Räumlichkeiten, die zumindest überwiegend Wohn-

*oder Schlafzwecken dienen, sofern die Erhaltung und Erneuerung dieser objektseitigen Lärmschutzeinrichtungen durch den Eigentümer oder einen Dritten sichergestellt ist. Bei der Dimensionierung der objektseitigen Maßnahmen ist von einem Richtwert des Beurteilungspegels im Rauminnen von 30 dB auszugehen.*

*(6) Die Behörde kann in Abwägung mit den Schutzinteressen der Wohnbevölkerung in begründeten Einzelfällen eine über den Zeitraum der Bauausführung um höchstens zehn Jahre hinausgehende Frist für die Fertigstellung der objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen festsetzen. Dies gilt insbesondere in jenen Fällen, in welchen vom Eisenbahnunternehmen glaubhaft nachgewiesen wird, daß der Zeitaufwand für die Herstellung der Lärmschutzmaßnahmen erheblich über demjenigen für die Herstellung des Bauvorhabens liegt oder daß eine rechtzeitige Fertigstellung der Lärmschutzmaßnahmen vor Inbetriebnahme der neuen Strecke (des neuen Streckenabschnittes) einen unzumutbaren wirtschaftlichen Nachteil für das Eisenbahnunternehmen zur Folge hätte.*

*(7) Subjektiv-öffentliche Rechte werden durch diese Verordnung nicht begründet.“*

**V.1.2.5.2** Grundsätzlich ist festzuhalten, dass es sich laut der nach wie vor gültigen Rechtsprechung des VfGH zur SchIV (Erk vom 13.12.2007, Zl. V87/06 *Koralmbahn* sowie auch Erk vom 22. Oktober 2010/03/0014 und 28.11.2013, 2012/03/0045) bei den Grenzwerten einer Immissionschutzverordnung um Mindeststandards handelt, deren Unterschreitung im Einzelfall geboten sein kann und die unter anderem eine Prüfung eines allfälligen Einflusses von Schallpegelspitzen auf die menschliche Gesundheit nicht entbehrlich machen. Die verordnungserlassende Behörde hat sich dementsprechend bei der Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmbelästigungen von Nachbarn durch Eisenbahnvorhaben gemäß § 24h Abs. 1 Z 2 lit c UVP-G 2000 (nunmehr § 24f Abs. 1 Z 2 lit c UVP-G 2000) an den Grenzwerten der SchIV zu orientieren. Auch der VwGH geht davon aus, dass, wenn der medizinische Gutachter im UVP-Gutachten die Einhaltung von strengeren Grenzwerten im Einzelfall als zwingend erforderlich erachtet, die vom Mediziner festgelegten Grenzwerte maßgeblich sind (vgl. VwGH Ro 2014/03/0035, *Linz Hbf. Westseite*, VwGH 2012/03/0045, *Pottendorfer Linie*, VwGH 2010/03/0014, *Koralmbahn*, sowie RdU-Sonderheft April 2014, Seite 26ff).

Die Zulässigkeit der Lärmberechnung für die Lärmbeurteilung von Linienvorhaben setzt voraus, dass diese – entsprechend dem Stand der Technik – auf Grundlage von Lärmmessungen an für den Immissionsschutz als relevant bzw. als repräsentativ identifizierten Immissionspunkten erfolgt (vgl. VwGH vom 09.09.2015, Zl. 2013/03/0120) wie zum Beispiel an Wohngebäuden, Freiflächen gemäß § 2 Z 5 SchIV oder Objekte mit besonderem Schutzbedürfnis wie Kindergärten, Schulen, Kinderspielplätze, Krankenhäuser und Altersheime (sensible Nutzungen).

Ergibt sich dann in diesem Zusammenhang bei einem Vorhaben für einen Immissionspunkt, dass der dabei durch bloße Berechnung erzielte Wert in unmittelbarer Nähe zu dem Wert liegt, der nach (medizinischer) sachverständiger Beurteilung nach Verwirklichung des Vorhabens zusätzliche Schallschutzmaßnahmen auf der Liegenschaft einer betroffenen Partei notwendig machen würde, kann auf Basis eines substantiierten Parteivorbringens auch dieser Punkt einen entscheidenden Immissionspunkt darstellen, an dem eine entsprechende Messung zu erfolgen hat.

Festgehalten wird, dass in der SchIV gemäß § 5 Abs. 4 sowohl (aktive) bahnseitige als auch gemäß § 5 Abs. 5 (passive) objektseitige Maßnahmen zur Einhaltung der Immissionsvorschrift vorgesehen sind.

**V.1.2.5.3** Der Sachverständiger für Lärm- und Erschütterungsschutz führt im Zusammenhang mit dem Wirkfaktor Lärm in der Zusammenfassende Bewertung (Seite 145, Frage M1 „Plausibilität und Nachvollziehbarkeit“) Folgendes aus:

### Gutachterliche Stellungnahme

#### Lärmschutz

*Die vorgelegten Ausarbeitungen zum Fachgebiet Lärmschutz werden in der schalltechnischen Untersuchung (EZ 303.1) dargestellt und entsprechen hinsichtlich Methodik und Strukturierung dem Stand der Technik. Die zugehörigen Anhänge zur Bau- und Betriebsphase sowie Maßnahmenpläne und Lärmkarten sind in den Einlagen 303.2 bis 303-15 abschnittsweise in übersichtlicher Form dargestellt.*

#### Methodik

*Im Fachbereich Lärmschutz werden die Schienenverkehrslärmimmissionen des Bestandslärms, der Nullvariante und des Projekts untersucht und beurteilt. Dazu wurde ein dreidimensionales Schallausbreitungsmodell unter Berücksichtigung aller relevanter Einflussparameter erstellt.*

*Die räumliche Abgrenzung erfolgt entlang des betroffenen Projekts „Ebenfurth, Errichtung Schleife“ in der Breite unter Sicherstellung, dass alle maßgeblichen und beurteilungsrelevanten Objekte in der Betriebsphase und der Bauphase erfasst werden. Für die räumliche Abgrenzung über den Anfangs- und Endkilometer des Projekts hinaus wurden ausreichende schalltechnische „Überlängen“ berücksichtigt. Die zeitliche Abgrenzung der Untersuchung berücksichtigt die Bestandsuntersuchung auf Basis des Zugverkehrsaufkommens des Betriebsprogramm 2019, die Untersuchung der Nullvariante (Unterbleiben des Vorhabens unter Berücksichtigung des Verkehrsaufkommens der Prognose bzw. des Prognosebezugsjahrs), sowie die Untersuchung der Prognose unter Berücksichtigung des Verkehrsaufkommens 2025+ („Betriebsprogramm 2025+“). Auf Basis der ermittelten Schienenverkehrslärmimmissionen des Bestands wurden die jeweiligen Grenzwerte der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung SchIV an den maßgebenden Immissionsorten im Untersuchungsraum, den Mess- und Rechenpunkten und den Wohnobjekten abgeleitet. Das im UVE-Konzept des Vorverfahrens zusätzlich definierte Kriterium der Beurteilung mittlerer Spitzenpegel der lautesten Zuggattung wurde in Absprache mit dem humanmedizinischen Gutachter auf eine Beurteilung der vorhabensbedingten Erhöhungen des Beurteilungspegels in der Prognose gegenüber der Nullvariante geändert.*

*Die Schallimmissionen aus haustechnischen Anlagen im Bereich der Haltestellen und Technikgebäude wurden anhand Methodik der ÖAL-Richtlinie 3 Blatt 1 beurteilt.*

*Die Ermittlung der Lärmimmissionen in der Bauphase erfolgt anhand der Angaben der Bauablaufbeschreibung unter Berücksichtigung der Bauphasen, des Geräteeinsatzes und der Baudauer auf Basis der relevanten technischen und normativen Grundlagen. Die Beurteilung erfolgt in Anlehnung an die BStLärmIV auf Grundlage der relevanten Zeiträume (§ 10) und Schallausbreitungsbedingungen. In der Beurteilung werden dabei die Immissionen zufolge Bautätigkeit selbst und die induzierten Bauverkehre berücksichtigt. Der Bauablauf wurde auf Grundlagen des technischen Berichts Bauablauf (EZ 415.7.1) angesetzt. Die Arbeitszeiten der Bautätigkeiten werden dabei im Regelfall von Montag bis Freitag von 06:00 Uhr bis 19:00 Uhr berücksichtigt, bei betrieblichem oder verkehrstechnischem Erfordernis werden in Ausnahmefällen die Arbeitszeiten auf den Abend- bzw. Nachtzeitraum bzw. auf die Wochenendzeiten ausgedehnt. Die Immissionen zufolge der baubedingten Transporte (baubedingte Erschließung der Baufelder) werden in*

den relevanten Straßen berücksichtigt. Für die Berechnung der Lärmimmissionen der Bauphase wurde ein Sicherheitsaufschlag von 20 % berücksichtigt.

Die messtechnischen Untersuchungen der Bestandsimmissionen dienen zur Darstellung und Dokumentation des Bestandszustands und zum Zwecke der Beweissicherung. Die schalltechnischen Messungen wurden an insgesamt 18 Messpositionen entlang des Projektabschnittes über einen Zeitraum von bis zu 24 Stunden durchgeführt. Die Messorte wurden vorab so gewählt, dass der Zweck der messtechnischen Untersuchung nachvollziehbar in optimaler Weise erfüllt werden kann (EZ 303.13).

Für die Beurteilung der Schallimmissionen in der Bauphase wurden die beurteilungsrelevanten Schallemissionen durch Bauarbeiten berücksichtigt und an den exponierten Anrainern beurteilt. Örtlich wird das Vorhaben in sechs Abschnitte unterteilt:

- Bauabschnitt 1: Wampersdorf – Unterwerkskanal
- Bauabschnitt 2: Unterwerkskanal – Pottendorf – Unterführung L 157
- Bauabschnitt 3: Unterführung L 157 – Oberwerks-Kanal
- Bauabschnitt 4: Oberwerkskanal – Ebenfurth
- Bauabschnitt 5: Bahnhofsbereich Ebenfurth – Projektende
- Bauabschnitt 6: Schleife Ebenfurth (Querung Warme Fische – Neufeld)

Aus den Beurteilungen der Lärmimmissionen durch die Bauphase resultieren Maßnahmenpläne (EZ 303.14.2 und 303.14.3) für die Bautätigkeiten im Regelfall von Montag bis Freitag von 06:00 Uhr bis 19:00 Uhr bzw. für Tätigkeiten außerhalb des Regelfalls. In Anlehnung an die BStLärmIV werden daraus jene Objekte ermittelt, an denen unter den angegebenen Randbedingungen (Sicherheitszuschlag, Nicht-Berücksichtigung von bahnbedingten Schutzmaßnahmen) an einzelnen Tagen mit einer Überschreitung der Grenzwerte zu rechnen ist. Die vorgelegten Maßnahmenpläne dienen der individuellen lärmmedizinischen Beurteilung durch den humanmedizinischen Sachverständigen. Aus schalltechnischer Sicht sind sowohl die dargelegte Methodik und auch die Vorschläge zur Ableitung objektseitiger Maßnahmen zum Schutz vor Baulärmimmissionen nachvollziehbar.

Für die Beurteilung der Schallimmissionen in der Betriebsphase wurden die Schienenverkehrslärmimmissionen des Bestandsaufkommens, sowie des Prognoseaufkommens in der Nullvariante und Projektvariante untersucht und beurteilt. Grundsätzlich wurden die Schallemissionen des gegenständlichen Projekts „Ebenfurth, Errichtung Schleife“ sowie der umliegenden Bahnstrecken (10601, 17101, 17111, 60101 und der Raaberbahn) sowie Schallimmissionen aus Straßenverkehr, bzw. von ländlichen Umgebungsgeräuschen und auch der Flugverkehr in der Betrachtung und Beurteilung der Schienenverkehrslärmimmissionen berücksichtigt.

Die Grundlage der Beurteilung der Schienenverkehrslärmimmissionen stellt die Aufbereitung einer Emissionserklärung auf Basis der Ausgangsdaten (Zugverkehrsdaten) innerhalb des Untersuchungsraums dar. Die Beurteilung der Schienenverkehrslärmimmissionen beruht auf der rechnerischen Bestimmung der maßgeblichen Grenzwerte der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung SchIV, abgeleitet auf Basis der bahnbedingten Bestandssituation für die maßgeblichen Immissionsorte im Untersuchungsraum. Die Ergebnisse der Schallausbreitungsberechnungen werden an den exponierten Gebäudefassaden unter Berücksichtigung der Stockwerkshöhe, sowie anhand von Rasterlärnkarten dargestellt. Die Beurteilung der Schienenverkehrslärmimmissionen erfolgt in der gegenständlichen Untersuchung anhand der Grenzwerte gemäß SchIV. Darüber hinaus werden in der schalltechnischen Untersuchung auch die in dem durch das Projekt möglicherweise beeinflussten Bereich liegenden öffentlichen Flächen bzw. beson-

*ders schützenswerten Objekten beurteilt. Zur Sicherstellung der Einhaltung der Schutzziele aus dem Schienenverkehrsbetrieb sind aktive (bahnseitige) und passive (objektseitige) Maßnahmen erforderlich.*

*Aus der Beurteilung der Schienenverkehrslärmimmissionen resultieren Schutzmaßnahmen entsprechend den Kriterien der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung SchIV. Diese beinhalten primär bahnseitige Maßnahmen (Lärmschutzwände) mit Angabe der Lage (Bahn-km, links/rechts der Bahn), der Länge und der Höhe über der Schienenoberkante SOK sowie Objektschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster), die zusammengefasst im „Anhang Schalltechnik Details“ (EZ 303.15 und der ergänzenden Auskunft vom 02.12.2022) dargestellt sind. Eine Detaillierung der lärmschutztechnischen Maßnahmen in Betriebs- und Bauphase ist in M5 gegeben.*

*Die von der Projektwerberin vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen sind aus Sicht des Fachgebietes Lärmschutz plausibel und nachvollziehbar. Es ergeben sich keine Abweichungen gegenüber den Einschätzungen der Projektwerberin. Die Beurteilung im Fachgebiet Lärmschutz umfasst die Immissionen aus der Bauphase, sowie während des Betriebs aus Schienenverkehr (ÖBB und Raaberbahn) Straßenverkehr, haustechnischen Anlagen und dem Flugverkehr. Zur Sicherstellung der Einhaltung der Schutzziele aus dem Schienenverkehrsbetrieb sind aktive (bahnseitige) und passive (objektseitige) Maßnahmen erforderlich. Aus schalltechnischer Sicht sind die Ergebnisse und Schutzmaßnahmen nachvollziehbar und entsprechen dem Stand der Technik.*

Dementsprechend erfolgt die analoge Anlehnung an der BStLärmIV, welche Schutzziele für die Bauphase festgelegt.

**V.1.2.5.4** Laut Sachverständigem für Lärm- und Erschütterungsschutz (siehe Zusammenfassende Bewertung, Seite 164 mit Frage M4 „Genehmigungskriterien des § 24f UVP-G“) werden die in der Umweltverträglichkeitserklärung (EZ 201) und im Fachbericht Schalltechnik (EZ 303.1) sowie im zugehörigen Anhang und der beiliegenden Rasterlärmkarten vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen für die Bau- und Betriebsphase nachvollziehbar dargestellt. Ermittlungen dazu erfolgten auch im „Fachbericht Erschütterungen und Sekundärschall“ (ON 304.1).

**V.1.2.5.5** Die Sachverständigen für Lärm- und Erschütterungsschutz sowie für Humanmedizin führten zusammenfassend (siehe Zusammenfassende Bewertung, Seite 163 mit Frage M4.4, sowie Seite 167 zu Frage M5 „Zusätzliche Maßnahmen (zwingend erforderlich / empfohlen)“) aus, dass die Einhaltung der Grenzwerte der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) für die Betriebsphase entsprechend der Maßnahme SCH-BE-02 primär durch (aktive) bahnseitige Maßnahmen (dh Lärmschutzwände mit Angabe der Lage (Bahn-km, links/rechts der Bahn)) sichergestellt wird und dabei sogar niedrigere Grenzwerte im Sinne der WHO-Leitlinien für Umgebungslärm 2018 (und eine Nachrechnung im Sinne der Maßnahme SCH-BE-01-BW) als Zusatzkriterium vorgeschrieben wurden. An ca. 40 Gebäuden bzw. Gebäudeteilen sind objektseitige Maßnahmen zur Einhaltung der Grenz- und Zielwerte aus den Themenbereichen Schiene gemäß SchIV erforderlich. Das definierte Zusatzkriterium ( $L_{night} > 55$  dB, vorhabenbedingte Immissionserhöhung  $> 0$  dB gerundet) führt zu einem gegenüber der SchIV erweiterten Umfang an passiven Schallschutzmaßnahmen an 6 Gebäuden bzw. Gebäudeteilen. 4 Gebäude bzw. Gebäudeteile erhalten Anspruch auf objektseitige Maßnahmen aus dem Zusatzkriterium alleine. Insgesamt besteht an ca. 45 Gebäuden bzw. Gebäudeteilen mit ständiger Wohnnutzung Anspruch auf objektseitige Schallschutzmaßnahmen (Die betroffenen Gebäude sind im Maßnahmenplan farblich gekennzeichnet und die erforderlichen Maßnahmen

eingetragen). Insgesamt wird daher die Immissionsbelastung möglichst gering gehalten und auch eine unzumutbaren Belästigung der NachbarInnen minimiert.

**V.1.2.5.6** In der mündlichen Verhandlung beantwortete der Sachverständige für FB Humanmedizin die zum 2. Edikt eingelangte Stellungnahme (siehe vollständig auf Seite 10 und 15 der Beilage ./18 zur Verhandlungsschrift „Gutachterliche Auseinandersetzungen mit den Einwendungen vor der Verhandlung (09.06.2023)“) hinsichtlich der Thematik WHO, Mindeststandards und Zusatzkriterium, dass von der Projektwerberin Wohngebäude auszuweisen waren, an welchen es zu schienenverkehrsbedingten Erhöhungen des Beurteilungspegels in der Prognose gegenüber der Nullvariante (2025+) kommt und der Beurteilungspegel in der Prognose bei > 50 dB liegt. Die Berechnung der Beurteilungspegel hatte auf 1/10dB zu erfolgen, die Differenz war auf ganze dB zu runden. Für diese Wohngebäude waren die Beurteilungspegel für Bestand, Nullvariante und Prognose darzustellen. Dies deswegen, da aufgrund der Studienlage die WHO in den Leitlinien zum Umgebungslärm zur Evaluierung der gesundheitlichen Auswirkungen des Schalls die Berechnung des Lden und des Lnight. empfiehlt. Letzterer ist durch Elimination des Anpassungswertes von 5 dB im Sinne der Anrainer ableitbar. Da es erst ab 55 dB (entspricht Lr,Nacht 50 dB) Hinweise auf mögliche Zusammenhänge mit Gesundheitsgefährdungen gibt, wird dieser Wert daher von der WHO auch als „interim target“ (IT) für den Lnight,outside in Fällen festgehalten, wo aus unterschiedlichen Gründen die Empfehlungen der Night Noise Guidelines nicht eingehalten werden können. Diese Werte wurden von der Konsenswerberin vorgelegt und für die humanmedizinische Beurteilung herangezogen, wodurch somit niedrigere Grenzwerte für die Zusatzimmissionen als in der SchIV angesetzt wurden.

Aus Sicht der ho. Behörde sind darüber hinaus keine Anhaltspunkte im Sinne der Judikatur des VwGH (vgl. insbesondere VwGH 20.12.2016, Ro 2014/03/0035; 09.09.2015, 2013/03/0120) zutage getreten, die eine Unterschreitung (Übererfüllung) der Grenzwerte der SchIV nahelegen würden.

Zusammengefasst geht die UVP-Behörde im Hinblick auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen der Sachverständigen im Zuge des Verfahrens (insb. in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen) davon aus, dass – durch die im Projekt (insbesondere in der UVE) enthaltenen sowie von den Behördensachverständigen vorgeschlagenen zwingend erforderlichen Maßnahmen – Immissionen vermieden werden, die zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinn des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen und damit die Genehmigungsvoraussetzung des § 24f Abs. 1 Z 2 lit. c iVm Abs. 2 UVP-G 2000 als erfüllt betrachtet werden kann.

### **V.1.3 Zu § 24f Abs. 1 Z 3 UVP-G 2000**

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

Der Sachverständige für Abfallwirtschaft führt dazu aus (siehe Zusammenfassende Bewertung, Seite 363, Frage B3.1), dass entsprechend der Einreichunterlagen (insb. ON 316.1 (Abfallwirtschaft) Abfälle nach dem Stand der Technik vermieden, verwertet oder - soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist - ordnungsgemäß entsorgt werden.

Für die Bauphase bedeutet das, dass die Baustellenabwicklung entsprechend dem Bundes-Abfallwirtschaftsplan (BAWP), der Deponieverordnung (DVO) und der Recycling-Baustoffverordnung (RBV) erfolgt. Eine Wiederverwertung erfolgt nur von jenen Materialien/Baurestmassen (insb. Aushub und Schotter), welche die rechtlichen Vorgaben erfüllen und zu keiner Verunreinigung des Bodenbestandes führen. Dies bedeutet unter anderem, dass Materialien der Kategorie „A2“ und „A2G“ iSd BAWP oder der Qualitätsklasse „U-A“ und „U-E“ iSd RBV verwendbar sind als Oberflächenverdichtung/-versiegelung, hingegen jene nach Kategorie „BA“ iSd BAWP nur als Schüttmaterial. Andere Materialien niedrigerer Qualität (bzw. mit höherer Verunreinigung) können zwischengelagert bzw. müssen entsorgt werden. Vor Beginn der Bauarbeiten wird ein Baustellenkonzept, insbesondere hinsichtlich Baueinrichtungsflächen und deren Zweckbezogenheit, in Anlehnung an die RUMBA-Richtlinie erarbeitet. Zur Unterbindung einer Untergrundverunreinigung sind eigene Maßnahmen vorgesehen (ua Geräte mit hydraulischen Kreisläufen, Bodenbefestigung im Bedarfsfall, ausgewiesene Manipulationsflächen für Wasch- und Reparaturarbeiten an Baufahrzeugen). Dabei anfallende Wässer sind analog zu dem mit Schadstoffen versetzten Niederschlagswasser vor Einleitung in das bestehende Kanalnetz durch geeignete Maßnahmen (zB Mineralölabscheider) zu reinigen. Die Begleitung der abfallwirtschaftlichen Prozesse wird von einer noch zu bestellenden örtlichen chemischen Bauaufsicht zu überwachen und hinsichtlich der zu manipulierenden Abfall-/Verwertungsströme zu dokumentieren sein. Dazu wurde auch eine zwingende Maßnahme formuliert.

In der Betriebsphase sind durch die ordnungsgemäße Behandlung innerbetrieblicher Abfälle keine auf den Bodenbestand nachteiligen Auswirkungen zu erwarten. Für den Zeitraum der Betriebsphase wird die begleitende Kontrolle vom Abfallbeauftragten der Projektbewerberin wahrgenommen. Der Einsatz von Herbiziden bzw. Pflanzenschutzmittel wird entsprechend einer zwingenden Maßnahme geregelt bzw. eingeschränkt (siehe auch in ON 314.1. „Geotechnik und Hydrogeologie“ unter anderem zum gezielten Einsatz eines Spritzzugs [multi modul train] oder zur Unzulässigkeit des Einsatzes im Grundwasserschutzgebiet).

Zusammengefasst geht die UVP-Behörde im Hinblick auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen des Sachverständigen im Zuge des Verfahrens (insb. in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen) davon aus, dass – durch die im Projekt (insbesondere in der UVE) enthaltenen sowie von den Behördensachverständigen vorgeschlagenen zwingend erforderlichen Maßnahmen – Abfälle nach dem Stand der Technik vermieden, verwertet oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß entsorgt werden und damit die Genehmigungsvoraussetzung des § 24f Abs. 1 Z 3 UVP-G 2000 als erfüllt betrachtet werden kann.

#### **V.1.4 Zu § 24f Abs. 3 und 4 UVP-G 2000 (Gesamtbewertung und Interessenabwägung)**

Gemäß **§ 24f Abs. 3 UVP-G 2000** sind die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung in der Entscheidung zu berücksichtigen und ist mit geeigneten Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen, Ausgleichsmaßnahmen oder sonstige Vorschriften (insbesondere auch für Überwachungs-, Mess- und Berichtspflichten und Maßnahmen zur Sicherstellung der Nachsorge) zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beizutragen.

Gemäß **§ 24f Abs. 4 UVP-G 2000** ist der Antrag abzuweisen, wenn die Gesamtbewertung ergibt, dass durch das Vorhaben und seine Auswirkungen, insbesondere auch durch Wechselwirkungen, Kumulierung oder Verlagerungen, unter Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen, insbesondere des Umweltschutzes, schwerwiegende Umweltbelastungen zu erwarten

sind, die durch Auflagen, Bedingungen, Befristungen, sonstige Vorschriften, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen nicht verhindert oder auf ein erträgliches Maß vermindert werden können. Bei Vorhaben der Energiewende darf eine Abweisung nicht ausschließlich aufgrund von Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds erfolgen, wenn dies im Rahmen einer strategischen Prüfung Verkehr geprüft wurde. Im Rahmen dieser Abwägung sind auch relevante Interessen der Materiengesetze oder des Gemeinschaftsrechts, die für die Realisierung des Vorhabens sprechen, zu bewerten. Dabei gelten Vorhaben der Energiewende als in hohem öffentlichen Interesse, zu jenen gemäß § 2 Abs. 7 UVP-G 2000 auch Vorhaben des Eisenbahnbaus nach § 23b gehören.

Im gegenständlichen Verfahren erfolgte die Gesamtbewertung unter Berücksichtigung des Ergebnisses der Umweltverträglichkeitsprüfung, insbesondere der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 25. April 2023, der darin enthaltenen Beantwortung der eingelangten Stellungnahmen und Einwendungen, der ergänzender Auskünfte gemäß § 24c Abs. 6 UVP-G 2000, der Verhandlungsschrift der öffentlichen mündlichen Verhandlung von 20. bis 22. Juni 2023 und der darin ergänzten fachlichen Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen und den Maßnahmenvorschlägen.

Im Sinne einer umfassenden und integrativen Gesamtschau konnte die Einhaltung des § 24f UVP-G 2000 festgestellt werden und kommt die Gesamtbewertung gemäß § 24f Abs. 4 UVP-G 2000 zum Ergebnis, dass unter Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen (siehe zu den Projektzielen und den öffentlichen Interessen am Vorhaben unter Punkt IV.3 der Begründung), insbesondere des Umweltschutzes, keine schwerwiegenden Umweltauswirkungen, die durch Nebenbestimmungen (Auflagen, Bedingungen, Befristungen, sonstige Vorschriften, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen) nicht verhindert oder auf ein erträgliches Maß vermindert werden könnten, zu erwarten sind, weshalb auch kein Abweisungsgrund vorliegt.

Zusammenfassend hat das Ermittlungsverfahren ergeben, dass unter der Voraussetzung, dass die im Projekt (in der UVE) enthaltenen und jene von den Sachverständigen zusätzlich für zwingend erforderlich erachteten Maßnahmen umgesetzt werden, die Umweltverträglichkeit des eingereichten Vorhabens vorliegt. Die vorgeschlagenen Maßnahmen wurden in der Fassung nach der mündlichen Verhandlung als Nebenbestimmungen in Spruchpunkt IV. des Bescheides aufgenommen und damit verbindlich vorgeschrieben.

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung ergeben sich aus Sicht der UVP-Behörde keine Gründe, die einer Zulässigkeit der Realisierung und dem Betrieb des Vorhabens entgegenstehen und konnte daher die gegenständliche Genehmigung gemäß UVP-G 2000 erteilt werden.

### **V.1.5 Zu den Nebenbestimmungen allgemein**

**V.1.5.1** Die Vorschreibung sämtlicher Nebenbestimmungen erfolgte im Rahmen der Zuständigkeit der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie als Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 und somit aufgrund Grundlage des UVP-G 2000 (§ 24f Abs. 3 und 4), des EisbG (§ 19) und nach weiteren mitangewendeten Materiengesetzen (ForstG § 18 und WRG 1959 § 111).



**V.1.5.2** Im Allgemeinen ist hervorzuheben, dass Maßnahmen, zu denen bereits das Gesetz unmittelbar verpflichtet, keiner Bescheidaufgabe bedürfen (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.

Nebenbestimmungen müssen möglichst klar bestimmten und nach Materien gegliederten Spruchpunkten zugeordnet werden können. Vorschriften haben darüber hinaus eine rechtliche Bedingung oder ein Sollen zum Ausdruck zu bringen. Zu beachten ist dabei der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit.

Es muss nach Zuständigkeitsübergang eindeutig feststellbar sein, welcher Bescheidteil und welche Nebenbestimmungen von welcher Behörde zu vollziehen sind. Die die Bauphase betreffenden Vorschriften sind vom Zuständigkeitsübergang nicht betroffen.

**V.1.5.3** Im Wesentlichen wurden als Nebenbestimmungen in Spruchpunkt IV. die in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vorgeschlagenen zwingenden Maßnahmen (in der Fassung nach der mündlichen Verhandlung) übernommen.

Die Aufnahme von Auflagenvorschlägen, die bereits im Projekt enthalten bzw. von der Projektwerberin im Zuge der mündlichen Verhandlung zum Projektinhalt erhoben wurden und somit Projektbestandteil sind, ist grundsätzlich ebenfalls entbehrlich. Diese wurden nur im Fall stilistischer Abänderungen aufgenommen.

Hervorzuheben ist, dass die Nebenbestimmungen aus dem Fachbereich Ökologie (Pflanzen, Tiere und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt) in den Spruchpunkten IV.1.6 und IV.2.5 aufgenommen wurden, soweit diese für die Umweltverträglichkeit des Vorhabens als unabdingbar angesehen wurden. Diese Nebenbestimmungen aus ökologischer Sicht gelten jeweils nur unter der Bedingung und als anwendbar, als diese nicht durch die Behörde gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 im Zuge des dortig abzuführenden Verfahrens abgeändert, ergänzt oder aufgehoben werden. Sie schließen somit eine neuerliche bzw. aufgrund der dort anzuwendenden materiellrechtlichen Bestimmungen präzisierende Vorschrift durch die zuständigen Behörden im Materieverfahren nach Landesrecht nicht aus.

Festzuhalten ist, dass die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen sowie die Verhandlungsschrift samt Beilagen Bestandteil des gegenständlichen Bescheides sind. Allfällige dort enthaltene Erläuterungen und Begründungen sind somit insbesondere bei der Auslegung des Spruches heranzuziehen.

**V.1.5.4** Nebenbestimmungen können von der Behörde nur dann vorgeschrieben werden, wenn sie sich auf das verfahrensgegenständliche Vorhaben beziehen. Soweit von den Parteien und Beteiligten und insbesondere den Sachverständigen die Aufnahme von Nebenbestimmungen (Vorschriften, 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. Soweit Forderungen nicht bereits in die Nebenbestimmungen des Spruches Eingang gefunden haben waren sämtliche Anträge abzuweisen.

**V.1.5.5** Aus Sicht der Behörde werden die anzuwendenden Umweltschutzvorschriften eingehalten. Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass sämtliche Bescheidvoraussetzungen durch die Projektwerberin einzuhalten sind. Diese stellen neben den in den Spruch des Bescheides übernommenen Vorschreibungen der Sachverständigen vor allem auch sämtliche in der UVE, dem Bauentwurf, der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen sowie der Verhandlungsschrift und sonstigen Unterlagen enthaltenen Bedingungen hinsichtlich Bau und Betrieb des gegenständlichen Vorhabens dar.

**V.1.5.6** Die von den Sachverständigen als nicht als zwingend erforderlich formulierten und lediglich empfohlenen Maßnahmen (insb. hins. FB Raumordnung RPe01 „Anbindung Geh- und Radweg in das bestehende Wegenetz“ und RPe02 „Ausgestaltung der aufgelassenen Bestandsstrecke als Geh- und Radweg“ und RPe03 „Schutz der sozialen Infrastrukturen“) sind direkt der Zusammenfassenden Bewertung zu entnehmen.

## V.2 Bestimmung des Trassenverlaufes nach dem Hochleistungsstreckengesetz (HIG)

Die maßgeblichen Bestimmungen und Genehmigungsvoraussetzungen nach dem Hochleistungsstreckengesetz (HIG) 135/1989 idF BGBl. I Nr. 154/2004 (idgF) lauten folgendermaßen:

### Trassengenehmigung

**§ 3. (1)** Für die Sicherstellung des Trassenverlaufes einer Hochleistungsstrecke, die nicht durch Ausbaumaßnahmen – wie etwa Herstellung entsprechender Bahnkörper, Fahrleitungen, Sicherungsanlagen und sonstiger für den Bau und den Betrieb von und den Betrieb auf Hochleistungsstrecken notwendiger Eisenbahnanlagen – auf bestehenden Eisenbahnen eingerichtet werden kann, bedarf es einer Trassengenehmigung, die der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie auf Antrag eines Eisenbahnunternehmens nach den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn sowie unter Bedachtnahme auf die sonstigen öffentlichen Interessen und die Ergebnisse der Anhörung (§ 4) mit Bescheid zu erteilen hat. Als Ausbaumaßnahmen sind dabei auch Trassenänderungen geringen Umfanges oder die Zulegung eines weiteren Gleises auf einer durchgehenden Länge von höchstens 10 km zu verstehen, wenn in diesen Fällen die Mitte des äußersten Gleises der geänderten Trasse von der Mitte des äußersten Gleises der bestehenden Trasse nicht mehr als 100 m entfernt ist.

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

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

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

Anhörung im Trassengenehmigungsverfahren

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

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

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

Rechtswirkungen einer Trassengenehmigung

**§ 5. (1)** Nach Erlassung des Trassengenehmigungsbescheides dürfen auf den vom künftigen Trassenverlauf betroffenen Grundstücksteilen (Hochleistungsstrecken-Baugebiet) Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen werden, keine Anlagen sonst errichtet oder geändert werden, keine Gewinnung mineralischer Rohstoffe aufgenommen werden sowie keine Deponien eingerichtet 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.

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

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

**(4)** Ausnahmen nach Abs. 3 hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie nach Anhörung des Eisenbahnunternehmens zuzulassen; die Zulassung von Ausnahmen durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ist jedoch nicht erforderlich, wenn es über die Vornahme der Neu-, Zu- und Umbauten, über die Errichtung oder Änderung von Anlagen, über die Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe oder über die Einrichtung oder Erweiterung von Deponien auf den von der künftigen Hochleistungsstrecken-

*Trasse betroffenen Grundstücks-teilen zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem jeweiligen Eigentümer dieser Grundstücksteile oder mit denjenigen, die zur Errichtung oder Änderung von Anlagen, zur Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe oder zur Einrichtung oder Erweiterung von Deponien berechtigt sind, zu einer zivilrechtlichen Einigung, die schriftlich festzuhalten ist, gekommen ist.*

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

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

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

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

**V.2.1** Gemäß § 2 Hochleistungsstreckengesetz gelten für den Bau von und den Betrieb auf Hochleistungsstrecken die Bestimmungen des Eisenbahngesetzes 1957.

Die obig zitierten – für die Genehmigung maßgeblichen – Bestimmungen des HIG sehen zusammengefasst vor, dass es für die Sicherstellung des Trassenverlaufs (bzw. des für die Trasse vorgesehenen bzw. notwendigen Geländestreifens) für eine Hochleistungsstrecke, die nicht durch Ausbaumaßnahmen auf bestehenden Eisenbahnen eingerichtet werden kann (daher iSv neu zu errichten ist), einer Trassengenehmigung der Bundesministerin für (nunmehr) Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie bedarf und zwar auf Antrag eines Eisenbahnunternehmens unter Vorlage von Planunterlagen (Trassenplan). Dies auch im Rahmen eines Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens.

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

Nach Trassengenehmigung dürfen gemäß § 5 HIG auf den vom künftigen Trassenverlauf betroffenen Grundstücksteilen (Hochleistungsstrecken-Baugebiet) bzw. auf dem festgelegten Geländestreifen in den Planunterlagen 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. Ausnahmen von diesen Rechtswirkungen sind gemäß § 5 Abs. 3 HIG möglich.

**V.2.2** Den gesetzlichen Interessensvertretungen, dem Land sowie den Standortgemeinden wurde im Laufe des gegenständlichen Verfahrens die Möglichkeit zur Stellungnahme gemäß § 4 Abs. 1 HIG eingeräumt (siehe Verfahrensschritte Verfahrenseinleitung, Anhörung gemäß HIG, Auflage- und Einwendungsfrist im Zuge der öffentlichen Auflage im Großverfahren).

**V.2.3** Hinsichtlich des Vorliegens der in § 3 Abs. 1 und 3 HIG genannten Genehmigungskriterien erfolgte die Prüfung in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen (vgl. Band 1, S. 243 ff) und wurden dazu folgenden Frage gestellt:

*1. EisbG1: Entspricht das Vorhaben den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn und wird auf die sonstigen öffentlichen Interessen und die Ergebnisse der Anhörung Bedacht genommen? [§ 3 Abs. 1 HIG]*

*2. EisbG2: Wurde der zu sichernde Geländestreifen des Trassenverlaufs nach § 3 und 5a HIG in den Planunterlagen unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse dargestellt und überschreitet die Breite das Ausmaß nicht, welches für Eisenbahnanlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen, die für den Bau und den Betrieb einer Hochleistungsstrecke erforderlich sind, notwendig ist? [§ 3 Abs. 3 HIG]*

Zu diesen beiden Fragen verweisen die damit zu befassenden Sachverständigen zunächst auf die Unterlagen zur Trassengenehmigung (Einlagen 401.1 / Trassenverlaufsbericht und 402.1 bis 402.6 / Trassenverlaufspläne) und gaben folgende gutachterliche Stellungnahmen ab (hins. Befund und Sachverhalt siehe in Zusammenfassender Bewertung):

Eisenbahnbau aus bautechnischer Sicht (inkl. Eisenbahnkreuzungen), Straßenbau und -verkehr (ST):

*Ad 1.) Das vorliegende Bauvorhaben „Ebenfurth, Errichtung Schleife“ entspricht im Hinblick auf die Fachbereiche Eisenbahnbau aus bautechnischer Sicht (inkl. Eisenbahnkreuzungen), Straßenbau- und Verkehr den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn. Auf sonstige öffentliche Interessen ist Bedacht genommen.*

*Ad 2.) Die im Bundesgesetz über Eisenbahn-Hochleistungsstrecken erhobene Forderung zur Darstellung des Geländestreifens des Trassenverlaufes unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse ist erfüllt. Die maximale Breite ist in den Planunterlagen ersichtlich und überschreitet die vom oben genannten Gesetz geforderten Randbedingungen nicht. Die Breite des Geländestreifens für den Bahnkörper ist geringer als 150 m und erfüllt aus Sicht der Fachbereiche Eisenbahnbau aus bautechnischer Sicht (inkl. Eisenbahnkreuzungen), Straßenbau- und Verkehr auch diesbezüglich die gesetzlichen Vorgaben.*

Eisenbahnwesen aus betrieblicher Sicht (EB)

*Ad 1.) Aus eisenbahnbetrieblicher Sicht ist die das vorgelegte Projekt für die Zielerreichung einer leistungsfähigen Eisenbahn von besonderer Bedeutung, da die in der Prognose 2025+ vorgesehenen Zugzahlen ansonsten nicht bewältigt werden können. Im Sinne der Schaffung der erforderlichen Kapazitäten für die Verlagerung des Verkehrs auf klimafreundliche Verkehrsarten liegt das gegenständliche Vorhaben im öffentlichen Interesse.*

*Ad 2.) Die Breite des Trassenstreifens im Bereich der o.a. Verkehrsstation ist nicht ersichtlich und überschreitet das in HIG §3 (3) vorgegebene Ausmaß augenscheinlich. Dieser Bereich betrifft die bei der Verkehrsstation auf Bahngrund situierte Park&Ride-Anlage und ist als solche in den materienrechtlichen Unterlagen zum EisbG, Lagepläne,*

*EZ414.4. ausgewiesen. Ansonsten orientiert sich der Geländestreifen an den vorhandenen Bahngrundgrenzen bzw. am erforderlichen Ausmaß, welches für die Eisenbahnanlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen, die für Bau und Betrieb einer Hochleistungsstrecke erforderlich sind.*

**V.2.3** Zusammengefasst geht die ho. Behörde im Hinblick auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen der Sachverständigen im Zuge des Verfahrens davon aus, dass das gegenständliche Hochleistungsstreckenbauvorhaben den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn entspricht sowie auf die sonstigen öffentlichen Interessen und die Ergebnisse der Anhörung (§ 4) Bedacht genommen wurde und damit die Genehmigungsvoraussetzung des § 3 Abs. 1 HIG als erfüllt gilt.

### **V.3 Mit Anwendung des Eisenbahngesetzes 1957 (EisbG 1957) einschließlich Arbeitnehmerschutzgesetz (ASchG)**

#### **V.3.1 Zum Antrag nach § 31a EisbG und zur Genehmigung nach § 31f EisbG**

Die maßgeblichen Bestimmungen und Genehmigungsvoraussetzungen nach dem Eisenbahngesetz 1957 (EisbG 1957), BGBl. Nr. 60/1957, BGBl. I Nr. 231/2021 (idGF) lauten folgendermaßen (auszugsweise):

##### Erforderlichkeit einer eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung

**§ 31.** *Für den Bau oder die Veränderung von Eisenbahnanlagen und nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen ist die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erforderlich.*

##### Antrag

**§31a (1)** *Die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung ist bei der Behörde zu beantragen. Dem Antrag ist ein Bauentwurf in dreifacher Ausfertigung und projektrelevante Fachgebiete umfassende Gutachten beizugeben; letztere zum Beweis, ob 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. 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. Wenn das Bauvorhaben eine Hauptbahn alleine oder über eine Hauptbahn hinaus gehend 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.*

...

##### Genehmigungsvoraussetzungen

**§ 31f. (1)** *Die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung ist 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,*
- 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.*

**(2)** *Eine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für ein Bauvorhaben im Gefährdungsbereich (§ 4 Abs. 6 Z 3 des Bundesstraßengesetzes 1971-BStG 1971, BGBl. Nr. 286/1971) eines Betriebes, in dem die in Anlage 5 GewO 1994 genannten gefährlichen Stoffe mindestens in einer in dieser Anlage gegebenen Menge vorhanden sind (Seveso-Betrieb), darf überdies nur dann erteilt werden, wenn dieser Gefährdungsbereich im Bauentwurf ausgewiesen ist und Vorkehrungen vorgesehen sind, die bewirken, dass bei Realisierung des Bauvorhabens und dessen künftigen Betriebes weder schwere Unfälle (§ 84b Z 12 GewO 1994) beim Seveso-Betrieb bewirkt noch das Risiko oder die Folgen solcher Unfälle vergrößert oder verschlimmert werden können.*

**(3)** *Vom Stand der Technik sind beantragte Abweichungen in Ausnahmefällen zulässig, 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.*

**V.3.1** Gemäß § 2 Hochleistungsstreckengesetz gelten für den Bau von und den Betrieb auf Hochleistungsstrecken die Bestimmungen des Eisenbahngesetzes 1957.

Dem Antrag auf eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gemäß § 31a Eisenbahngesetz ist ein Bauentwurf und ein Gutachten für projektrelevante Fachgebiete beizugeben als Beweis, dass – sofern keine Abweichungen vom Stand der Technik beantragt wurden – 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.

**V.3.2** Die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gemäß § 31f Abs. 1 EisbG ist zusammengefasst zu erteilen, wenn das Bauvorhaben 1. 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 entspricht sowie durch dessen Ausführung und Inbetriebnahme 2. der Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der entstehende Nachteil aus der Verletzung von Bund, Ländern und Gemeinden wahrzunehmender Interessen und 3. der Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der einer Partei, die subjektiv öffentliche Rechte eingewendet hat, entsteht.

#### **V.3.1.1 Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes**

Gemäß § 5 Abs. 1 der Arbeitnehmerschutzverordnung Verkehr (AVO Verkehr 2017), BGBl. II Nr. 17/2012 idgF ist bereits im Rahmen von Gutachten gemäß §§ 31a Abs. 1 Eisenbahngesetz die Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes zu überprüfen und nachzuweisen bzw. gemäß § 11 Abs. 1 AVO Verkehr 2017 jene im Rahmen eines Genehmigungsantrags nach § 24a Abs. 1 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 nachzuweisen.

Bei Berührung von eisenbahnrechtlichen Verwaltungsvorschriften im UVP-Verfahren hat gemäß § 11 Abs. 2 jenes Gutachten die erforderlichen Prüfungen gemäß § 5 Abs. 2 Z 1 bis Z 6 leg. cit. zu beinhalten:

1. Prüfung der Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente gemäß § 5 ASchG
2. Prüfung der Unterlage für spätere Arbeiten gemäß § 8 des Bauarbeitenkoordinationsgesetzes
3. Prüfung der Explosionsschutzdokumente gemäß Verordnung explosionsfähige Atmosphären
4. Prüfung der Einhaltung der Arbeitnehmerschutzvorschriften (ASchG) und Durchführungsverordnungen
5. Prüfung der Einhaltung der sonstigen Rechtsvorschriften gemäß § 33 Abs. 3 Z 2 ASchG sowie gemäß Anhang A und Anhang B der Arbeitsmittelverordnung
6. Prüfung des Vorliegens der Voraussetzungen gemäß § 95 Abs. 3 Z 2 ASchG

Zu berücksichtigen sind auch die – auf die AVO Verkehr 2017 aufbauenden - relevanten Punkte der Richtlinie R10 des Verkehrs-Arbeitsinspektorates (Schwerpunktkonzept aus Sicht des Arbeitnehmerschutzes für Eisenbahnanlagen) herausgegeben von der Versicherungsanstalt für Eisenbahnen und Bergbau.

Gemäß § 93 Abs. 1 Z4 ArbeitnehmerInnenschutzgesetz (ASchG) ist in Genehmigungsverfahren von Eisenbahnanlagen nach dem Eisenbahngesetz der Arbeitnehmer/innenschutz zu berücksichtigen, sind laut Abs. 2 in diesen Verfahren dem Genehmigungsantrag die in § 92 Abs. 3 genannten Unterlagen (Beschreibung der Arbeitsstätte, Verzeichnis der Arbeitsmittel, erforderliche Pläne und Skizzen, sonst für die Beurteilung des Projektes erforderliche Unterlagen, Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente) anzuschließen und dürfen die Anlagen 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. Für die Vorschreibung von Auflagen ist § 92 Abs. 2 letzter Satz anzuwenden.

Gemäß § 94 Abs. 1 ASchG sind, soweit nicht § 93 anzuwenden ist, bei sonstigen Genehmigungen und Vorschreibungen (Bewilligung von Einrichtungen, Arbeitsmitteln usw) nach dem Eisenbahngesetz zusammenhängende Belange des Arbeitnehmerschutzes zu berücksichtigen.

Gemäß § 12 AVO Verkehr 2017 sind auch im Rahmen einer Fertigstellungsanzeige gemäß § 24h UVP-G 2000, im Rahmen einer Nachkontrolle sowie im Rahmen einer Überprüfung gemäß § 24h die Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes nachzuweisen.

Gemäß § 12 Abs. 1 Arbeitsinspektionsgesetz 1993 (ArbIG) hat das zuständige Arbeitsinspektorat Parteistellung in Verwaltungsverfahren, die den Arbeitnehmerschutz berühren. Im Konkreten Fall ist das zuständige Arbeitsinspektorat gemäß §§ 14 Abs. 4, 15 Abs. 10 iVm § 1 Abs. 1



und 2 Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetz (VAIG 1987) das Verkehrs-Arbeitsinspektorat (VAI), welches gemäß § 11 Abs. 1 leg cit in Sachen, die den Schutz der Arbeitnehmer berühren, zu hören ist.

### **V.3.1.2 Stand der Technik**

Gemäß der Genehmigungsvoraussetzung des § 31f Abs. 1 EisbG hat 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 – sofern gemäß Abs. 3 keine Abweichungen beantragt wurden mit Vorkehrungen wie 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 – zu entsprechen und hat der Beweis dafür bereits mit Antragstellung im Gutachten gemäß 31a EisbG zu erfolgen.

Gemäß § 9b EisbG stellt den „Stand der Technik“ im Sinne des Eisenbahngesetzes der auf den einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnissen beruhende Entwicklungsstand fortschrittlicher technologischer Verfahren, Einrichtungen, Bau- und Betriebsweisen, deren Funktionstüchtigkeit erwiesen und erprobt ist, dar. Bei der Bestimmung des Standes der Technik sind insbesondere vergleichbare Verfahren, Einrichtungen, Bau- oder Betriebsweisen heranzuziehen und ist die Verhältnismäßigkeit zwischen dem Aufwand für die nach der vorgesehenen Betriebsform erforderlichen technischen Maßnahmen und dem dadurch bewirkten Nutzen für die jeweils zu schützenden Interessen zu berücksichtigen.

### **V.3.1.3 Gutachten gemäß § 31a EisbG**

Seitens der ÖBB-Infrastruktur AG als Projektwerberin wurde gemeinsam mit ihrem Antrag das Gutachten gemäß § 31a EisbG der Arsenal Railway Certification GmbH, Floridsdorfer Hauptstraße 30, 1210 Wien, vom 7. September 2022 eingereicht und wurden darin folgenden Fachgebiete behandelt:

- Eisenbahnbautechnik
- Konstruktiver Ingenieurbau
- Elektrotechnik Oberleitung
- Elektrotechnik 50 Hz
- Hochbau und Haustechnik
- Geotechnik und Wasserbau
- Brandschutz
- Eisenbahnbetrieb
- Sicherungs- und Fernmeldetechnik
- Straßenverkehrstechnik

Die angegebenen Fachgebiete in diesem Gemeinschaftsgutachten umfassen alle projektrelevanten Aspekte.

Da das betreffende Vorhaben eine Hauptbahn betrifft, enthält das Gutachten auch eine allgemein verständliche Zusammenfassung.

Das Ergebnis der Begutachtung (siehe S. 3 des § 31a- Gutachtens) lautet folgendermaßen:

*Das gegenständliche Projekt wurde gemäß § 31a EisbG anhand der angeführten Prüfungsunterlagen und der angeführten Regelwerke hinsichtlich der Erfordernisse 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 geprüft und zur Ausführung für geeignet befunden. Die Planungsunterlagen wurden auf die Einhaltung aller relevanten Normen und Vorschriften hin überprüft. Die Planung entspricht durch die Verwendung der gültigen und zum Teil durch gesetzliche Vorgaben verbindlichen Normen dem Stand der Technik. Die Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes wurden entsprechend der AVO Verkehr unter Berücksichtigung des Schwerpunktkonzeptes aus Sicht des Arbeitnehmerschutzes R 10 für Eisenbahnanlagen begutachtet und die Erfüllung aller Erfordernisse festgestellt. Der Bauentwurf entspricht den relevanten Vorgaben der Eisenbahn-Bauentwurfsverordnung EBEV und der Eisenbahnbau- und -betriebsverordnung EisbBBV. Aus Sicht der Gutachter besteht gegen die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß § 31 EisbG kein Einwand.*

Aus Sicht der Eisenbahnbehörde ist das Gutachten gemäß § 31a EisbG der Arsenal Railway Certification GmbH – insbesondere auch nachdem im Verfahren keine Umstände hervorgekommen sind, wegen welchen jenes Gutachten in Zweifel zu ziehen gewesen wäre – als schlüssig, vollständig, nachvollziehbar und als inhaltlich richtig. Dem Gutachten ist zu entnehmen, dass unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebs der Eisenbahn, des Betriebs von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn 1. die Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes - entsprechend der AVO Verkehr 2017 unter Berücksichtigung des Schwerpunktkonzeptes aus Sicht des Arbeitnehmerschutzes R 10 für Eisenbahnanlagen – eingehalten werden und 2. das Bauvorhaben dem Stand der Technik entspricht.

#### **V.3.1.4 Berührte Interessen von Gebietskörperschaften**

Sämtliche im Zuge des Verfahrens (bzw. im Rahmen der Anhörung gemäß § 4 HIG) eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen wurden von den UVP-Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen sowie in der öffentlichen mündlichen Verhandlung entsprechend behandelt.

Dabei sind seitens der betroffenen Gebietskörperschaften keine Stellungnahmen eingegangen, die eine Verletzung der von den Gebietskörperschaften wahrzunehmenden Interessen durch das gegenständliche Bauvorhaben behaupten.

#### **V.3.1.5 Eingewendete subjektiv öffentliche Rechte**

Im Zuge mehrerer Verfahrensschritte (insbesondere zusammenhängend mit der öffentlichen Auflage des Antrags und der Projektunterlagen) bzw. während des gesamten UVP-Verfahrens langten Stellungnahmen und Einwendungen bei der UVP-Behörde ein. Auf die fachliche Auseinandersetzung im Zuge der Erstellung der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen und in der mündlichen Verhandlung wird hingewiesen.

Einwendungen im Rechtssinne wurde entweder durch Aufnahme von entsprechenden Nebenbestimmungen bzw. durch bereits im Bauentwurf oder der Umweltverträglichkeitserklärung

selbst vorgesehene Maßnahmen entsprochen oder war über jene im Bescheid abzusprechen (siehe Ab- bzw. Zurückweisungen in Spruchpunkt V.).

Hinsichtlich allfällig aufgeworfener Rechtsfragen in Parteien- und Beteiligtenvorbringen wird unter Punkt VII. der Begründung („Auseinandersetzung mit den eingebrachten Stellungnahmen und Einwendungen“) weiter unten verwiesen.

### **V.3.1.6 Zusammenfassung und Interessenabwägung**

Zusammengefasst geht die Eisenbahnbehörde im Hinblick auf das Ermittlungsergebnis (insbesondere das Gutachten gemäß § 31a EisbG) davon aus, 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, keine öffentlichen Interessen von Gebietskörperschaften verletzt werden und der Vorteil für die Öffentlichkeit durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Vorhabens (siehe zu den Projektzielen und den öffentlichen Interessen am Vorhaben unter Punkt IV.3 der Begründung)) größer ist als der Nachteil, der Parteien die subjektiv öffentliche Rechte eingewendet haben, entsteht und damit auch die Genehmigungsvoraussetzung des § 31f EisbG als erfüllt betrachtet werden kann.

Zudem geht die Eisenbahnbehörde im Hinblick auf das Ermittlungsergebnis davon aus, dass die Inanspruchnahme der Inanspruchnahme aller für die Realisierung des gegenständlichen Bauvorhabens erforderlichen Liegenschaften (ungeachtet der Erlangung des Grundeigentums bzw. der Verfügungsberechtigung) notwendig ist und im überwiegenden öffentlichen Interesse liegt.

### **V.3.2 Unterbrochene Verkehrsanlagen und Wasserläufe**

Verkehrsanlagen und Wasserläufe, die durch den Bau und Betrieb der Eisenbahn gestört oder unbenützt werden, sind gemäß § 20 EisbG vorhabensgemäß von der Projektwerberin wiederherzustellen.

Zur Wiederherstellbarkeit unterbrochener Verkehrsverbindungen führt der Sachverständige für Eisenbahnbau aus bautechnischer Sicht (inkl. Eisenbahnkreuzungen), Straßenbau- und Verkehr in der Zusammenfassende Bewertung (Seite 239) in Beantwortung der Frage V2.5 an, welche Straßen und Wege im Projektbereich die Ausbaustrecke 10601 (Pottendorfer Linie), die Neubaustrecke 11701 (Schleife Ebenfurth) und die Neubaustrecke 11711 (Rückschleife) queren sowie welche bahnparallele Wirtschaftswege jeweils von den Baumaßnahmen betroffen sind und stellt in seiner gutachterlichen Stellungnahme fest, dass sämtliche die Bahntrasse querenden Straßenverbindungen wiederhergestellt werden sowie alle vom Neubau der Bahntrassen betroffenen Straßen und Wege durch den Bau von niveaufreien Bahnquerungen und Straßenverlegungen in ihrer Funktion wiederhergestellt werden, damit die Aufschließung der betroffenen Grundstücke gewährleistet ist.

Zur Veränderung der Funktionszusammenhänge (Verbindung zu zentralen Einrichtungen und Wegeverbindungen) führt der Sachverständige für Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sachgüter (RP) zur gleichen Frage mit Verweis auf die Beantwortung der Frage R 2.4 aus, dass es durch das Bauvorhaben in der Betriebsphase (abgesehen von der Nut-

zung des Natura2000-Gebietes) zu keinen Beeinträchtigungen von Funktionszusammenhängen im Untersuchungsraum kommt, während in der Bauphase zahlreiche Verkehrswege berührt werden, die entweder teilweise oder komplett gesperrt werden müssen. Verkehrsinfrastruktur mit einer hohen oder sehr hohen Sensibilität werden dadurch nicht berührt. Für die berührte Verkehrsinfrastruktur liegen Umwegekonzepte und Provisorien vor. Diese sind größtenteils nachvollziehbar und werden aus fachlicher Sicht im Bereich der Erreichbarkeiten für Fußgänger und Radfahrer als geeignet angesehen, um Beeinträchtigungen zu minimieren.

Laut dem Sachverständigen für Eisenbahnbau aus bautechnischer Sicht (inkl. Eisenbahnkreuzungen), Straßenbau- und Verkehr (siehe Zusammenfassende Bewertung Seite 247, Frage V2.5) sind Maßnahmen im Bereich bestehender Park & Ride-Anlagen geplant am Vorplatz Potendorf-Landegg, am Vorplatz Bf Ebenfurth und an weiteren Verkehrsanlagen (Verlegung Rübenerlagerplatz und Gemeindestraße, Verlegung L321 Seezufahrt, Verlegung Friedhofstraße), wobei die vom Bauvorhaben betroffene Anschlussbahn AB VÖR zur Erschließung des neuen Rübenerlagerplatzes verlegt und in neuer Lage an den neuen Bf Ebenfurth angeschlossen wird. Laut dem Sachverständigen für Eisenbahnwesen aus betrieblicher Sicht sind in Beantwortung zur gleichen Frage, die vom Projekt betroffenen Verkehrsanlagen im Trassenverlaufsbericht (EZ 402) unter Punkt 2. aufgeführt, die temporären Sperren und Um- bzw. Neubauten (Ersatzmaßnahmen) dargelegt und in den Projektunterlagen die Herstellung der bauzeitlichen Provisorien und der Um- und Neubauten von Verkehrswegen enthalten.

Wasserläufe werden durch das gegenständliche Vorhaben nicht unterbrochen.

### **V.3.3 Bauausführungsfrist**

Gemäß § 31g EisbG ist in der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung eine angemessene Frist vorzuschreiben, innerhalb der der Bau abzuschließen und der Betrieb zu eröffnen ist.

Die Projektwerberin gibt im Teilbericht Bauabwicklungskonzept (ON 415.7.1) an, dass für das gesamte Vorhaben (für alle 6 Bauabschnitte) eine Bauzeit von rund 3 Jahren ermittelt wurde. Unter Berücksichtigung der von der Projektwerberin nach derzeitigem Stand dargelegten Planungen für die Bauabwicklung sowie im Hinblick auf Art, Größe und Umfang des gegenständlichen Bauvorhabens und im Einklang mit den weiteren Bauausführungsfristen nach den Materiengesetzen war die Bauausführungsfrist daher bis 30. Oktober 2033 festzulegen.

Bemerkt wird, dass die Eisenbahnbehörde die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für erloschen zu erklären hat, wenn diese Frist ohne zwingende Gründe nicht eingehalten wird. In diesem Zusammenhang ist jedoch auch darauf hinzuweisen, dass diese Frist auf rechtzeitig gestellten Antrag verlängert werden kann.

### **V.3.4 Zur eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung und zur Inbetriebnahme nach IOP**

#### **Betriebsbewilligung gemäß § 34a EisbG**

Die eisenbahnrechtliche (nationale) Betriebsbewilligung im Sinne des § 34a EisbG wurde nicht mitbeantragt und ist nicht Verfahrensgegenstand. Diese bleibt somit nach Antrag innerhalb der Bauausführungsfrist unter Vorlage der entsprechenden Prüfbescheinigungen gemäß § 34b EisbG durch das Eisenbahnunternehmen einem gesonderten Verfahren vorbehalten.

## Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems (IOP) und Inbetriebnahme des Vorhabens

Die gegenständliche Hochleistungs- und Eisenbahn-Fernverkehrsstrecke ist Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN) und sind für jene demnach auch die materiellrechtlichen Bestimmungen des 8. Teils, 2. Hauptstück des EisbG (§§ 88 ff.) betreffend Interoperabilität des Eisenbahnsystems anzuwenden.

Die grundlegenden Anforderungen (§ 90 EisbG) sind die Gesamtheit aller Bedingungen, die das Eisenbahnsystem, die Teilsysteme und die Interoperabilitätskomponenten einschließlich der Schnittstellen erfüllen müssen und die im Anhang III der Richtlinie (EU) 2016/797 angeführt sind. Teilsysteme (§ 99 EisbG) haben dabei gemäß § 100 EisbG den jeweils einschlägigen Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (kurz: TSI; § 89 EisbG) zu entsprechen.

Zum Nachweis der Erfüllung der Anforderungen an die Interoperabilität wird die Vorhabenerwerberin gemäß § 105 Abs. 1 EisbG bei der Inbetriebnahme des Vorhabens ein Dossier vorzulegen haben das insbesondere die EG-Prüferklärungen gemäß § 102 EisbG zu enthalten hat. In diesem Zusammenhang ist auf die Bestimmungen des § 104 ff. EisbG idF der Novelle BGBl. I Nr. 143/2020 im 4. Abschnitt betreffend Inbetriebnahme ortsfester technischer Einrichtungen des 2. Hauptstücks des EisbG betreffend Interoperabilität des Eisenbahnsystems hinzuweisen, die das grundsätzliche (zusätzliche) Erfordernis einer Genehmigung zur Inbetriebnahme für die Inbetriebnahme neuer Teilsysteme „streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“, „Energie“ und „Infrastruktur“, erneuerter oder aufgerüsteter bestehender Teilsysteme „streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“, „Energie“ und „Infrastruktur“ vorsieht.

### CSM – Risikobewertung

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

Mit der Verordnung Nr. 352/2009/EG der Europäischen Kommission vom 24.04.2009 wurde eine „Gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken gemäß Artikel 6 Absatz 3 Buchstabe a der Richtlinie 2004/49/EG des europäischen Parlaments und des Rates“ im ABl. Nr. L108 vom 29.04.2009 erlassen (CSM-Verordnung). Es folgte die Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 352/2009 durch die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 der Kommission vom 30. April 2013, die wiederum durch die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 2015/1136 der Kommission vom 13. Juli 2015 abgeändert wurde (am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung in Kraft trat).

Die gegenständlich anzuwendende Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 in der Fassung Nr. 2015/1136 ist grundsätzlich auf Haupt- und vernetzten Nebenbahnen (direkt) anzuwenden und beinhaltet Vorgaben für ein harmonisiertes Verfahren für die Evaluierung und Bewertung von Risiken in Bezug auf „signifikante“ Änderungen im Eisenbahnsystem, einschließlich der Bewertung der Anwendung des Verfahrens und der Ergebnisse durch eine unabhängige Bewertungsstelle. Diese „signifikanten Änderungen“ betreffen sicherheitsrelevante Änderungen technischer, betrieblicher oder organisatorischer Art.

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

Im ersten Schritt ist dabei eine Signifikanzprüfung der geplanten Änderungen gemäß Artikel 4 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 402/2013 vorzunehmen.

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

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

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

Gemäß § 6 Abs. 4 der Eisenbahnverordnung (EisbVO 2003) ist bei der Planung und Bau von Betriebsanlagen, welche die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebes und des Eisenbahnverkehrs beeinflussen können, der verantwortliche Betriebsleiter anzuhören. Eine Stellungnahme des Betriebsleiters zum gegenständlichen Vorhaben vom 24.08.2022 liegt laut dem Gutachten gemäß § 31a EisbG vor.

Hinsichtlich dem Prozess Gemeinsame Sicherheitsmethoden (CSM) den dem gegenständlichen Bauvorhaben zugrundeliegenden Unterlagen (ON 415.5.1, „Teilbericht Leit- und Sicherheitstechnik“) zu entnehmen, dass die Neuerrichtung und Anpassung von elektronischen Stellwerken sicherheitsrelevante Änderungen darstellen und somit potenzielle Auswirkungen auf die Sicherheit haben. Eine Risikobewertungsverfahren über das gegenständliche Vorhaben wird (bzw. wurde) gemäß EU VO 402/2013 durchgeführt.

#### **V.4 Mitwirkung des Forstgesetzes 1975 (ForstG 1975)**

Die maßgeblichen Bestimmungen und Genehmigungsvoraussetzungen nach dem Forstgesetz 1975 (ForstG 1975), BGBl. Nr. 440/1975, idF BGBl. I Nr. 56/2016 (idGF), lauten folgendermaßen (auszugsweise):

##### **„Rodung**

**§ 17. (1)** Die Verwendung von Waldboden zu anderen Zwecken als für solche der Waldkultur (Rodung) ist verboten.

(2) Unbeschadet der Bestimmungen des Abs. 1 kann die Behörde eine Bewilligung zur Rodung erteilen, wenn ein besonderes öffentliches Interesse an der Erhaltung dieser Fläche als Wald nicht entgegensteht.

(3) Kann eine Bewilligung nach Abs. 2 nicht erteilt werden, kann die Behörde eine Bewilligung zur Rodung dann erteilen, wenn ein öffentliches Interesse an einer anderen Verwendung der zur Rodung beantragten Fläche das öffentliche Interesse an der Erhaltung dieser Fläche als Wald überwiegt.

(4) Öffentliche Interessen an einer anderen Verwendung im Sinne des Abs. 3 sind insbesondere begründet in der umfassenden Landesverteidigung, im Eisenbahn-, Luft- oder öffentlichen Straßenverkehr, im Post- oder öffentlichen Fernmeldewesen, im Bergbau, im Wasserbau, in der Energiewirtschaft, in der Agrarstrukturverbesserung, im Siedlungswesen oder im Naturschutz.

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

.....

### **Rodungsbewilligung; Vorschriften**

**§ 18.** (1) Die Rodungsbewilligung ist erforderlichenfalls an Bedingungen, Fristen oder Auflagen zu binden, durch welche gewährleistet ist, dass die Walderhaltung über das bewilligte Ausmaß hinaus nicht beeinträchtigt wird. Insbesondere sind danach

1. ein Zeitpunkt festzusetzen, zu dem die Rodungsbewilligung erlischt, wenn der Rodungszweck nicht erfüllt wurde,
2. die Gültigkeit der Bewilligung an die ausschließliche Verwendung der Fläche zum beantragten Zweck zu binden oder
3. Maßnahmen vorzuschreiben, die
  - a. zur Hintanhaltung nachteiliger Wirkungen für die umliegenden Wälder oder
  - b. zum Ausgleich des Verlustes der Wirkungen des Waldes (Ersatzleistung) geeignet sind.

(2) In der die Ersatzleistung betreffenden Vorschrift ist der Rodungswerber im Interesse der Wiederherstellung der durch die Rodung entfallenden Wirkungen des Waldes zur Aufforstung einer Nichtwaldfläche (Ersatzaufforstung) oder zu Maßnahmen zur Verbesserung des Waldzustandes zu verpflichten. Die Vorschrift kann auch dahin lauten, dass der Rodungswerber die Ersatzaufforstung oder die Maßnahmen zur Verbesserung des Waldzustands auf Grundflächen eines anderen Grundeigentümers in der näheren Umgebung der Rodungsfläche auf Grund einer nachweisbar getroffenen Vereinbarung durchzuführen hat. Kann eine Vereinbarung zum Zeitpunkt der Erteilung der Rodungsbewilligung nicht nachgewiesen werden, ist die Vorschrift einer Ersatzleistung mit der Wirkung möglich, dass die bewilligte Rodung erst durchgeführt werden darf, wenn der Inhaber der Rodungsbewilligung die schriftliche Vereinbarung mit dem Grundeigentümer über die Durchführung der Ersatzleistung der Behörde nachgewiesen hat.

(3) Ist eine Vorschrift gemäß Abs. 2 nicht möglich oder nicht zumutbar, so hat der Rodungswerber einen Geldbetrag zu entrichten, der den Kosten der Neuaufforstung der Rodungsfläche, wäre sie aufzuforsten, entspricht. Der Geldbetrag ist von der Behörde unter sinnvoller Anwendung der Kostenbestimmungen der Verwaltungsverfahrensgesetze vorzuschreiben und einzuheben. Er bildet eine Einnahme des Bundes und ist für die Durchführung von Neubewaldungen oder zur rascheren Wiederherstellung der Wirkungen des Waldes (§ 6 Abs. 2) nach Katastrophenfällen zu verwenden.

(4) Geht aus dem Antrag hervor, dass der beabsichtigte Zweck der Rodung nicht von unbegrenzter Dauer sein soll, so ist im Bewilligungsbescheid die beantragte Verwendung ausdrücklich als vorübergehend zu erklären und entsprechend zu befristen (befristete Rodung). Ferner ist die Auflage zu erteilen, dass die befristete Rodungsfläche nach Ablauf der festgesetzten Frist wieder zu bewalden ist.

.....

### **Rodungsverfahren**

**§ 19.** (1) Zur Einbringung eines Antrags auf Rodungsbewilligung sind berechtigt:

1. *der Waldeigentümer,*
2. *der an der zur Rodung beantragten Waldfläche dinglich oder obligatorisch Berechtigte in Ausübung seines Rechtes unter Nachweis der Zustimmung des Waldeigentümers,*
3. *die zur Wahrnehmung der öffentlichen Interessen im Sinne des § 17 Abs. 3 Zuständigen,*
4. *in den Fällen des § 20 Abs. 2 auch die Agrarbehörde,*
5. *in den Fällen von Rodungen für Anlagen zur Erzeugung, Fortleitung, Verteilung und Speicherung von Energieträgern die Unternehmen, die solche Anlagen betreiben, soweit zu ihren Gunsten enteignet werden kann oder Leitungsrechte begründet werden können, vorbehaltlich der Zustimmung des gemäß Z 3 Zuständigen,*
6. *in den Fällen von Rodungen für Eisenbahnzwecke die Inhaber von Konzessionen gemäß § 14 Abs. 1 des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl. Nr. 60, oder gemäß § 25 des Seilbahngesetzes 2003, BGBl. I Nr. 103.*

.....

*(8) Wird auf Grund eines Antrags gemäß Abs. 1 Z 3, 5 oder 6 eine Rodungsbewilligung erteilt, so darf die Rodung erst durchgeführt werden, wenn derjenige, zu dessen Gunsten die Rodungsbewilligung erteilt worden ist, das Eigentumsrecht oder ein sonstiges dem Rodungszweck entsprechendes Verfügungsrecht an der zur Rodung bewilligten Waldfläche erworben hat.“*

#### **Zur Antragslegitimation für die Rodung und Vorlage von Antragsunterlagen**

Der ÖBB-Infrastruktur AG stellte einen Antrag auf Rodung und legte den Einreichunterlagen den Bericht „Rodungen und Aufforstungen“ (ON 430.1), die Rodungspläne (ON 430.2 – 430.7) und die Plandarstellung Aufforstungen (Einlage 430.8) bei.

Gemäß § 19 Abs. 1 Z 3 ForstG 1975 sind zur Einbringung eines Antrages auf Rodungsbewilligung auch die zur Wahrnehmung der öffentlichen Interessen im Sinne des § 17 Abs. 3 leg. cit. Zuständigen berechtigt.

Gemäß § 31 Abs. 1 Bundesbahngesetz, BGBl. Nr. 825/1992 idF BGBl. I Nr. 231/2021, ist Aufgabe der ÖBB-Infrastruktur AG insbesondere die eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens, in dem eine bedarfsgerechte und sichere Schieneninfrastruktur (einschließlich Hochleistungsstrecken) geplant, gebaut, instandgehalten (d. i. Wartung, Inspektion, Entstörung, Instandsetzung und Reinvestition), bereitgestellt und betrieben wird; weiters können auch Verschubleistungen erbracht werden.

Die ÖBB-Infrastruktur AG verfolgt somit das öffentliche Interesse des öffentlichen Eisenbahnverkehrs und ist daher antragslegitimiert im Sinne des § 19 Abs. 1 Z 3 ForstG 1975.

#### **Zum öffentlichen Interesse an der Walderhaltung im Allgemeinen**

Nach § 17 Abs. 1 ForstG 1975 ist die Verwendung von Waldboden zu anderen Zwecken als solche der Waldkultur (Rodung) grundsätzlich verboten. Als Ausnahme zum Rodungsverbot des Abs. 1 kann eine Rodungsbewilligung erteilt werden, wenn ein besonderes öffentliches Interesse an der Walderhaltung nicht entgegensteht (§ 17 Abs. 2 leg. cit.) und für den Fall, dass ein besonderes öffentliches Interesse an der Erhaltung der zur Rodung beantragten Fläche als Wald besteht, der Rodungsantrag im öffentlichen Interesse gelegen ist, das heißt wenn ein (festgestelltes) öffentliches Interesse an einer anderen Verwendung der zur Rodung beantragten Flächen das (forstgesetzlich verankerte) öffentliche Interesse an der Erhaltung dieser Flächen als



Wald überwiegt (§ 17 Abs. 3 leg. cit.). Gemäß Abs. 4 kann ein öffentliches Interesse des Abs. 3 unter anderem im öffentlichen Straßenverkehr begründet sein.

Ein besonderes öffentliches Interesse an der Walderhaltung ist dann als gegeben zu erachten, wenn es sich um Waldflächen handelt, denen mittlere oder hohe Schutzwirkung, mittlere oder hohe Wohlfahrtswirkung oder hohe Erholungswirkung gemäß Waldentwicklungsplan zukommt. Der Waldentwicklungsplan kann aber wegen seines groben Rasters bloß einen – wenn auch wichtigen – Anhaltspunkt für die Bewertung des Einzelfalles im Gutachten liefern; er ist eine Planungsgrundlage. Von einem besonderen öffentlichen Interesse an der Walderhaltung ist auch dann auszugehen, wenn der Verlust der Wirkungen des zu rodenden Waldes so hoch eingestuft wird, dass Ausgleichsmaßnahmen unbedingt erforderlich erscheinen (vgl. Bra-wenz/Kind/Reindl, ForstG<sup>3</sup> (2005) Anm. 4 zu § 17).

Im Waldentwicklungsplan (WEP) wird unter anderem die Wertigkeit der überwirtschaftlichen Waldfunktionen in den jeweiligen Funktionsflächen ausgewiesen:

Schutzwirkung: Schutz vor Elementargefahren und schädigenden Umwelteinflüssen, Erhaltung der Bodenkraft gegen Erosion (1. Wertziffer)

Wohlfahrtswirkung: Einfluss des Waldes auf die Umwelt (Ausgleich des Klimas und des Wasserhaushaltes, Reinigung und Erneuerung von Luft und Wasser) (2. Wertziffer)

Erholungswirkung: Wirkung des Waldes als Erholungsraum (3. Wertziffer).

Die Leitfunktion ist in der Regel die Nutzwirkung des Waldes, außer in jenen Fällen, wo über-wirtschaftliche Waldfunktionen mit der Wertziffer 3 belegt sind. Bei Ausweisung mehrerer überwirtschaftlicher Waldfunktionen mit der Wertziffer 3 gilt hinsichtlich der Leitfunktion die Reihenfolge Schutzfunktion > Wohlfahrtswirkung > Erholungswirkung.

### **Forsttechnisches Gutachten (vom 2.4.2023)**

Der behördlich bestellte Sachverständige für Forstwesen, Waldökologie und Wildökologie (FW) hat ein forsttechnisches Gutachten (vom 2.4.2023) erstellt, welches in die Zusammenfassende Bewertung vom 25.4.2023 eingeflossen ist. Darin behandelt der Sachverständige Befund fol-gende Kapitel in seinem Befund:

- „2.1 Zusammenstellung der beantragten Rodeflächen
- 2.2 Fremde Rechte
- 2.3 Anrainer im Sinne des § 19 Abs 2 Z 4 ForstG idgF
- 2.4 Naturräumliche Voraussetzungen
- 2.5 Beschreibung der Waldflächen
- 2.6 Beschreibung der Waldfunktionen
- 2.7 Sonstige forstlich relevante rechtliche Festlegungen
- 2.8 Waldausstattung und Waldflächendynamik
- 2.9 Gefährdungen des Waldes“

Im Anschluss erfolgt ab Seite 18 des Forsttechnisches Gutachtens das forstfachliche Gutachten:

### 3 FORSTFACHLICHES GUTACHTEN

#### 3.1 Öffentliches Interesse an der Walderhaltung

Im Waldentwicklungsplan (WEP) für die Forstbezirke Baden, Wr. Neustadt und Burgen-land-Nord sind alle Wälder entlang der Trasse zwischen der Neufeld an der Leitha und Pottendorf mit der Wertziffer 3-3-1 oder 2-3-2 belegt. Die Wälder mit der Wertziffer S3

*(hohe Wertigkeit der Schutzfunktion) sind als „Standortschutzwälder“ (gemäß § 21 Abs. 1 ForstG idGF) einzustufen, deren Standort durch die abtragenden Kräfte von Wind, Wasser oder Schwerkraft gefährdet ist und die eine besondere Behandlung zum Schutz des Bodens und des Bewuchses sowie zur Sicherung der Wiederbewaldung erfordern (Flugerdoböden). Die hohe Wohlfahrtsfunktion der Wälder ist insbesondere auf den geringen Bewaldungsprozentsatz im gesamten Wiener Becken zurückzuführen, und liegt im Klimaausgleich, der Reinigung und Erneuerung der Luft sowie des Wassers (tw. grundwassernahe Waldflächen) begründet.*

*Die im rechtskräftigen Waldentwicklungsplan ausgewiesene hohe Wertigkeit überwirtschaftlicher Waldfunktionen (Schutzfunktion, Wohlfahrtsfunktion) trifft in der Natur auch auf jene Waldflächen zu, die im Bereich der beantragten Rodungen stocken.*

*Aufgrund der Ausweisungen im WEP (hohe Wertigkeiten überwirtschaftlicher Waldfunktionen) ist die Erhaltung des Waldes und seiner Wirkungen aufgrund der hohen Schutz- oder Wohlfahrtswirkung des Waldes für den gesamten Untersuchungsraum in besonderem öffentlichem Interesse gelegen (Rodungserlass der BMLFUW 2008 idF 2020).*

### 3.2 Öffentliches Interesse am Rodungszweck

*Das öffentliche Interesse an der geplanten Verwendung von Waldflächen zum Zwecke des Vorhabens „Errichtung der Schleife Ebenfurth“ ist im Ausbau und Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs inklusive der Herstellung eines modernen Umweltstandards (Lärmschutzmaßnahmen, Entwässerungsanlagen) begründet.*

*In den Einreichunterlagen wird ausgeführt, dass die Vorhabensziele u.a. in einer Fahrzeitverkürzung auf der Bahnstrecke von Wien Hauptbahnhof in Richtung Eisenstadt und Deutschkreutz liegen. Die Projektwerberin beabsichtigt die VzG-Geschwindigkeit im Bereich der Pottendorfer Linie von 140 km/h auf 160 km/h anzuheben sowie die Verkehrsstation Ebenfurth den Erfordernissen anzupassen. Weiters soll aufgrund der nicht optimalen vorliegenden infrastrukturellen und betrieblichen Situation an der Schnittstelle zwischen Raaber Bahn und Pottendorfer Linie in der Verkehrsstation Ebenfurth die Errichtung einer neuen Gleisverbindung verwirklicht werden. Durch diese infrastrukturellen und betrieblichen Optimierungen soll die Fahrzeit zwischen der Raaber Bahn im Bereich Neufeld an der Leitha und der Pottendorfer Linie reduziert werden sowie eine Anlagenreduktion zwischen der Verkehrsstation Ebenfurth und dem Bf. Neufeld an der Leitha ermöglicht werden. Der Rodungszweck und das öffentliche Interesse am Vorhaben sind in den Einreichunterlagen im „Bericht Rodungen und Aufforstungen“ (Einlage 430.1) ausführlich dargelegt.*

*Die umweltrelevanten Vor- und Nachteile der von der Projektwerberin geprüften Trassen- und Ausführungsvarianten werden in den Einreichunterlagen (insb. in den Berichten „Umweltverträglichkeitserklärung (UVE)“ und „Variantenuntersuchung“) umfassend dargelegt bzw. es können diese aus den vorgelegten Unterlagen abgeleitet werden. Die gewählten Kriterien des Variantenauswahlverfahrens sind aus fachlicher Sicht ausreichend, plausibel und geeignet, die Auswirkungen vergleichend darzulegen. Aus den Unterlagen ist ersichtlich, dass die anderen betrachteten und ausgeschiedenen Varianten zwar geringere Eingriffe in Waldflächen mit sich bringen würden, die Projektwerberin hat jedoch ausführlich die Gründe für das Ausscheiden der anderen Varianten dargelegt. Inwieweit diese Gründe v.a. hinsichtlich Erreichung der Projektziele plausibel sind, kann vom Fachgutachter für Forstwesen, Wald- und Wildökologie nicht beurteilt werden. Hier wird auf die Stellungnahmen insbesondere der Fachbereiche Raumordnung, Eisenbahnbau, Eisenbahnwesen, Ökologie und Gewässerökologie verwiesen.*

Aus den in der UVE angeführten Gründen wurde von der Projektwerberin der Einreichvariante, die auf einer Länge von rd. 1 km durch die Auwälder der Leitha geführt wird und eine Rodungsfläche von insgesamt rd. 4 ha benötigt, der Vorzug gegeben.

Bei einem Unterbleiben des Vorhabens wären zwar keine Rodungen von Wald erforderlich, jedoch würde damit das allgemeine Umweltziel, öffentliche Verkehrsmittel zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs zu attraktivieren, nicht erreicht werden. Zudem sind mit dem Ausbau auch Umweltschutzmaßnahmen (Lärmschutz, Entwässerung) geplant.

Das Erfordernis für die einzelnen Rodungen, die u.a. für den Neubau der Schleife Ebenfurth durch die Leitha-Auen anfallen, wurde im Bericht zum Rodungsoperat (Einlage 430. 1) nachvollziehbar begründet.

### 3.3 Auswirkungen auf Waldausstattung und Waldfunktionen

#### Auswirkungen auf die Waldausstattung

Die Waldausstattung liegt in den von Rodungen betroffenen Gemeinden durchwegs unter 20 %. Die von Rodungen für das Vorhaben berührten Gemeinden Pottendorf, Ebenfurth und Neufeld / Leitha weisen lt. Angaben im Einreichprojekt zusammen eine Waldfläche von rd. 824 ha auf, was bei einer Gesamtfläche von rd. 6.771 ha einem durchschnittlichen Waldanteil von 12,2 % entspricht.

Die Waldausstattung in der näheren Umgebung der Rodungsflächen ist damit nach den einschlägigen forstfachlichen Richtlinien als nicht ausreichend zu bewerten, wobei allerdings zu berücksichtigen ist, dass es sich beim Wiener Becken wegen der großteils fruchtbaren Böden um eine jahrhundertealte, landwirtschaftlich geprägte Offenlandschaft handelt.

Bezüglich Waldflächendynamik wird im Fachbeitrag Raumnutzung (Einlage 310.1) ausgeführt, dass die Waldflächendynamik in den betroffenen Gemeinden von leicht negativ (Gemeinde Neufeld/Leitha) bis positiv (Gemeinden Pottendorf und Ebenfurth) einzustufen ist.

Durch das Vorhaben kommt es zu befristeten Rodungen (Bauphase) von Wald im Ausmaß rd. 0,72 ha und zu dauernden Rodungen (Betriebsphase) von rd. 3,31 ha. Bei den betroffenen Beständen handelt es sich großteils um naturnahe Auwaldbestände; ein kleinerer Teil der Rodungsflächen befindet sich auf Sekundärstandorten im Bereich von Straßen- und Bahnböschungen.

Die Gesamtrodung von rd. 4,03 ha entspricht nur rd. 0,5 % der gesamten Waldfläche der von Rodungen für das Vorhaben berührten Gemeinden (Gesamtwaldfläche 824 ha) und ist damit hinsichtlich der Auswirkungen auf die Waldausstattung in der näheren Umgebung der Rodungsflächen als geringfügig einzustufen. Gleiches gilt für die Dauerrodungen, die zudem durch Ersatzaufforstungen überkompensiert werden. Aus forstfachlicher Sicht ist jedenfalls auch ohne Berücksichtigung der im Projekt enthaltenen Ersatzaufforstungen nur von geringfügig nachteiligen Auswirkungen auf die Waldausstattung auszugehen.

#### Auswirkung auf die Waldfunktionen

Die im rechtskräftigen Waldentwicklungsplan ausgewiesene hohe Wertigkeit überwirtschaftlicher Waldfunktionen (Schutzfunktion, Wohlfahrtsfunktion) trifft in der Natur auch auf die beantragten Rodungsflächen zu.

Aus forstfachlicher Sicht werden die Auswirkungen der Rodungen auf den Wald und seine Wirkungen in der Bau- und Betriebsphase aufgrund des – gemessen an der gerin-

gen lokalen Waldausstattung – relevanten Waldflächenverlustes von z.T. wald-ökologisch hochwertigen Auwaldflächen als vertretbar bewertet (was der Einstufung „merkbar nachteilige Auswirkungen“ der UVE entspricht). Es sind zwar Ersatzaufforstungsflächen vorgesehen, diese sind aber zu Beginn der Betriebsphase (ca. 20 Jahre) hinsichtlich Waldfunktionen noch nicht vollständig wirksam.

Insbesondere der dauerhafte Verlust von rd. 2,1 ha Auwaldflächen an der Leitha ist hinsichtlich der Auswirkungen auf Wohlfahrtswirkung (Ausgleich des Klima- und Wasserhaushaltes) als merkbar nachteilig einzustufen, da diese Bestände eine überdurchschnittliche Transpirationsleistung aufweisen, und deren klimaausgleichende Wirkung durch die Dauerrodung entfällt.

Hinsichtlich der Lebensraumfunktion des Waldes ist die Inanspruchnahme der betroffenen Waldflächen als merkbar nachteilig zu bewerten, da auch naturnahe Auwaldbestände im Ausmaß von rd. 2,1 ha von den Rodungen betroffen sind. Zur Wiederherstellung der waldökologischen Funktionen der gerodeten Eichen-Ulmen-Eschen-Auwälder durch Ersatzaufforstungen und waldverbessernde Maßnahmen sind 3 – 4 Jahrzehnte zu veranschlagen.

Die Auswirkungen auf die Schutzfunktion des Waldes werden dagegen nur als geringfügig nachteilig bewertet, da die mittlere Schutzfunktion der Leitha-Auen vor Erosionen durch Abschwemmung aufgrund des Verbleibens von beidseitigen Waldstreifen an der neuen Eisenbahntrasse weiterhin gegeben ist und im Bereich von Waldflächen mit einer hohen Wertigkeit der Schutzfunktion nur kleinflächige Rodungen anfallen.

Die Auswirkungen auf die Erholungsfunktion sind für den Bereich der Schleife durch die Leitha-Auen insbesondere in der Bauphase als merkbar nachteilig zu bewerten. In den anderen Rodungsbereichen ist die Wertigkeit der Erholungsfunktion nur als gering zu bewerten; dort sind daher auch nur geringfügig nachteilige Auswirkungen zu erwarten.

Die Auswirkungen auf die Nutzfunktionen sind wegen der im Vergleich zur Gesamtwaldfläche der betroffenen Forstbezirke sehr geringen Waldflächenverluste und der geringen Nutzungsintensität auf den betroffenen Waldflächen als vernachlässigbar einzustufen. Aus forstfachlicher Sicht ist jedenfalls ohne Berücksichtigung der im Projekt enthaltenen Ersatzaufforstungen bzw. unter Berücksichtigung der Tatsache, dass Ersatzaufforstungen und waldverbessernde Maßnahmen erst mittelfristig vollständig wirksam werden, von insgesamt merkbar nachteiligen Auswirkungen auf die überwirtschaftlichen Waldfunktionen auszugehen.

#### 3.4 Auswirkungen der Rodungen auf benachbarte Waldbestände

In Bereichen mit Durchschneidungen von zusammenhängenden Waldbeständen kann es entlang der neu geschaffenen Bestandesränder zu einer plötzlichen Änderung der Luftfeuchtigkeit, der Temperatur und deren Extremwerte, der Luftbewegungen und der Ein- und Ausstrahlung kommen. Im Vergleich zum ausgeglicheneren Mikroklima des Bestandesinneren kommt es zu höheren Temperaturen und geringerer Luftfeuchtigkeit. Dieser Effekt nimmt im Bestandesinneren rasch ab, reicht über einen Bereich von 3 – 5 Baumhöhen und klingt bei einem erwachsenen Bestand in einer Entfernung von rd. 100 m vom Bestandesrand aus. Inwieweit dies auf konkrete Rodungen zutrifft, ist im Einzelfall zu prüfen.

Die Schleife Ebenfurth (mit Rückschleife) wird in Dammlage durch den Waldbestand der Leithaauen geführt. Durch die erforderlichen Rodungen entstehen neue Randlinien, die stärker besonnt werden, womit sich auch das Waldinnenklima des angrenzenden Bestandes verändert. Mit Errichtung des Dammes und der Lärmschutzwände wird der angrenzende Wald wieder mehr beschattet. Aufgrund des autypisch raschen Wachstums

wird sich in 5-10 Jahren ein neuer Waldtrauf ausbilden, womit die ursprünglichen Belichtungs- und mikroklimatischen Verhältnisse vor der Umsetzung des Vorhabens wiederhergestellt sein werden.

Da die an die Rodungen im Auwald angrenzenden Laubmischwaldbestände als stabil gegenüber Windeinflüssen einzustufen sind, ist kein relevant erhöhtes Risiko einer Windwurfgefährdung in den benachbarten Waldbeständen zu erwarten.

Außerhalb der Leitha-Auen ist aufgrund der Lage der Rodungsflächen mit keinen relevanten Auswirkungen durch Randeffekte und mikroklimatische Veränderungen zu rechnen, da die einzelnen Rodungen meist nur auf kurzen Randlinien an andere Waldflächen angrenzen (siehe Einreichprojekt, Rodungspläne, Einlagen 430.2 – 430.7).

Auswirkungen auf benachbarte Bestände, die bei Rodungen durch mechanische Randschäden, Austrocknung und Sonneneinstrahlung entstehen können, sind im konkreten Fall als geringfügig einzustufen, da es sich bei den benachbarten Waldflächen um stabile, wüchsige Auwaldbestände handelt und andere Waldbestände nur in geringem Ausmaß von Rodungen betroffen sind.

### 3.5 Ersatzleistungen (Kompensationsmaßnahmen für Dauerrodungen)

Durch das Vorhaben kommt es zu dauernden Rodungen von 33.147 m<sup>2</sup> (3,31 ha).

Entsprechend den forstrechtlichen Bestimmungen § 18 (1) ForstG idGF sind erforderlichenfalls Maßnahmen zum Ausgleich des Verlustes der Wirkungen des Waldes (Ersatzleistung) vorzuschreiben.

Im Rodungserlass des BMLFUW idF BMLRT 2020 wird dazu ausgeführt, dass es konkret darauf ankommt, ob die zu rodende Fläche ausgleichs- bzw. ersetzungsbedürftige Wirkungen entfaltet. Ist diese Frage zu verneinen, kann auch aus einer geringen Waldausstattung kein Argument für die Vorschreibung einer Ersatzleistung gewonnen werden.

Die Waldausstattung in der näheren Umgebung der Rodungsflächen ist mit unter 20% aus rein forstfachlicher Sicht entsprechend der einschlägigen Richtlinien als nicht ausreichend zu bezeichnen; im Durchschnitt aller Gemeinden entlang der Trasse beträgt die Waldausstattung rd. 12,2 %. Allerdings ist diese Situation in der intensiv landwirtschaftlich genutzten Offenlandschaft des Wiener Beckens seit Hunderten von Jahren gegeben. Zur Kompensation der Dauerrodungen sind im Einreichprojekt Ersatzaufforstungen vorgesehen, wobei über das Ausmaß in den Fachbeiträgen „Raumnutzung“ und in den Forstrechtliche Einreichunterlagen unterschiedliche Flächenangaben enthalten sind. Während im Bericht zum Rodungsoperat von einem Ersatzaufforstungsflächenbedarf im Ausmaß von 4,97 ha (Kompensationsfaktor 1 : 1,5) ausgegangen wird, ist im Bericht „Raumnutzung“ von 3,4 ha Ersatzaufforstungen entlang der Trasse und 2,5 ha Ersatzaufforstungen und 2,5 ha Waldverbesserungen im Natura 2000-Gebiet die Rede.

Aufgrund der sehr geringen Waldausstattung in der Umgebung der Rodungsflächen (die Waldausstattung der Gemeinden liegt deutlich unter 20%) und der Rodung großteils hochwertiger Auwaldbestände sind Ausgleichsmaßnahmen (Ersatzaufforstungen) im Verhältnis 1:3 zu den Dauerrodungen erforderlich. Alternativ können Waldverbesserungsmaßnahmen im Verhältnis 1 : 6 durchgeführt werden, wobei mindestens die Hälfte der Dauerrodungen durch Ersatzaufforstungen im Ausmaß 1 : 3 zu kompensieren sind.

### 3.6 Schlussfolgerungen

Aus forstfachlicher Sicht sind die geplanten Rodungen bei Einhaltung der in Kap. 4 dieses Gutachtens vorgeschlagenen Bedingungen und Auflagen zwar als merkbar nachteilig zu bewerten, stehen der Umweltverträglichkeit des Vorhabens sowie einer materienrechtlichen Genehmigung nach dem ForstG aus fachlicher Sicht jedoch nicht entgegen, sofern

*die Behörde ein Überwiegen des öffentlichen Interesses am Rodungszweck gegenüber jenem an der Walderhaltung feststellt.*

Die Bedingungen und Auflagen unter Punkt 4 des Forsttechnischen Gutachtens wurden in die Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen übernommen und (in der Fassung nach der mündlichen Verhandlung) mit diesem Bescheid als Nebenbestimmungen verbindlich vorgeschrieben.

Verwiesen wird seitens der ho. Behörde auch auf die Ausführungen des Sachverständigen für Forstwesen, Waldökologie und Wildökologie (FW) in der Zusammenfassenden Bewertung (siehe dort Seite 317, Frage N 2.12 zur „Beeinflussung von biologischer Vielfalt, Pflanzen und deren Lebensräumen durch Flächenverlust“ sowie zu Seite 477, Frage (4) zu „Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher forstwirtschaftlicher Konzepte und Pläne (Waldfunktions- und Entwicklungspläne), die Flächeninanspruchnahme von Waldflächen und im Hinblick auf eine nachhaltige Nutzung von Ressourcen aus fachlicher Sicht“).

### **Zusammenfassung und Interessenabwägung gemäß § 17 Abs. 3 ForstG 1975**

Zusammengefasst geht die ho. Behörde aufgrund des Ermittlungsergebnisses (insbesondere des forsttechnischen Gutachtens und der sonstigen schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen des Sachverständigen für Forstwesen, Waldökologie und Wildökologie), davon aus, dass das öffentliche Interesse am Rodungszweck (siehe dazu die obigen Ausführungen des Sachverständigen sowie zu den Projektzielen und den öffentlichen Interessen am Vorhaben unter Punkt IV.3 der Begründung)) angesichts der vorgeschriebenen Ersatzaufforstungen und Waldverbesserungsmaßnahmen das öffentliche Interesse an der Walderhaltung (Waldfunktionen, Waldausstattung) überwiegt und damit die Genehmigungsvoraussetzung nach § 17 Abs. 3 ForstG 1975 als erfüllt gilt.

## **V.5 Mitbewendung des Wasserrechtsgesetzes 1959 (WRG 1959)**

### **V.5.1 Allgemeines**

Neben der Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung waren im gegenständlichen teil-konzentrierten Genehmigungsverfahren gemäß der Konzentrationsbestimmung des § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 auch alle vom Bund zu vollziehenden, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen anzuwenden, somit auch jene Bewilligungstatbestände nach dem Wasserrechtsgesetz 1959. Die Konzentrationsbestimmung des § 127 Abs. 1 lit. b WRG 1959 (Mitbewendung bestimmter wasserrechtlicher Tatbestände im rein ebr Verfahren) war daher im gegenständlichen Fall unbeachtlich.

Im Rahmen des gegenständlichen Genehmigungsantrages wurde von der Projektwerberin der Antrag auf wasserrechtliche Bewilligung eingebracht. Die im Vorhaben vorgesehenen wasserrechtlich relevanten Maßnahmen sind dem „Technischen Bericht zur wasserrechtlichen Einreichung“ (ON 420.1.1 - BAT305-UV10-UV13WB-00-4201 F00) sowie dem Gutachten gemäß § 31a EisbG zu entnehmen. Sie enthalten Konsensanträge, welche insbesondere die im wasserrechtlichen Verfahren erforderlichen Angaben über Art, Ort und Maß (Konsensmenge) der ange-

strebten Wasserbenutzung sowie zur Dimensionierung der dazu geplanten Wasseranlagen enthalten. Die durch die geplanten wasserbaulichen Anlagen beanspruchten Liegenschaften und bestehenden Wassernutzungsrechte wurden in den Projektunterlagen angegeben.

Beantragt wurden Versickerungen von Oberflächenwässer über Beckenanlagen bzw. Bodenfiltermulden ins Grundwasser (in Bauphase in Verbindung mit Bauwasserhaltungen anschließender Einleitung in Vorfluter über Entwässerungsanlagen/Neutralisationsanlagen), diverse Gerinnequerungen und andere Anlagen gemäß § 38 WRG (Brücken, Durchlässe sowie in der Bauphase Gerinneverrohrungen) und Hochwasserschutzanlagen.

Die beantragten Anlagen und Konsense (Wassernutzungen und -einwirkungen) wurden in den Spruch des gegenständlichen Bescheids übernommen.

Wie im Technischen Bericht zur wasserrechtlichen Einreichung (ON 420.1.1, BAT305-UV10-UV13WB-00-4201 F00) unter Punkt „11.2.6 Hinweis auf Einbautenumlegungen“ dargelegt, werden vorab für den geplanten Bahnbau Einbauten durch jeweiligen Einbautenträger (Wasserleitungsverband Nördliches Burgenland, Wasserverband Neufelder Seen-Gebiet, WVA Ebenfurth, ABA Ebenfurth, WVA Pottendorf, ABA Pottendorf, WVA Baden) umgelegt und sind durch diese wasserrechtlich anzuzeigen.

### **V.5.2 Anlagen und Konsens (Wassernutzungen und Gewässereinwirkungen)**

Die maßgeblichen Bestimmungen und Genehmigungsvoraussetzungen nach dem Wasserrechtsgesetz 1959 (WRG 1959), BGBl. Nr. 215/1959 idF BGBl. I Nr. 73/2018 (idGF) lauten folgendermaßen (auszugsweise):

**§ 32. (1)** *Einwirkungen auf Gewässer, die unmittelbar oder mittelbar deren Beschaffenheit (§ 30 Abs. 3) beeinträchtigen, sind 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.*

**§ 32. (2)** *Nach Maßgabe des Abs. 1 bedürfen einer Bewilligung insbesondere*  
*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. (5)** *Auf Einwirkungen, Maßnahmen und Anlagen, die nach Abs. 1 bis 4 bewilligt werden, finden die für Wasserbenutzungen (Wasserbenutzungsanlagen) geltenden Bestimmungen dieses Bundesgesetzes sinngemäß Anwendung.*

**§ 38. (1)** *Zur Errichtung und Abänderung von Brücken, Stegen und von Bauten an Ufern, dann von anderen Anlagen innerhalb der Grenzen des Hochwasserabflusses fließender Gewässer oder in Gebieten, für die ein gemäß § 42a Abs. 2 Z 2 zum Zweck der Verringerung hochwasserbedingter nachteiliger Folgen erlassenes wasserwirtschaftliches Regionalprogramm (§ 55g Abs. 1 Z 1) eine wasserrechtliche Bewilligungspflicht vorsieht, 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 dieses Bundesgesetzes erforderlich ist. Die Bewilligung kann auch zeitlich befristet erteilt werden.*

**§ 40. (1)** *Entwässerungsanlagen* bedürfen der wasserrechtlichen Bewilligung, sofern es sich um eine zusammenhängende Fläche von mehr als 3 ha handelt oder eine nachteilige Beeinflussung der Grundwasserverhältnisse des Vorfluters oder fremder Rechte zu befürchten ist.

**§ 41. (1)** *Zu allen Schutz- und Regulierungswasserbauten* in öffentlichen Gewässern einschließlich der Vorkehrungen zur unschädlichen Ableitung von Gebirgswässern nach dem Gesetze vom 30. Juni 1884, RGBl. Nr. 117, muß, sofern sie nicht unter die Bestimmungen des § 127 fallen, vor ihrer Ausführung die Bewilligung der Wasserrechtsbehörde eingeholt werden.

**V.5.2.1** Gemäß § 32 WRG 1959 sind Einwirkungen auf Gewässer, die unmittelbar oder mittelbar deren Beschaffenheit (§ 30 Abs. 3) beeinträchtigen, nur nach wasserrechtlicher Bewilligung zulässig. Bewilligungspflichtig sind insbesondere die Einbringung von Stoffen in festem, flüssigem oder gasförmigem Zustand in Gewässer (Einbringungen) mit den dafür erforderlichen Anlagen (Vorfluteinleitung gemäß Abs. 1 lit. a) sowie Maßnahmen, die zur Folge haben, dass durch Eindringen (Versickern) von Stoffen in den Boden das Grundwasser verunreinigt wird (Grundwasserversickerung gemäß Abs. 1 lit. c). Im Sinne des Abs. 6 sind für die wasserrechtliche Bewilligung von Wassereinwirkungen und der dazu dienenden Anlagen die Bestimmungen über Wasserbenutzungen (insb. Befristung und Konsensmenge) sinngemäß anzuwenden (vgl. *Oberleitner/Berger*, WRG-ON <sup>4.00</sup> § 32 Rz 6).

Im gegenständlichen Projekt sind gezielte Versickerungen ins Grundwasser und Einleitungen in Vorfluter von Bauwässern über Neutralisationsanlagen bzw. in der Betriebsphase von Oberflächenwässern (Niederschlagswässer) über Versickerungsanlagen ins Grundwasser vorgesehen. Diese sind als „Einbringungen“ im Sinne des § 32 Abs. 2 lit. a und c WRG 1959 zu qualifizieren und die dazu dienenden Anlagen als Gewässereinwirkungsanlagen. Die breitflächige Versickerung vorhabensbedingter diffuser Wässer löst hingegen die Bewilligungspflicht des § 32 Abs. 2 lit c WRG 1959 nicht aus.

Zu den – in den Projektunterlagen als „Entwässerungsanlagen“ titulierte – Wasseranlagen für die Entwässerung der Bahntrasse, der Kunstbauten und des Rübenlagerplatzes siehe unter Spruchpunkt I.5.3, zur Versickerung anfallender Oberflächenwässer während der Betriebsphase unter Spruchpunkt I.5.5, zur Versickerung und Einleitung von gehaltenen Bauwässern in Leitha, warme Fische, Pottendorfer Oberwerkskanal und Unterwerkskanal unter Spruchpunkt I.5.6.

Wie im Technischen Bericht zur wasserrechtlichen Einreichung (ON 420.1.1, BAT305-UV10-UV13WB-00-4201 F00) dargelegt wird insgesamt eine reduzierte Fläche von 214.241 m<sup>2</sup> über eine Sickerfläche von 17.647 m<sup>2</sup> entwässert. Das vorgehaltene Retentionsvolumen beträgt in Summe 11.990 m<sup>3</sup>; das Absetzvolumen insgesamt 2.072 m<sup>3</sup>. Weiters entwässert Streckenabschnitt 6 in Pottendorf über einen Stauraumkanal DN1400 mit 75,5 m Länge von km 34,334 – km 34,409 gedrosselt in den dortigen Kanal; das verfügbare Volumen beträgt 116 m<sup>3</sup>. Über die



Dammschulter werden – entsprechend dem Bestand – folgende Flächen entwässert: Bahnbeleitwege, Zufahrt Sanochemia, KG Ebenfurth und der Streckenabschnitt zwischen Leitha und Warmer Fischa (exkl. Kunstbauten).

Insgesamt haben die Versickerungsanlagen eine Leistung von 223,6 l/s und versickern rd. 131.121m<sup>3</sup>/a jährlich in den Untergrund, bei einer Gesamtretenion von 11.970 m<sup>3</sup> beim 10-jährlichen Regenereignis.

Die Sachverständige für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer (WT) führt im Fragenbereich 4 der Zusammenfassenden Bewertung (siehe dort unter Punkt D007.4) zur Thematik Sickerwässer in der Bau- und Betriebsphase ergänzend Folgendes aus:

*Bauwässer werden vor der Ableitung über Gewässerschutzanlagen gereinigt. Fallen diese im Zug von Betonierarbeiten an, erfolgt zusätzlich die Vorreinigung über eine Neutralisationsanlage. Die qualitativen Parameter werden auf die Vorgaben der Qualitätszielverordnung Chemie Oberflächenwässer überprüft werden. Die Wirksamkeit der Gewässerschutzanlage wird automatisiert überwacht, vgl. Maßnahmen zum Schutz von Oberflächengewässern, UVE, EZ 201, unter 6.1.1.9.*

*In der Betriebsphase werden die auf der Bahnstrecke anfallenden Niederschlagswässer in Drainagen, Rohrleitungen und Gräben gefasst und über Versickerungsanlagen in den Untergrund verbracht. Die Versickerungsanlagen sind mit einem 30 cm starken Bodenfiter zur Vorreinigung gemäß den Vorgaben der ÖNORM B 2506-2 ausgestattet. Die Wässer, die im Bereich der Brücken anfallen, werden über Längsleitungen abgeleitet und ebenfalls zur Versickerung gebracht. Wasserentnahmen und Wassereinleitungen sind nicht vorgesehen. Die Bahnentwässerung in Pottendorf wird teilweise an den Bestandskanal ABA angeschlossen. Die anfallenden Wässer werden gedrosselt eingeleitet, um eine Überlastung des Kanals zu vermeiden, vgl. Umweltverträglichkeitserklärung, EZ 201.*

*Die Entwässerungsanlagen sind auf ein Niederschlagsereignis mit 10 jährlicher Wiederkehrwahrscheinlichkeit und über eine Zeitreihenberechnung bemessen worden. Die Rohrleitungen, Gräben und Drainagen sind ebenfalls auf ein 10 jährliches 15-minütiges Regenereignis dimensioniert worden, vgl. Teilbericht Entwässerung, EZ 315.4.1*

*Die Dimensionierung der Versickerungsanlagen basiert auf den gültigen Vorgaben der ÖNORM B 2506-1, dem ÖWAV-Regelblatt 45, der DWA A 138 und den ÖBB-Regelwerk 09.04. Aus Sicht des Fachgebietes sind die Planungen der Versickerungsanlagen nach dem geltenden Stand der Technik erfolgt.*

*Seitens des Fachgebietes sind die Planungen zur Fassung und Ableitung von Oberflächenwässer für Versickerung und Ableitung mit Anschluss an einen öffentlichen Bestandskanal gemäß den normativen Grundlagen erfolgt. Vorkehrungen zur Vermeidung von qualitativen ungünstigen Auswirkungen sind gemäß den geltenden Richtlinien vorgesehen worden.*

*Betreffend Grundwasser wird auf die Stellungnahme des Fachgebietes Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik verwiesen.*

In der mündlichen Verhandlung ergänzte die Sachverständige (siehe VH-Schrift, Seite 35 und Nebenbestimmung IV.1.2.23 (WT 23)) Folgendes:

*Nach Inbetriebnahme der Versickerungsanlagen ist durch Probenahmen des Ablaufes nachzuweisen, dass die gereinigten Oberflächenwässer nach der Bodenpassage der Versickerungsanlagen die Grenzwerte der Qualitätszielordnung Chemie Grundwasser einhalten. Die Vorgaben zur Durchführung nach dem ÖWAV RB 45 sind einzuhalten.*

Wie im Technischen Bericht zur wasserrechtlichen Einreichung (ON 420.1.1, BAT305-UV10-UV13WB-00-4201 F00) unter Punkt „11.3.4 Einleitung in die örtliche Kanalisation“ dargelegt, haben die Entwässerungen der Verkehrsstationen einen Notüberlauf in die örtliche Kanalisation, entwässert Streckenabschnitt 6 in Pottendorf über einen Speicherkanal/Stauraumkanal gedrosselt maximal 5,0 l/s in den dortigen Kanal und leitet im Mittel jährlich 1.738 m<sup>3</sup>/a ab (Indirekteinleitungen gemäß § 32b WRG).

**V.5.2.2** Gemäß § 38 Abs. 1 WRG 1959 ist zur Errichtung und Abänderung von Brücken, Stegen und von Bauten an Ufern, dann von anderen Anlagen innerhalb der Grenzen des Hochwasserabflusses fließender Gewässer die wasserrechtliche Bewilligung einzuholen, wenn eine solche nicht schon nach den Bestimmungen des § 9 oder § 41 dieses Bundesgesetzes erforderlich ist. Als Hochwasserabflussgebiet gilt das bei 30jährigen Hochwässern überflutete Gebiet.

§ 38 Abs. 1 WRG 1959 macht die Bewilligungspflicht nicht für alle dort genannten Anlagen davon abhängig, dass sie innerhalb der Grenzen des Hochwasserabflusses liegen. In der genannten Bestimmung wird zwischen Brücken, Stegen und Bauten auf der einen und „anderen Anlagen“ auf der anderen Seite unterschieden. Während für letztere eine wasserrechtliche Bewilligungspflicht (nur) dann besteht, wenn sie innerhalb der Grenzen des Hochwasserabflusses liegen, wird für erstere die Bewilligungspflicht allein dadurch ausgelöst, dass es sich um Brücken, Stege und Bauten „an Ufern“ handelt, ohne dass es noch weiterer Feststellungen bedürfte, ob diese Anlagen innerhalb der Grenzen des Hochwasserabflusses gelegen sind (vgl. VwGH 26.06.1996, 96/07/0052, und 8.11.1979, 1713/79). Eine nach § 38 WRG 1959 erteilte Bewilligung vermittelt kein Recht auf Wasserbenutzung (vgl. VwGH 3.10.1957, Slg 4439). Die Bewilligungspflicht des § 38 WRG 1959 ist subsidiär gegenüber jener nach §§ 9, 32 und 41 WRG 1959. Unter die Bewilligungspflicht gemäß § 38 WRG fällt auch die Verrohrung eines Gewässers, sofern diese nicht den Zweck hat als Schutz- und Regulierungswasserbau gemäß § 41 zu dienen (vgl. VwGH 12. 12. 1989, 88/07/0010).

Nach § 1 der – auf § 12b WRG gestützten – Bewilligungsfreistellungs-V für Gewässerquerungen, BGBl II 2005/327, bedürfen bestimmte Gewässerquerungen mit Rohr- und Kabelleitungen keiner Bewilligung nach § 38 Abs 1.

Im gegenständlichen Projekt sind die Errichtung gemäß § 38 WRG bewilligungspflichtiger Bauten an Ufern sowie Gerinnequerungen wie Brücken, Durchlässe und Unterführungen von Wasserläufen vorgesehen.

Dazu zählen Brücken über die Leitha, die Warme Fischa und den Pottendorfer Ober- bzw. Unterwerkskanal (siehe hierzu Spruchpunkt I.5.1), als auch Flutbrücken und Durchlässe im Hochwasserabflussbereich der Leitha und der Warmen Fischa (siehe hierzu Spruchpunkt I.5.2).

Mit der Errichtung der angeführten Bauten zusammenhängende Maßnahmen im Hochwasserabflussbereich wie der Abbruch der bestehenden Tragwerke der Brücken über die Leitha bei Fluss-Km 98,245 (mitsamt Mittelpfeiler) und über den Pottendorfer Oberwerkskanal sowie temporäre Anschüttungen, Verrohrungen, Schutzgerüste und Leitelemente.

**V.5.2.3** Gemäß § 40 Abs. 1 WRG 1959 ist für die Entwässerungsanlagen eine wasserrechtliche Bewilligung erforderlich, sofern es sich um eine zusammenhängende Fläche von mehr als 3 ha

handelt oder eine nachteilige Beeinflussung der Grundwasserverhältnisse, des Vorfluters oder fremder Rechte zu befürchten ist. „Entwässern“ im Sinne des § 40 Abs. 1 WRG bedeutet die künstliche – weil erst durch eine Anlage zu bewirkende – Herabsetzung des Wassergehalts eines wasserreichen Gebiets. Bezeichnend für eine Entwässerungsanlage ist somit ein Eingriff in den bestehenden Feuchtigkeitshaushalt einer Landschaft (vgl. VwGH 14. 3. 1995, 92/07/0162 mH auf VwGH 29. 6. 1970, 1027/68; 24. 10. 2013, 2013/07/0058). Entwässerungsanlagen sind daher Anlagen, mit denen der Wasserhaushalt im Sinne der Wegleitung von Wasser beeinflusst werden soll, wobei als Vorfluter jenes Gewässer anzusehen ist, welches das abgeleitete Wasser aufnehmen soll.

Im gegenständlichen Projekt sind diverse Bauwasserhaltungen enthalten (siehe Spruchpunkt I.5.6), für die nach Vorreinigung über Absetzanlagen (z.B. Container; im Bedarfsfall auch Neutralisation) die Wiederversickerung bzw. Einleitung in Fließgewässer geplant ist. Insoweit diese Bauwasserhaltungen über das reine Trockenhalten von Baugruben (durch Abpumpen des bloß zudringenden Grundwassers) hinaus auch eine Entwässerung im Sinne des § 40 Abs. 1 WRG – also eine auf die Entfeuchtung des Bodens abzielende Grundwasserabsenkung – vorsehen, liegt gemäß dieser Bestimmung eine Bewilligungspflicht vor.

**V.5.2.4** Gemäß § 41 Abs. 1 WRG 1959 muss zu allen Schutz- und Regulierungsbauten in öffentlichen Gewässern vor ihrer Ausführung die Bewilligung der Wasserrechtsbehörde eingeholt werden. Unter Schutz- und Regulierungsbauten sind alle wasserbaulichen Maßnahmen zu verstehen, deren ausschließliche oder hauptsächliche Aufgabe es ist, das Gerinne eines Gewässers zur Abwehr seiner schädlichen Wirkungen zu beeinflussen, die Ufer zu festigen und das anliegende Gelände vor Überflutungen und Vermurungen zu bewahren (Oberleitner, WRG (2011) § 41 [Rz 3]).

Im gegenständlichen Projekt ist für die Errichtung der neuen Bahnschleife nötige Wiedererrichtungen und Umbauten der Hochwasserschutzanlagen an der Leitha des Leitha Wasserverbandes III vorgesehen (siehe Spruchpunkt I.5.4).

### **V.5.3 Prüfung des Vorhabens anhand der sonstigen wasserrechtlichen Prüfinhalte**

Die maßgeblichen Bestimmungen nach dem Wasserrechtsgesetz 1959 (WRG 1959), BGBl. Nr. 215/1959 idF BGBl. I Nr. 73/2018 (idGF) lauten folgendermaßen (auszugsweise):

**§ 12. (1)** *Das Maß und die Art der zu bewilligenden Wasserbenutzung ist derart zu bestimmen, daß das öffentliche Interesse (§ 105) nicht beeinträchtigt und bestehende Rechte nicht verletzt werden.*

**§ 12a. (1)** *Der Stand der Technik im Sinne dieses Bundesgesetzes ist der auf den einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnissen beruhende Entwicklungsstand fortschrittlicher Verfahren, Einrichtungen oder Betriebsweisen, deren Funktionstüchtigkeit erprobt und erwiesen ist. Bei der Bestimmung des Standes der Technik sind insbesondere jene vergleichbaren Verfahren, Einrichtungen oder Betriebsweisen heranzuziehen, welche am wirksamsten zur Erreichung eines allgemein hohen Schutzniveaus für die Umwelt insgesamt sind. Bei der Festlegung des Standes der Technik sind unter Beachtung der sich aus einer bestimmten Maßnahme ergebenden Kosten und ihres Nutzens und des Grundsatzes der Vorsorge und der Vorbeugung im Allgemeinen wie auch im Einzelfall die Kriterien des Anhangs G zu berücksichtigen.*

**§ 21. (1)** Die Bewilligung zur Benutzung eines Gewässers ist 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 25 Jahre sonst 90 Jahre nicht überschreiten.

**§ 104. (1)** Die Behörde hat bei Vorliegen eines den Bestimmungen des § 103 entsprechenden Antrages, unbeschadet § 104a, sofern aus der Natur des Vorhabens Auswirkungen auf öffentliche Rücksichten (§ 106) zu erwarten sind, vornehmlich insbesondere dahingehend zu prüfen,

- a) ob und inwieweit durch das Vorhaben öffentliche Interessen (§ 105) berührt werden;
- b) ob und inwieweit von dem Vorhaben Auswirkungen, insbesondere erhebliche negative Auswirkungen auf den Gewässerzustand im Sinne des Abs. 5 zu erwarten sind;
- c) ob die Anlagen dem Stand der Technik entsprechen;
- d) welche Maßnahmen zum Schutz der Gewässer, des Bodens und des Tier- und Pflanzenbestandes vorgesehen oder voraussichtlich erforderlich sind;
- e) ob und inwieweit von dem Vorhaben Vorteile im allgemeinen Interesse zu erwarten sind;
- f) ob sich ein allfälliger Widerspruch mit öffentlichen Interessen durch Auflagen (§ 105) oder Änderungen des Vorhabens beheben ließe;
- g) ob und inwieweit geplante Wasserversorgungsanlagen für den angestrebten Zweck geeignet sind und welche Schutzmaßnahmen (§ 34) voraussichtlich erforderlich sind;
- h) ob und inwieweit für eine einwandfreie Beseitigung anfallender Abwässer Vorsorge getroffen ist;
- i) ob das Vorhaben mit einem anerkannten wasserwirtschaftlichen Rahmenplan (§ 53), mit einer Schutz- oder Schongebietsbestimmung (§§ 34, 35 und 37), mit einem Sanierungsprogramm (§ 33d), mit dem Nationalen Gewässerbewirtschaftungsplan, dem Hochwasserrisikomanagementplan, mit einem Regionalprogramm (§ 55g) oder sonstigen wichtigen wasserwirtschaftlichen Planungen in Widerspruch steht;
- j) ob das Vorhaben zwischenstaatlichen Vereinbarungen widerspricht.

**§ 104. (5)** Ein Vorhaben mit erheblichen negativen Auswirkungen auf den Gewässerzustand ist gegeben, wenn durch das Vorhaben Auswirkungen zu erwarten sind, die den Vorgaben des Art. 4 der Richtlinie 2000/60/EG oder der §§ 30a ff und § 104a WRG 1959, den jeweiligen Zustand der Gewässer zu erhalten oder den Zielzustand zu erreichen, entgegenstehen und

1. bezogen auf eine biologische Qualitätskomponente des ökologischen Zielzustandes eines Oberflächenwasserkörpers (§ 30a) signifikant stärkere Störungen aufweisen oder
2. zu einer in ihrer Intensität vergleichbaren Störung des chemischen Zielzustands eines Wasserkörpers oder des mengenmäßigen Zielzustandes eines Grundwasserkörpers führen.

**§ 104a. (1)** Vorhaben, bei denen

1. durch Änderungen der hydromorphologischen Eigenschaften eines Oberflächenwasserkörpers oder durch Änderungen des Wasserspiegels von Grundwasserkörpern
  - a) mit dem Nichterreichen eines guten Grundwasserzustandes, eines guten ökologischen Zustandes oder gegebenenfalls eines guten ökologischen Potentialsoder

b) mit einer Verschlechterung des Zustandes eines Oberflächenwasser- oder Grundwasserkörpers zu rechnen ist,  
2. durch Schadstoffeinträge mit einer Verschlechterung von einem sehr guten zu einem guten Zustand eines Oberflächenwasserkörpers in der Folge einer neuen nachhaltigen Entwicklungstätigkeit zu rechnen ist,  
sind jedenfalls Vorhaben, bei denen Auswirkungen auf öffentliche Rücksichten zu erwarten sind (§§ 104 Abs. 1, 106).

**§ 104a. (2)** Eine Bewilligung für Vorhaben gemäß Abs. 1, die einer Bewilligung oder Genehmigung auf Grund oder in Mitankündigung wasserrechtlicher Bestimmungen bedürfen, kann nur erteilt werden, wenn die Prüfung öffentlicher Interessen (§§ 104, 105) ergeben hat, dass

1. alle praktikablen Vorkehrungen getroffen wurden, um die negativen Auswirkungen auf den Zustand des Oberflächenwasser- oder Grundwasserkörpers zu mindern und
2. die Gründe für die Änderungen von übergeordnetem öffentlichem Interesse sind und/oder, dass der Nutzen, den die Verwirklichung der in §§ 30a, c und d genannten Ziele für die Umwelt und die Gesellschaft hat, durch den Nutzen der neuen Änderungen für die menschliche Gesundheit, die Erhaltung der Sicherheit der Menschen oder die nachhaltige Entwicklung übertroffen wird und
3. die nutzbringenden Ziele, denen diese Änderungen des Oberflächenwasser- oder Grundwasserkörpers dienen sollen, aus Gründen der technischen Durchführbarkeit oder auf Grund unverhältnismäßiger Kosten nicht durch andere Mittel, die eine wesentlich bessere Umweltoption darstellen, erreicht werden können.

**§ 105. (1)** Im öffentlichen Interesse kann 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 gesundheitschädliche 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.*

**§ 105. (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.*

**§ 111. (1)** *Nach Beendigung aller erforderlichen Erhebungen und Verhandlungen hat die Wasserrechtsbehörde, wenn der Antrag nicht als unzulässig abzuweisen ist, über Umfang und Art des Vorhabens und die von ihm zu erfüllenden Auflagen zu erkennen. Der Ausspruch über die Notwendigkeit, den Gegenstand und Umfang von Zwangsrechten (§ 60) hat, wenn dies ohne Verzögerung der Entscheidung über das Vorhaben möglich ist, in demselben Bescheid, sonst mit gesondertem Bescheid zu erfolgen. Alle nach den Bestimmungen dieses Absatzes ergehenden Bescheide sind bei sonstiger Nichtigkeit schriftlich zu erlassen.*

**§ 111. (2)** *Das eingeräumte Maß der Wasserbenutzung muß im Bescheid durch eine genaue Beschreibung der zur Wasserführung dienenden Vorrichtungen (Stauwerk, Überfall, Schleusen, Fluder, Kanal, Rohrleitung, Ausgleichsbecken und andere) sowie aller sonst maßgebenden Teile der Anlage, insbesondere der hydromotorischen Einrichtung und Angabe der Gebrauchszeiten, festgesetzt werden. Das Maß der zur Benutzung kommenden Wassermenge ist, soweit tunlich, auch ziffermäßig durch Festsetzung des zulässigen Höchstausmaßes zu begrenzen. Bei Wasserkraftanlagen sind die Rohfallhöhe, die Stationsfallhöhe und die einzubauende Leistung sowie womöglich auch das Jahresarbeitsvermögen anzugeben.*

**V.5.3.1** Im gegenständlichen UVP- und mitkonzentrierten Wasserrechtsverfahren wurden die in §§ 12, 104 und 105 WRG 1959 angeführten Sach- bzw. Prüfinhalte berücksichtigt und wurde das wasserwirtschaftliche Planungsorgan beigezogen.

Die wasserrechtliche Bewilligung ist zu erteilen, wenn diese – und sei es auch nur unter Nebenbestimmungen – keine fremde Rechte gemäß § 12 WRG 1959 verletzt, öffentlichen Interessen gemäß § 105 WRG 1959 nicht beeinträchtigt werden und die Anlage dem Stand der Technik (§ 12a Abs. 2 WRG 1959) entspricht.

Nach § 12 Abs. 1 WRG 1959 ist das Maß und die Art der zu bewilligenden Wassernutzung derart zu bestimmen, dass das öffentliche Interesse (§ 105) nicht beeinträchtigt und bestehende

Rechte nicht verletzt werden. Unter öffentlichem Interesse ist das Ergebnis der Gesamtbetrachtung zahlreicher öffentlicher Interessen verschiedener Art, wie sie in § 105 beispielsweise angeführt sind, zu verstehen. Auch gilt der Grundsatz, dass durch die Benützung, Leitung und Abwehr der Gewässer fremde Rechte nicht gefährdet werden dürfen (vgl. *Oberleitner/Berger*, WRG-ON 1.04 § 12 Rz 1).

Nach der Ermittlung und Bewertung im Einzelfall betroffener öffentlicher Interessen erfolgt eine Prüfung der jeweils in Betracht kommenden Schutzmöglichkeiten in Form von Bedingungen, Auflagen, Nebenbestimmungen und Projektmodifikationen. Weitere öffentliche Interessen sind zudem in § 104a Abs. 2 WRG 1959 aufgezählt (vgl. *Oberleitner/Berger*, WRG-ON 1.04 § 105 Rz 2 und 3).

Ob die vorgesehenen bewilligungspflichtigen Maßnahmen öffentliche Interessen beeinträchtigen, ist gemäß der Bestimmung des § 105 Abs. 1 WRG 1959 zu beurteilen, welche eine demonstrative Aufzählung solcher Interessen vornimmt. Nach der Ermittlung und Bewertung im Einzelfall betroffener öffentlicher Interessen erfolgt eine Prüfung der jeweils in Betracht kommenden Schutzmöglichkeiten in Form von Bedingungen, Auflagen, Nebenbestimmungen und Projektmodifikationen. Bei Vorhaben die dem Verschlechterungsverbot gemäß § 104a Abs. 1 WRG 1959 widersprechen, sind im Rahmen der Prüfung der öffentlichen Interessen gemäß § 105 WRG 1959 zusätzlich die Bewilligungsvoraussetzungen des § 104a Abs. 2 WRG 1959 zu prüfen (vgl. *Oberleitner/Berger*, WRG-ON 1.04 §§ 104 und 105).

In konzentrierten Verfahren sind zudem die in § 104 Abs. 1 WRG 1959 demonstrativ angeführten Sach- bzw. Prüfinhalte zu berücksichtigen und unter anderem das wasserwirtschaftliche Planungsorgan beizuziehen. Anlagen haben dem Stand der Technik zu entsprechen. Verfahrensrechtliche Bestimmungen der vorläufigen Überprüfung im Sinne des § 104 WRG 1959 sind ansonsten im Verfahrensregime von UVP-Verfahren unbeachtlich (vgl. *Oberleitner/Berger*, WRG-ON 1.04 § 104 Rz 3).

Generell wurden zur Zustandsbeurteilung von Wasserkörpern aufgrund der §§ 30a und 30c WRG 1959 mehrere Verordnungen erlassen, welche Umweltziele bzw. Zielzustände für Oberflächen- und Grundwasser enthalten. Diese sind die Qualitätszielverordnung Chemie Oberflächengewässer (QZV Chemie OG, BGBl. II Nr. 96/2006 mit Änderung BGBl. II Nr. 128/2019 idgF; insbesondere § 6 leg cit), die Qualitätszielverordnung Ökologie Oberflächengewässer (QZV Ökologie OG, BGBl. II Nr. 99/2006 mit Änderung BGBl. II Nr. 369/2018 idgF; insb. § 6 leg cit) und die Qualitätszielverordnung Chemie Grundwasser (QZV Chemie GW, BGBl. II Nr. 98/2010 mit Änderung BGBl. II Nr. 248/2019 idgF; insb. § 9 leg cit).

Nachdem im gegenständlichen Verfahren geeignete und hinreichende Vorkehrungen getroffen wurden, die jede mit hoher Wahrscheinlichkeit eintretende Verletzung fremder Rechte (vgl. VwGH 25.01.2007, 2005/07/0132; 29.03.2007, 2006/07/0108) ausschließen und dessen unbehinderte und ungeschmälerzte Ausübung verbürgen (vgl. VwGH 11.5.1909, Slg 673378 zu *Mähr WRG*), liegt diesbezüglich kein Bewilligungshindernis vor.

Wie im Technischen Bericht zur wasserrechtlichen Einreichung (ON 420.1.1, BAT305-UV10-UV13WB-00-4201 F00) unter Punkt „11.2.4 Brunnen“ dargelegt, wird der Entfall der beiden durch die geplanten Baumaßnahmen direkt berührten Feldbewässerungsbrunnen BR-EB71 und BR-EB76 sowie der durch die Verlegung des Rübenlagerplatzes betroffene Brunnen BR-EB82

durch zivilrechtliche Vereinbarungen (Ablöse, Errichtung von Ersatzbrunnen etc.) abgegolten. Für den ÖBB-eigenen Nutzwasserbrunnen BR-EB81 wird - falls erforderlich - ebenfalls ein entsprechender Ersatz geschaffen werden.

Sollte keine Einigung über die Entschädigung bzw. Wiederherstellung der beeinträchtigten Wasserbenutzung zustande kommen, ist anzumerken, dass die Einräumung von Zwangsrechten, wie jenen nach §§ 60 ff WRG 1959, gemäß § 2 Abs. 3 letzter Satz UVP-G 2000 keinen Gegenstand des UVP-Verfahrens darstellt (vgl. VwGH 16.11.2017, Ra 2017/07/0042 „Murkraftwerk“).

**V.5.3.2** Die Sachverständige für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer führte (siehe Zusammenfassende Bewertung, Seite 373, Frage W2.1 zur „Beeinflussung des Grundwassers durch Veränderung der Funktionszusammenhänge“) betreffend die Einwirkung auf Gewässer Folgendes aus:

*Wässer, die in der Bauphase anfallen, werden vor der Wiederversickerung über Absetzanlagen und ggf. über Neutralisationsanlagen vorgereinigt. Für den sorgsamen Umgang mit Bauwässern und Abfällen sind organisatorische Maßnahmen ausgearbeitet worden.*

*In der Betriebsphase ist eine Beeinflussung infolge von Starkregenereignissen und die diesbezügliche Verbringung der anfallenden Oberflächenwässer über die geplanten Versickerungsanlagen und ein damit kurzfristig bedingter Einfluss auf das Grundwasserdruckniveau nicht auszuschließen. Ein ausreichend großer Abstand der Versickerungsanlagen zum Grundwasserschutzgebiet des Brunnenfeldes Ebenfurth ist in den Planungen beachtet worden. Die Schutz- und Schongebiete sind in den Entwässerungslageplänen Teil 1 bis Teil 5, EZ 415.4.11 bis 415.4.15 ersichtlich.*

*Beim Einsatz von Pflanzenschutzmitteln werden jene gewählt, die für den Einsatz im Gleisbereich zugelassen sind und im Pflanzenschutzmittelregister eingetragen sind.*

**V.5.3.3** Die Sachverständige für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer führte (siehe Zusammenfassende Bewertung, Seite 373, Frage W2.2 zur „Beeinflussung des Grundwassers durch qualitative Änderungen des Wasserhaushalts (z.B. Flüssige Emissionen)“) Folgendes aus:

*Befund und Sachverhalt*

*Im Projektareal befinden sich mehrere Anlagen zur Grundwasserentnahme, welche im Fachbeitrag Geotechnik und Hydrologie, EZ 314.1, detailliert angeführt sind. Für weitere Ausführungen zu diesen wird auf die Stellungnahme des Fachgebiet Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik verwiesen.*

*Die Fassung und Versorgung der auf der Bahntrasse anfallenden Oberflächenwässer ist gemäß dem Stand der Technik geplant worden. Die Strecke ist dazu in 16 Entwässerungsabschnitte unterteilt worden. Grundsätzlich werden die im Bereich der Bahnanlagen auftreffenden Niederschlagswässer gesammelt, über 16 Versickerungsanlagen und im Projektanfangsbereich zwischen ca. km 32,00 und ca. km 32,63, sowie zwischen ca. km 32,76 und ca. km 33,20 über begleitende Mulden in den Untergrund verbracht.*

*Über einen kurzen Abschnitt werden die Bahnwässer gedrosselt an die Kanalisation abgegeben, vgl. Fachbeitrag Geotechnik und Hydrologie, EZ 314.1. Eine zusammenfassende Auflistung der Entwässerungsabschnitte, mit Stationierung und zugehörigen Entsorgungsmaßnahmen sind in der UVE, EZ 201, Kapitel 1.1.3.6, ersichtlich.*

*Die Bemessungen zur Versickerung berücksichtigen die Vorgaben der geltenden Normen und Regelwerke, ÖBB-Regelwerk 09.04, ÖNORM B 2506-1, DWA A 138 und DWA*



*A 117. Zur Vorreinigung der anfallenden Oberflächenwässer werden Absetzbecken bzw. Absetzschächte den Versickerungsanlagen vorgeschaltet und die Anlagen mit einem 30 cm starken Oberbodenfilter entsprechend der ÖNORM B 2506-2 ausgestattet. Bezüglich des Restrisikos eines ungünstigen Einflusses auf das Grundwasser wird auf die Stellungnahme des Fachgebiet Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik verwiesen.*

*Entwässerungsgräben im Bereich von Wasserschutzgebieten werden mit Abdichtungen zur Erhöhung des Schutzes des Grundwassers bei Unfällen und Austritt von wassergefährlichen Stoffen ausgestattet. Ebenso werden Notfallschieber bei den Ableitungskanälen zu den Versickerungsbecken für den Fall eines erforderlichen Rückhaltes im Störfall vorgesehen. Störfallkonzepte werden mit der ansässigen Feuerwehr ausgearbeitet. Im Zuge der Bauarbeiten wird mit unterschiedlichem Bauwasseranfall gerechnet. Für die ordnungsgemäße Entsorgung der Bauwässer werden generell Gewässerschutzanlagen mit wenigstens einer Sedimentationsstufe und bei Betonierarbeiten werden die Wässer über eine Neutralisationsanlage geführt. Die Ableitung der Bauwässer erfolgt in die Warme Fischa und in die Leitha, sowie über Bauwassersickerbecken ausgestattet mit entsprechendem Bodenfilter. Dazu sind für die Bauphase Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von ungünstigen Auswirkungen für die Bau- und Betriebsphase erarbeitet worden, vgl. Fachbericht Oberflächenwässer, EZ 315.1.*

*Gutachterliche Stellungnahme*

*Bezüglich einer Einschätzung über eine qualitative Beeinflussung des Grundwassers wird auf die Stellungnahme des Fachgebiet Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik verwiesen.*

*Aus Sicht des Fachgebiet Wasserbautechnik und Oberflächenwässer werden bei der Ableitung der anfallenden Oberflächenwässer über Versickerungsanlagen in den Untergrund die Vorgaben der geltenden Normen, Richtlinien und Regelwerke berücksichtigt. Bei der Versorgung der Bauwässer sind geeignete Vorkehrungen zur Vorreinigung geplant worden, Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung zum Hintanhalten von ungünstigen Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser, sowie Beweissicherungsmaßnahmen für Bau- und Betriebsphase sind in der Unterlagen Fachbeitrag Oberflächenwässer, EZ 315.1 schlüssig und plausibel dargelegt worden.*

*Die Schutz- und Schongebiete sind klar in den Entwässerungslageplänen Teil 1 bis Teil 5, EZ 415.4.11 bis 415.4.15 ersichtlich.*

**V.5.3.4** Der Sachverständige für Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik (HD) führte (siehe Zusammenfassende Bewertung, Seite 373, Frage W2.2 zur „Beeinflussung des Grundwassers durch qualitative Änderungen des Wasserhaushalts (z.B. Flüssige Emissionen)“) Folgendes aus:

*Gutachterliche Stellungnahme*

*Denkmögliche Auswirkungen sind Trübungen und Verkeimungen sowie Erhöhungen des pH-Wertes im Nahbereich der Baugruben, welche bis in das Grundwasser reichen bzw. im Nahbereich von Tiefgründungen. Dies sind jedoch sehr lokal und nur temporär. Im Abstrombereich von Sickerbecken ist eine temporäre Verkeimung aufgrund der konzentrierten Einbringung von Oberflächenwasser, zumindest im Nahbereich, denkmöglich. Es erfolgt jedoch keine mehr als geringfügige Beeinflussung des Grundwassers durch qualitative Änderungen des Wasserhaushaltes.*

Der Sachverständige für Abfallwirtschaft (AW) führte (siehe Zusammenfassende Bewertung, Seite 373, Frage W2.2 zur „Beeinflussung des Grundwassers durch qualitative Änderungen des Wasserhaushalts (z.B. Flüssige Emissionen)“) Folgendes aus:

*Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Qualität des Wasserhaushalts werden in geotechnischer Hinsicht im Fachbeitrag ON 314.1 (Geotechnik und Hydrogeologie) und in abfallchemischer und abfallwirtschaftlicher Hinsicht im Fachbeitrag ON 316.1 (Abfallwirtschaft) sowohl für die Bau- als auch für die Betriebsphase beschrieben.*

*Für die Bauphase wird zusammenfassend im Fachbeitrag Geotechnik und Hydrogeologie (ON 314.1) festgehalten, dass im Hinblick auf den Wirkfaktor „qualitative Veränderung des Wasserhaushalts“ die verbleibenden Auswirkungen als geringfügig nachteilig beurteilt werden. Bestehende Wassernutzungen werden durch die gegenständlichen Baumaßnahmen berührt (ON 314.1 Geotechnik und Hydrogeologie). Zum Schutze der Brunnenanlagen wurde ein umfangreiches Maßnahmenkonzept erstellt. Im Detail wird auf die Ausführungen des SV für Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik und die diesbezüglich formulierten Maßnahmen verwiesen.*

*In ON 316.1 (Fachbericht Abfallwirtschaft) wird für die Bauphase ausgeführt, dass sich im Zuge der geplanten Baumaßnahmen für die Untergrundverhältnisse bzw. die Bodenqualitäten in den von den Arbeiten betroffenen Flächen aus abfallchemischer Sicht keine Auswirkungen (Restbelastungen) ergeben.*

*Vor Baubeginn sind die jeweiligen Bauabschnitte inklusive zusätzlicher temporärer Flächenbeanspruchungen (zB Baustelleneinrichtungsflächen, Baustellenzufahrt, Versickerungsbecken, etc.) im Rahmen der noch erforderlichen Detailuntersuchungen zu erkunden. Dabei sind als „verunreinigt“ eingestufte Abschnitte durch den nachfolgenden Aushub zu sanieren, womit die bestehende Situation im Bodenchemismus verbessert wird.*

*Temporäre Flächenbeanspruchungen sind nach Abschluss des Vorhabens wieder in den chemischen Zustand vor Baubeginn (Ausgangszustand) zu überführen.*

*Im Zuge der geplanten Baumaßnahmen ergeben sich aus fachlicher Sicht unter qualitativen Aspekten ebenfalls keine Veränderungen für das Schutzgut „Grundwasser“. Dies gilt, da etwaige Grabungsarbeiten innerhalb der wassergesättigten Bodenzone in den nach den vorliegenden Untersuchungsbefunden abfallchemisch unbelasteten Schichten stattfinden und keine Mobilisierung von Schadstoffen in gelöster Form nach sich ziehen. Belastete Aushubmaterialien, die eine Beeinträchtigung der Wasserbeschaffenheit nach sich ziehen könnten, werden in den betroffenen Baufeldern ausgehoben und entsorgt und sind zudem nur in der oberflächennahen, wasserungesättigten Zone, zu erwarten.*

*Für die Betriebsphase wird im Fachbeitrag Geotechnik und Hydrogeologie (ON 314.1) ausgeführt, dass gesamtheitlich betrachtet die verbleibenden Auswirkungen auf das hydrogeologische Umfeld hinsichtlich des Wirkfaktors „qualitative Veränderung des Wasserhaushaltes“ als lediglich geringfügig nachteilig zu beurteilen ist.*

*Im Fachbericht Abfallwirtschaft (ON 316.1) wird für die Betriebsphase ausgeführt, dass bei einem ordnungsgemäßen Betrieb aus abfallchemischer Sicht lediglich Abfälle anfallen, die der Erhaltung des Betriebszustandes dienen (zB Mähgut von den Versickerungsbecken) die jedoch keine Auswirkungen auf den Bodenchemismus nach sich ziehen.*

*Auch aus dem derzeit noch partiellen Einsatz von Schmiermitteln im Bereich von Bestandsweichen können keine nachteiligen Auswirkungen auf den abfallchemischen Bodenbestand abgeleitet werden, da entweder ein biologisch leicht abbaubares Schmier-*

*mittel verwendet wird oder durch die baulichen Adaptierungen der Bestandstrasse zudem künftig schmiermittelfreie Weichen errichtet werden. Aus fachlicher Sicht ergeben sich auch in der Betriebsphase hinsichtlich der qualitativen Aspekte keine Veränderungen für das Schutzgut „Grundwasser“.*

*Gutachterliche Stellungnahme*

*Zusammenfassend ist daher aus dem Fachgebiet Abfallwirtschaft festzuhalten, dass die Ausführungen der Projektwerberin nachvollziehbar sind und sich keine Beeinflussung des Grundwassers durch nachteilige qualitative Veränderungen des Wasserhaushalts ergeben. Hinsichtlich der Auswirkungen auf das Grundwasser wird zudem auf die Ausführungen und die formulierten Maßnahmen des SV für den Fachbereich Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik verwiesen.*

**V.5.3.5** Der Sachverständige für Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik (HD) führte (siehe Zusammenfassende Bewertung, Seite 378, Frage W2.3 zur „Beeinflussung des Grundwassers durch quantitative Änderungen des Wasserhaushalts“) aus, dass keine mehr als geringfügige Beeinflussung des Grundwassers durch quantitative Änderungen des Wasserhaushalts erfolgt.

**V.5.3.6** Die Sachverständige für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer führte (siehe Zusammenfassende Bewertung, Seite 379, Frage W2.4 zur „Beeinflussung der Oberflächenwässer durch Retentionsraumverlust und Verlust von Abflussquerschnitten“) Folgendes aus:

*Befund und Sachverhalt*

*Die Aussagen zur Abflussdynamik sind im Technischen Bericht zur wasserrechtlichen Einreichung, EZ 420.1.1, dargelegt worden. Für die Untersuchung der Abflussberechnungen ist ein insgesamt längerer Hochwasserabflussabschnitt der Leitha von der KG-Grenze Untereggendorf-Ebenfurth bis flussab der Autobahnquerung der A3 herangezogen und ein 2-dimensionales Abflussmodell unter Berücksichtigung relevanter Begleit- und Nebengewässern angewendet worden.*

*Für den projektierten Hochwasserschutz in der Betriebsphase sind zwei Rechenszenarien untersucht worden.*

- *Ist-Bestand mit Dammübertritten aus der Leitha und Ausuferungen der Warmen Fischa im Raum Ebenfurth*
- *Zukünftiger Zustand mit höherem Scheitelabfluss von max. 264 m<sup>3</sup>/s in der Leitha und Regelabfluss in der Warmen Fischa ohne Ausuferungen.*

*Die Ergebnisse der Abflussmodellierung haben für das 30- und 100-jährliche Ereignis ähnliche Verhältnisse zum Bestand ergeben. Dazu sind in den Planunterlagen die Wasserspiegeldifferenzen, EZ 420.7 und EZ 420.13, dargestellt.*

*Das Modell ist für die Bemessung der Anzahl, der Anordnung und der Abmessungen von Flutbrücken herangezogen worden. Mit diesem wird die Dimensionierung sichergestellt und nachgewiesen, dass die Abflussverhältnisse für Dritte und Unterlieger nicht merkbar verändert werden. Als einzige Kompensation ist eine Dammaufhöhung des rechten Hochwasserschutzdammes in Neufeld an der Leitha zwischen Bahnbrücke und Kläranlage um 10 cm erforderlich.*

*Für die Errichtung der neuen Brücke werden an den Ufern der Leitha Baustelleneinrichtungsflächen benötigt. Weiter werden als Absicherungsmaßnahmen zum Schutz der Leitha vor Verunreinigungen infolge von Betonschneidearbeiten temporäre Einengung der Abflussquerschnitte erforderlich sein. Diese Arbeiten sind gleichzeitig mit der Geschiebeentfernung des Wasserverbandes Leitha III geplant, um zusätzliche Störungen*

*kurz zu halten und sie werden auf die Dauer von einem Monat beschränkt sein. Auch sind im Bereich der Pfeiler der Warmen Fische für Bohr- und Rammarbeiten kurzzeitige Schüttungen vorgesehen. Die Errichtung der Baubrücke über die Warme Fische wird unter Berücksichtigung der Fischlaichzeit erfolgen. Zur Gewährleistung von Hangwasserabflüssen und Vorlandabflüssen wird die Errichtung der Flutbrücken und Unterführungen vor den Dammschüttungen durchgeführt.*

*Aufgrund der oben genannten Maßnahmen wird betreffend der Trennwirkung und der Flächenbeanspruchung von einer merkbar nachteiligen Auswirkung in der Bauphase ausgegangen.*

*Für die Betriebsphase erfolgt eine geringe Änderung des Abflussquerschnitts durch die Widerlager der neuen Brücke über die Leitha. Diese kommen innerhalb der Niederwasser- bzw. Mittelwasserrinne zu liegen. Durch die Entfernung des Mittelpfeilers der bestehenden Leithabrücke wird eine Verbesserung der Flusssdynamik und des Sedimenttransportes der Leitha erwartet. Einher geht die Entfernung mit einer Wasserspiegelabsenkung ca. 400 m flussauf und flussab der Leithabrücke bei HQ100-Abflüssen der Leitha. Für den Unterliegerbereich sind keine Abflussänderungen bei Hochwasserereignissen in den Auswertungen erkennbar.*

*Die Widerlager der Brücke über die Warme Fische sind an den Böschungsdämmen situiert und stellen keine Einschränkungen auf den mittleren Abfluss der Warmen Fische dar.*

*Im Bereich der Verkehrsstation Ebenfurth kann es bis zur Umsetzung von Hochwasserschutzmaßnahmen zu gewissen Vorlandabflüssen infolge von Leitha-Hochwasser kommen. Dies wird durch die Errichtung eines durchgehenden Bahngrabens und durch die Tiefenlinie zwischen der Park & Ride Anlage Ebenfurth und dem Ortsgebiet entschärft. Die entlang der Bahntrasse und der Warmen Fische anfallenden Oberflächenwässer können weiterhin durch die den bahnbegleitenden Entwässerungsgraben sowie die Errichtung der Unterführungen entlang der Bahntrasse und der Güterwege zwischen Ebenfurth und Landegg abfließen. Flutöffnungen an den wesentlichen Gräben, wie auch Durchlässe an den Geländetiefpunkten zwischen Warmer Fische und Leitha erlauben den Hochwasserabfluss. Die Entwicklung der Leitha-Mäander wird weitgehend nicht beschränkt, was durch die ostseitigen ökologischen Ausgleichsflächen unterstützt wird.*

#### *Gutachterliche Stellungnahme*

*In den vorliegenden Unterlagen sind die Ausführungen zu den Abflussverhältnissen der Oberflächenwässer nachvollziehbar und plausibel dargelegt. Die Hochwassermodellierung hat keine nachteilige Beeinflussung der Retentionsräume ergeben. Durch die Anordnung von Flutbrücke und Durchlässen bleibt das Abflussgeschehen aufrecht, Größe und Anzahl ist mit den Modellierungen bestätigt worden. Aus Sicht des Fachgebietes Wasserbautechnik und Oberflächenwässer sind infolge der Ergebnisse der Untersuchungen keine nachteiligen Auswirkungen für Dritte und Unterlieger erkennbar.*

**V.5.3.7** In der mündlichen Verhandlung beantwortete die Sachverständige die zum 2. Edikt eingelangte Stellungnahme hinsichtlich der Thematik Hochwasserschutz bzw. zum Einfluss auf das Abflussgeschehen und den Abflussquerschnitt durch die neu zu errichtende Eisenbahnbrücke über die Leitha mit Verweis auf den Fachbeitrag Oberflächenwässer (ON 315.1) und den Technischen Bericht zur wasserrechtlichen Einreichung (ON 420.1.1) zusammengefasst (siehe vollständig auf Seite 5f der Beilage ./18 zur Verhandlungsschrift „Gutachterliche Auseinandersetzungen mit den Einwendungen vor der Verhandlung (09.06.2023)“) so, dass ein Eingriff in die bereits umgesetzten Hochwasserschutzmaßnahmen oder in die Rückhalteflächen durch das

Vorhaben nicht erkennbar ist. Aus den vorliegenden Untersuchungen zu den Auswirkungen des Hochwasserabflusses geht hervor, dass diese ähnlich in Bestand und Betrieb sind. Teils sind sogar lokale Verbesserungen hinsichtlich Hochwasserabfuhr und Verkläusungssicherheit (Leithabrücke) als auch Geschiebehaushalt zu erwarten. Näheres ist Beilage ./18 zur Verhandlungsschrift zu entnehmen.

**V.5.3.8** Die Sachverständige für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer führte (siehe Zusammenfassende Bewertung, Seite 380, Frage W2.5 zur „Beeinflussung der Oberflächenwässer durch qualitative Änderungen des Wasserhaushalts (z.B. Flüssige Emissionen)“) Folgendes aus:

Befund und Sachverhalt

*Die Bewertung über die qualitativen Auswirkungen auf den Wasserhaushalt durch das gegenständliche Projekt in der Bau- und Betriebsphase ist im Umweltverträglichkeitskonzept, EZ 201, erläutert.*

*Im Zuge der Errichtungsphase können infolge der Umbauarbeiten bei der Eisenbahnbrücke über die Leitha und die Neuerrichtung der Brücke über die Warme Fischa Einträge von Staub und Fremdmaterial in die Gewässer nicht gänzlich verhindert werden. Dadurch kann es in dieser Phase zu Trübungen der Gewässer kommen. Auch beim Abtrag des Betonpfeilers der Brücke über die Leitha ist eine pH-Wert Veränderung durch den Kontakt mit Beton möglich, wird jedoch aufgrund des Alters des Pfeilers als nicht relevant erachtet.*

*Während der Bauarbeiten an der Warmen Fischa werden die anfallenden Bauwässer vor der Ableitung über mobile Gewässerschutzanlagen und im Fall von alkalischen Wässern durch den Kontakt bei Betonarbeiten über Neutralisationsanlagen vorgereinigt. Die Arbeiten sind auf einen kurzen Zeitraum beschränkt. Eine fachgerechte Entsorgung der Abfälle, Rückstände und des Aushubmaterials ist vorgesehen. Aufgrund der Vorkehrungen werden die Auswirkungen betreffend die qualitative Veränderung der Oberflächengewässer während der Bauphase als geringfügig nachteilig erachtet.*

*Die auf den Bahnanlagen anfallenden Oberflächenwässer während des Betriebes werden geordnet gesammelt und über Versickerungsbecken bzw. -mulden, welche mit einem Bodenfilter gemäß den Vorgaben der ÖNORM B 2506-2 ausgestattet sind, dem Untergrund zugeführt. Im Bereich von Grundwasserschutzgebieten wird auf einen entsprechenden Abstand der Sickeranlagen zu diesen geachtet bzw. gedichtete Bahngräben ausgeführt. Die Schutz- und Schongebiete sind in den Entwässerungslageplänen Teil 1 bis Teil 5, EZ 415.4.11 bis 415.4.15 ersichtlich.*

*Es fallen weder Abfälle noch Verunreinigungen an, die in die Gewässer gelangen. Diffuser Einträge an der Leithabrücke entsprechen in Menge als auch in Qualität dem Bestand. Wasserentnahmen und Wassereinleitungen sind nicht geplant. Aus diesen genannten Gründen werden die Auswirkungen auf die Oberflächengewässer im Projektgebiet als geringfügig nachteilig eingeschätzt.*

*Weiter sind Vermeidungs-, Verminderungs- und Präventivmaßnahmen ausgearbeitet worden, die nachteilige Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt vermeiden bzw. einschränken sollen. Auch Beweissicherungen und Nachsorgemaßnahmen sind zum Schutz der Umwelt geplant worden.*

*Für die Bau- und Betriebsphase sind diese Maßnahmen zum Schutz der Oberflächengewässer in der UVE, EZ 201, beschrieben.*

*Für die Bauphase sind Maßnahmen zu folgenden Themenpunkten erarbeitet worden:*

- Gewässerschutz- und Waschanlagen OFG-BA-01 und OFG-BA-02, OFG-BA-05

- *Umgang mit Gefahrenstoffen OFG-BA-03*
- *Vorgaben für den Materialieneinbau und Gerätschaften OFG-BA-04 und OFG-BA-06a, sowie OFG-BA-07, OFG-BA-17*
- *Entwässerungsanlagen und Bodenfilter OFG-BA-14 und OFG-BA-15*
- *Vorgaben der EVN-Naturkraft zum Pottendorfer Werkskanal OFG-BA-17*
- *Löschwasserbereitstellung OFG-BA-21*
- *Abbruchkonzept zur Brücke über die Leitha und Brücke über den Oberwerkskanal OFG-BA-22*
- *Information von Dritten OFG-BA25*

*Für die Betriebsphase sind Maßnahmen zu folgenden Themenpunkten erarbeitet worden:*

- *Betriebsvorschriften für Entwässerungsanlagen und Brückenbauwerke OFG-BE01*
- *Entwässerungsanlagen OFG-BE02*
- *Arbeiten an den Gewässern – Instandsetzung und Wartungsarbeiten OFG-BE04*
- *Hochwasserschutz – Wartungs- und Kontrollarbeiten OFG-BE05*

*Zusätzlich sind Angaben in Bezug auf Naturkatastrophen betreffend Hochwasserschutz, Freiboard und Erosionsschutz sowie Nachsorgung und Instandhaltung angegeben worden (OFG-PRÄ-1, OFG-PRÄ-2, OFG-PRÄ-3, OFG-PRÄ-4, OFG-PRÄ-6).*

*Beweissicherungsmaßnahmen zum Schutz der Oberflächengewässer sind ausgearbeitet worden und werden in der Bauphase durch eine fachlich einschlägige Bauaufsicht überwacht, in der Betriebsphase werden Kontrollen und Schadensaufnahmen, z.B. nach sämtlichen außergewöhnlichen Ereignissen, aufgenommen und dokumentiert.*

*Bauphase:*

- *TV Befahrungen der Entsorgungsanlagen OFG-BA-3-BW*
- *Ereignisbezogene Schadensaufnahme OFG-BA-6-BW*
- *Datenlogger GSA OFG-BA-7-BW*

*Betriebsphase:*

- *Ablaufproben Versickerungsanlagen GSA OFG-BE-1-BW*
- *Ereignisbezogene Schadensaufnahmen GSA OFG-BE-3-BW*

#### *Gutachterliche Stellungnahme*

*Aus Sicht des Fachgebietes Wasserbautechnik und Oberflächenwässer sind die qualitativen Auswirkungen auf die Oberflächengewässer im Einreichoperat zum Projektvorhaben schlüssig und nachvollziehbar behandelt worden. Der Stand der Technik und die Vorgaben der einschlägigen Normen und Regelwerke sind beachtet und in den Planungen umgesetzt worden.*

*Die qualitativen Effekte durch das Vorhaben werden in verständlicher und plausibler Weise als geringfügig nachteilig in der Bauphase dargestellt, in der Betriebsphase wird eine qualitative Beeinflussung als nicht relevant erachtet.*

*Die Behandlung und Ableitung der anfallenden Niederschlagswässer sind klar und plausibel dargelegt worden. Für Bau und Betriebsphase sind Maßnahmen zum Schutz der Oberflächenwässer ausgearbeitet und in den Unterlagen verständlich erläutert worden. Diese beziehen sich auf die Fassung, den Rückhalt und die Vorreinigung von anfallenden Bauwässer und Oberflächenwässern, ebenso werden Vorgaben für den Materialieneinbau zur Vermeidung von ungünstigen Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser dargelegt.*

*Generell werden seitens des Fachgebietes die qualitativen Auswirkungen auf die Oberflächengewässer aufgrund der vorgesehenen Maßnahmen, sowie ausgearbeiteten Vermeidungs- und Verminderungsstrategien und Beweissicherungen als geringfügig nachhaltig erachtet.*

*Seitens des Fachgutachters sind unter W5 zusätzliche zwingende Maßnahmen ergänzt worden.*

**V.5.3.9** Die Sachverständige für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer führte (siehe Zusammenfassende Bewertung, Seite 383, Frage W2.6 zur „Beeinflussung der Oberflächenwässer durch quantitative Änderungen des Wasserhaushalts“) Folgendes aus:

*Befund und Sachverhalt*

*Die Bewertung der quantitativen Auswirkungen infolge des gegenständlichen Projektes für Bau- und Betriebsphase sind im Umweltverträglichkeitskonzept, EZ 201, erläutert. Im Zuge der Errichtung der Bahnbrücke über die Warme Fischa sind temporäre Schütungen vorgesehen, die eine quantitative Veränderung des Wasserhaushaltes bewirken können. Bei erforderlichen Umlegungen von wasserrechtlich bewilligten Einbauten werden für die Dauer der Arbeiten Provisorien errichtet, sowie leistungsstarke Abwasserhaltungen vorgesehen. Durch die Errichtung von Baustraßen werden teilweise die Grabenstrukturen zwischen Leitha und Warmer Fischa beansprucht, für die Aufrechterhaltung des Abflussgeschehens werden temporäre Verrohrungen eingerichtet. Basierend auf diesen Gegebenheiten werden für die Bauphase geringfügig nachteilige quantitative Auswirkungen für den Wasserhaushalt erwartet.*

*Für die Betriebsphase sind umfangreiche Maßnahmen zur Fassung und geordneten Ableitung der anfallenden Niederschlagswässer über Versickerungsanlagen vorgesehen, wodurch infolge der Bahnentwässerung von keinen quantitativen Auswirkungen auf den Wasserhaushalt der Oberflächengewässer ausgegangen wird. Wasserentnahmen und Wassereinleitungen sind nicht vorgesehen. Über einen kurzen Streckenabschnitt werden die auftreffenden Oberflächenwässer gedrosselt in den Bestandskanal der ABA Pottendorf eingeleitet. Die anfallenden diffusen Einträge an der Leithabrücke entsprechen in ihrer Menge dem Bestand und bewirken demnach keine maßgeblichen Änderungen.*

*Bei Betrachtung vorhabensbedingter Effekte durch schwere Unfälle kann es aus wasserwirtschaftlicher Sicht im Bereich des Bahndammes zwischen Leitha und Sportplatz Ebenfurth (Hochwasserschutzdamm) zu Schäden am Damm kommen. Unter der Annahme, dass solch ein Unfall zu einem tangentialen Auftreffen führen wird, werden die Schäden als Damm als nicht wesentliche Beeinflussung für die Dichtigkeit und Gewährleistung des Hochwasserschutzes erachtet. Bei Entgleisungen im Bereich der Querung der Warmen Fischa sind Beeinträchtigungen der Standsicherheit und der Dichtigkeit des Begleitdammes nicht ausgeschlossen, was zu einem Auslaufen der Warmen Fischa in Richtung Leitha führen kann, weshalb in diesem Fall die Begleitdämme überprüft und kurzfristig instandgesetzt werden.*

*Für die Bau- und Betriebsphase sind Maßnahmen zum Schutz der Oberflächengewässer in der UVE, EZ 201, unter Berücksichtigung der in der Qualitätszielverordnung Chemie Oberflächenwässer vorgeschriebenen Parameter aufgezählt.*

*Für die Bauphase sind Maßnahmen zu folgenden Themenpunkten erarbeitet worden:*

- *Errichtung und Nutzung von Baustraßen OFG-BA-06a und OFG-BA-06b*
- *Hochwasserschutz, -alarmplan und Hochwasserabflussbereiche OFG-BA-09, OFG-BA-010, OFG-BA-11*

- *Absicherungen vor Hangwasser OFG-BA-12*
- *Rekultivierung, Böschungssicherung, Dammbbruch OFG-BA-13*
- *Gewässerabdichtungen betreffend Warme Fische und Pottendorfer Kanal OFG-BA-16 und OFG-BA-16 und OFG-BA-17*
- *Sicherungen vor Erosionen OFG-BA-118a und OFG-BA-18b*
- *Mindestberme Leithabrücke OFG-BA-20*
- *Abbruchkonzept zur Brücke über die Leitha und Brücke über den Oberwerkskanal OFG-BA-22*
- *Information von Dritten OFG-BA25*

Für die Betriebsphase sind Maßnahmen zu folgenden Themenpunkten erarbeitet worden:

- *Betriebsvorschriften für Entwässerungsanlagen und Brückenbauwerke OFG-BE01*
- *Entwässerungsanlagen OFG-BE02*
- *Erosionsschutz – Abflusshemmende Wirkungen OFG-BE03*
- *Arbeiten an den Gewässern – Instandsetzung und Wartungsarbeiten OFG-BE04*
- *Hochwasserschutz – Wartungs- und Kontrollarbeiten OFG-BE05*
- *Hochwasserwarnungen an den Unterführungen OFG-BE06*

*Schutz- und Beweissicherungsmaßnahmen werden in der Bauphase von einer fachlich einschlägigen Bauaufsicht überwacht.*

*Zusätzlich sind Angaben in Bezug auf Naturkatastrophen betreffend Grabendichtungen im Bericht von Wasserschutzgebieten sowie Nachsorgung und Instandhaltung angegeben worden (OFG-PRÄ-6).*

*Beweissicherungsmaßnahmen zum Schutz der Oberflächenwässer sind ausgearbeitet worden und werden in der Bauphase durch eine fachlich einschlägige Bauaufsicht überwacht.*

Bauphase:

- *Gewässerschutz- und Waschanlagen OFG-BA-01 und OFG-BA-02, OFG-BA-05*
- *Umgang mit Gefahrenstoffen OFG-BA-03*
- *Vorgaben für den Materialieneinbau und Gerätschaften OFG-BA-04 und OFG-BA-06a, sowie OFG-BA-07, OFG-BA-17*
- *Entwässerungsanlagen und Bodenfilter OFG-BA-14 und OFG-BA-15*
- *Vorgaben der EVN-Naturkraft zum Pottendorfer Werkskanal OFG-BA-17*
- *Löschwasserbereitstellung OFG-BA-21*
- *Abbruchkonzept zur Brücke über die Leitha und Brücke über den Oberwerkskanal OFG-BA-22*
- *Information von Dritten OFG-BA25*

Betriebsphase:

- *Regenwasserpumpwerke OFG-BE-2-BW*
- *Ereignisbezogene Schadensaufnahme OFG-BE-3-BW*
- *Hochwasser OFG-BE-4-BW*

Gutachterliche Stellungnahme

*Aus Sicht des Fachgebietes Wasserbautechnik und Oberflächenwässer sind die quantitativen Auswirkungen auf die Oberflächengewässer im Einreichoperat zum Projektvorhaben schlüssig und nachvollziehbar behandelt worden. Der Stand der Technik und die Vorgaben der einschlägigen Normen und Regelwerke sind beachtet und in den Planungen umgesetzt worden.*



*Die quantitativen Effekte auf den Wasserhaushalt werden in verständlicher und plausibler Weise als geringfügig nachteilig in der Bau- und Betriebsphase dargestellt. Die Fassung und Ableitung der anfallenden Niederschlagswässer sind klar und plausibel dargelegt worden. Der Hochwasserabfluss und die Abflusssdynamik werden in den Planungen klar umschrieben.*

*Für Bau und Betriebsphase sind Maßnahmen zum Schutz der Oberflächenwässer ausgearbeitet und in den Unterlagen verständlich erläutert worden. Diese beziehen sich auf die Fassung und Ableitung von anfallenden Bauwässer und Oberflächenwässern, ebenso werden Vorgaben für den Materialeinbau zur Vermeidung von ungünstigen Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser dargelegt.*

*Generell werden seitens des Fachgebietes die quantitativen Auswirkungen auf die Oberflächengewässer aufgrund der vorgesehenen Maßnahmen, sowie ausgearbeiteten Vermeidungs- und Verminderungsstrategien und Beweissicherungen als teilweise geringfügig nachhaltig erachtet.*

*Seitens des Fachgutachters sind unter W5 zusätzliche zwingende Maßnahmen ergänzt worden.*

**V.5.3.10** Die Sachverständigen für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer (WT) und Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik (HD) (siehe Zusammenfassende Bewertung, Seite 385, Frage W3 zur „Stand der Technik“) kommen zusammengefasst zu dem Schluss, dass das Vorhaben dem Stand der Technik entspricht und in den Einreichunterlagen die zugrunde gelegten Normen, Richtlinien und Regelwerke und weiterführendes Datenmaterial umfassend dargelegt sind (einschließlich der Berücksichtigung der Allgemeine Abwasseremissionsverordnung und der Qualitätszielverordnungen/QZV Chemie Oberflächengewässer und Ökologie Oberflächengewässer).

**V.5.3.11** Hinsichtlich der Fragestellung nach dem UVP-G 2000 zur Vermeidung von Immissionen und einer bleibenden Schädigung des Gewässerzustands gemäß § 24f Abs. 1 Z 2 lit. b UVP-G 2000, wird auf die obigen Ausführungen unter Punkt I.V.2 der Begründung verwiesen (siehe auch in der Zusammenfassenden Bewertung, Seite 387, Frage W4.1).

**V.5.3.12** Die Sachverständigen für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer (WT) führt aus, dass das Vorhaben den öffentlichen Interessen nicht entgegensteht und dabei unter anderem der Nationale Gewässerbewirtschaftungsplan berücksichtigt wurde, und kommt hinsichtlich der Genehmigungsvoraussetzung des § 105 WRG zum Schluss (siehe Zusammenfassende Bewertung, Seite 388ff, Fragen W4.2ff), dass (für/durch) das Vorhaben aus fachlicher Sicht ...

- eine Beeinträchtigung oder eine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit oder gesundheitsschädliche Folgen nicht zu befürchten ist [§ 105 Abs. 1 lit. a WRG]. Dies auch aus Sicht des Sachverständigen für Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik einschließlich der Bestätigung des Sachverständigen für Humanmedizin (HD).
- eine erhebliche Beeinträchtigung des Ablaufes der Hochwässer nicht besteht [§ 105 Abs. 1 lit. b WRG], mit einem Verweis auf die geplanten Durchlässe und Flutöffnungen sowie den zukünftigen Gewässerquerschnitt der Leitha-Brücke (neue Brückenwiderlager und Entfernung des Mittelpfeilers) und die bereits gesetzten und geplanten Hochwasserschutzmaßnahmen (insgesamt keine wesentliche nachteilige Beeinflussung laut vorliegender „worst case“ – Abflussuntersuchungen, siehe hierzu in ZB zu Frage W4.2d).

- mit bestehenden oder in Aussicht genommenen Regulierungen von Gewässern im Einklang steht [§ 105 Abs. 1 lit. c WRG], insofern als, dass der weitgehend natürliche Zustand des Gewässers unter dem Gesichtspunkt der Zugehörigkeit zum Natura 2000 Gebiet angestrebt wird
- keinen schädlichen Einfluss auf den Lauf, die Höhe, das Gefälle oder die Ufer der natürlichen Gewässer herbeiführt [§ 105 Abs. 1 lit d WRG] bzw. können generell unter der Voraussetzung der Berücksichtigung der Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen die verbleibenden Auswirkungen in der Bauphase als unwesentlich bzw. gering und jene in der Betriebsphase als gering und teilweise als Verbesserungen erachtet werden. Zur Dotierung der Grabenstrukturen zwischen Leitha und Warmer Fischa werden Flutbrücken und Durchlässe angeordnet, die den bisherigen Zustand erhalten sollen. Brücken- und Objektentwässerungen werden zu Versickerungsanlagen abgeleitet und nicht kontaminierte Regenwässer an den Tragwerken über Tropftüllen in die Leitha abgeführt. Ein Eingriff ins Ufer und eine Verengung des Gewässerquerschnittes durch die Brückenwiderlager der neuen Leitha-Brücke werden unter anderem durch die Entfernung der Mittelpfeiler kompensiert.
- nicht die Beschaffenheit des Wassers nachteilig beeinflusst wird [§ 105 Abs. 1 lit e WRG] mit einem Verweis auf die obigen Ausführungen zur Beeinflussung der Oberflächenwässer und Grundwasser durch qualitative und quantitative Änderungen des Wasserhaushalts und damit zusammenhängende Umweltschutzmaßnahmen (siehe auch in Zusammenfassende Bewertung, Fragen W2.5 und W2.6). In der Betriebsphase finden keine direkten Einleitungen in Oberflächengewässer statt. In Bezug auf den Herbizideinsatz ergänzt der Sachverständige für Gewässerökologie, dass jener nach dem Stand der Technik und nur im unbedingt erforderlichen Ausmaß erfolgt sowie ausschließlich glyphosatfreie Produkte verwendet werden.
- keine wesentliche Behinderung des Gemeingebrauches oder eine Gefährdung der notwendigen Wasserversorgung entsteht [§ 105 Abs. 1 lit. f WRG], unter anderem auch weil in der Bauphase Bauwässer vor deren Einleitung über Gewässerschutzanlagen und teilweise auch über Neutralisationsanlagen (Betonwässer) geführt und in der Betriebsphase die Oberflächenwässer der Bahnanlagen gefasst und über Versickerungs- und Versickerungsmulden mit Bodenfiltern gemäß ÖNORM B 2506-2 und damit unter Vorreinigung dem Untergrund zugeführt werden. Wesentlich ist hier laut dem Sachverständigen für Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik (HD) insbesondere die fachgerechte Umsetzung der Sicherung des Horizontalfilterbrunnens Pottendorf III zur Aufrechterhaltung der kommunalen Wasserversorgung.
- eine Verschwendung des Wassers nicht eintreten wird [§ 105 Abs. 1 lit. h WRG]. Die Wasserversorgung zur Reinigung der Personendurchgänge sowie der Bahnsteige der Verkehrsstationen erfolgt durch Anschluss an das Wasserversorgungsnetz der Gemeinde Pottendorf bzw. Ebenfurth bzw. wird für den Löschwasserfall eine Saugstelle am Pottendorfer Werkskanal genutzt.
- den Interessen der wasserwirtschaftlichen Planung an der Sicherung der Trink- und Nutzwasserversorgung nicht widerspricht [§ 105 Abs. 1 lit. I WRG] mit Verweis auf die auf die Berücksichtigung der eingeplanten Maßnahmen und unter Einhaltung der vorgeschriebenen Auflagen

- (hinsichtlich einer Beeinträchtigung des ökologischen Zustandes der Gewässer [§ 105 Abs. 1 lit. m WRG] wird auf die Ausführungen des Sachverständigen unten verwiesen)
- keine wesentliche Beeinträchtigung der sich aus anderen gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften resultierenden Zielsetzungen ergibt [§ 105 Abs. 1 lit. n WRG]

**V.5.3.13** Die Sachverständigen für Gewässerökologie (GW) führt (siehe Zusammenfassende Bewertung, Seite 391, Frage W4.2 d zur „schädlicher Einfluss auf den Lauf, die Höhe, das Gefälle oder die Ufer der natürlichen Gewässer“) ergänzend Folgendes aus:

*Lauf und Sohlage der Leitha werden durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt. Allerdings erfolgt im Querungsbereich lokal ein Eingriff in die Ufer. Es verbleibt eine Einengung des Gewässerquerschnittes, die jedoch aufgrund der Restwassersituation in der Leitha keine unmittelbaren Auswirkungen auf die Gewässerökologie zeigt. Zudem erfolgt durch das Entfernen des bestehenden Mittelpfeilers eine Kompensation der Querschnittsverengung und der Ufersicherungen.*

*Im Rahmen des 3. NGP sind Maßnahmen zur Verbesserung des ökologischen Zustandes der Leitha vorgesehen. Aufgrund des vorrangigen Hochwasserschutzes der Siedlungsgebiete sowie der Wasserkraftnutzung der warmen Fische und des Pottendorfer Werkskanals bleibt die Mittelwasserführung der Leitha jedoch auch bei Umsetzung limitiert, so dass das geplante Projekt der Zielerreichung nicht entgegensteht. Hervorzuheben ist, dass durch die Rücknahme des linksseitigen Hochwasserschutzdammes flussab der Brücke das Potential dynamischer Uferentwicklung gefördert wird und durch Flächensicherung im Bereich der Leithamäander die dynamische Entwicklung nachhaltig ermöglicht wird.*

**V.5.3.14** Die Sachverständigen für Gewässerökologie (GW) führt (siehe Zusammenfassende Bewertung, Seite 398, Frage W4.2 zu „wesentliche Beeinträchtigung des ökologischen Zustandes der Gewässer“ [§ 105 Abs. 1 lit. m WRG]) Folgendes aus:

*Befund und Sachverhalt*

*Durch das Vorhaben werden die Wasserkörper 1000520040 der Leitha, 1000520034 der Fische und 1002580000 – Pottendorfer Werkskanal gequert.*

*Der Wasserkörper 1000520040 der Leitha befindet sich gemäß NGP 2021 in einem schlechten ökologischen Zustand zufolge hydro-morphologischer Belastungen.*

*([Verweis](#) auf Tabelle aus NGP 2021\_Wasserkörpertabellen/FG-Zustand.pdf)*

*Die künstlichen Wasserkörper der Warmen Fische und des Pottendorfer Werkskanals werden im NGP 2021 hydromorphologisch nicht bewertet, weisen jedoch bezüglich der stofflichen Komponenten des ökologischen Zustandes eine Zielverfehlung auf. Das ökologische Potential wird als mäßig oder schlechter bewertet.*

*Für das Projektgebiet ergeben die Ist-Zustandsaufnahmen gemäß Fachbericht Gewässerökologie (Einlage 312.01) folgende Zustandsbewertung der untersuchten Gewässerabschnitte. [[Verweis](#) auf Tabellen 69 und 73]*

*Die Untersuchungsergebnisse im Projektgebiet stimmen mit der Bewertung des ökologischen Zustandes der Wasserkörper großteils überein. Allerdings wird der schlechte fisch-ökologische Zustand der Leitha im untersuchten Abschnitt nicht bestätigt. Auch die im NGP 2021 ausgewiesene mäßige stoffliche Belastung der warmen Fische wird durch die vorliegenden Untersuchungen nicht bestätigt. Eine erhöhte organische Belastung wird nur im Nordast aufgrund unzureichender Wasserführung indiziert.*

*Der Pottendorfer Werkskanal (Oberwerkskanal, Unterwerkskanal) wird aufgrund ähnlicher hydromorphologischer Verhältnisse und stofflicher Belastungen wie die warme Fischa bewertet.*

*Alle Wasserkörper im Vorhabensbereich weisen Sanierungsbedarf auf. Zur Behebung der hydromorphologischen Defizite an der Leitha wurde im Auftrag der Niederösterreichischen und Burgenländischen Landesregierungen ein Gewässerentwicklungs- und Risikomanagementkonzept (GE-RM) für die Leitha erstellt (ARGE freiland Umweltconsulting ZT GmbH & Revital Inegrative Natur-raumplanung GmbH 2021).*

*Die im GE-RM Leitha dargestellten Maßnahmen für die Gewässerentwicklung beziehen sich auf*

- *Die Wiederanbindung von Auwäldern durch flächigen Geländeabtrag (M15)*
- *Herstellung des Gewässerkontinuums durch ausreichende Restwasserdotations (M16)*
- *Herstellung des Gewässerkontinuums durch Entfernung von Wanderhindernissen (M17)*
- *Ermöglichen einer standorttypischen Sohldynamik durch Entfernen von Uferbauten (M18)*
- *Ermöglichen einer Sohldynamik und Herstellung des Gewässerkontinuums durch Einbau von strömungslenkenden Elementen und somit durch Strömungskonzentration bei NW und MW (M20 und M23)*

*Folgende Maßnahmen liegen außerhalb des Planungsbereiches:*

- *Migrationshindernisse in Eggendorf (M17)*
- *Strukturierungsmaßnahmen in Ebenfurth und Landegg (M20)*
- *Pottendorfer Au (M23)*

*Sämtliche der oben genannten Maßnahmen zur Gewässerentwicklung hängen von einer ausreichenden Wasserführung bei NW und MW ab. Im selben Maße, wie Restwasser in die Leitha abgegeben wird, kommt es zur Reduktion des Mittelwasserabflusses in der Warmen Fischa.*

*Die geplanten Gewässerquerungen greifen weder in den bestehenden noch in den künftigen Nieder/Mittelwasserabfluss von Leitha bzw. Warmer Fischa ein, liegen jedoch im Mittelwasserabflussbereich des hydrologischen Referenzzustandes der Leitha.*

*Gutachterliche Stellungnahme*

*In der Betriebsphase erfolgt keine stoffliche Belastung der Oberflächengewässer.*

*Geringen lokalen Einschränkungen der Uferdynamik im Querungsbereich der Leitha steht die Entfernung des Mittelpfeilers der Bestandsbrücke gegenüber. Hinzu kommt die Flächensicherung im Bereich der Leithamäander, die eine weiter dynamische Entwicklung des Flusslaufs nachhaltig absichert. Auch die geplante Vorlandabsenkung und Rücknahme des Hochwasserschutzdammes flussab der Leithaquerung steht im Einklang mit den gemäß GE-RM Leitha zur Verbesserung des ökologischen Zustandes vorgesehenen Maßnahmen. Konkrete Maßnahmen des GE-RM Leitha im Einflussbereich des Vorhabens werden durch das Vorhaben weder verhindert noch erheblich in ihrer Umsetzung erschwert. Es ist daher keine Verschlechterung des ökologischen Zustandes der Leitha zufolge der Verwirklichung des Vorhabens anzunehmen.*

*In den künstlichen Gewässern warme Fischa und Pottendorfer Werkskanal verbleiben nur punktuelle Eingriffe außerhalb des Mittelwasserabflussbereiches. Eine Verschlechterung des ökologischen Zustandes ist daraus nicht abzuleiten. Hinsichtlich des Sanierungsgebotes ist festzuhalten, dass als Zielzustand das gute ökologische Potential zu erreichen ist. Gemäß Maßnahmenansatz wird das gute ökologische Potential über die*

wirksamsten Maßnahmen und der besten Annäherung an die ökologische Durchgängigkeit definiert.

Diese werden im Fachbericht Gewässerökologie gemäß Leitfaden des BMLRT (2021) nachvollziehbar hergeleitet und betreffen:

- Strukturierung von Sohle und Uferbereich
- Durchgehende Beschattung durch Gehölze
- (Geringfügig) höhere Dotation des Nord-Asts
- Bachabkehr außerhalb der Laichzeit der vorherrschenden Arten
- Herstellung der Fischdurchgängigkeit

Das Vorhaben steht der Umsetzung dieser Maßnahmen nicht entgegen.

**V.5.3.15** Die Sachverständigen für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer (WT), Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik (HD) sowie Gewässerökologie (GW) kommen zur Frage, ob das Vorhaben mit einem anerkannten wasserwirtschaftlichen Rahmenplan, einer Schutz- oder Schongebietsbestimmung, einem Sanierungsprogramm, dem Nationalen Gewässerbewirtschaftungsplan, dem Hochwasserrisikomanagementplan, einem Regionalprogramm oder mit sonstigen wichtigen wasserwirtschaftlichen Planungen in Widerspruch steht, zusammengefasst zu dem Schluss (siehe Zusammenfassende Bewertung, Seite 401ff, Frage W4.3 und W.5 zu „wasserwirtschaftliche Planungen und Rahmenplan“ [§ 104 Abs. 1 lit i]), dass das Projektgebiet sich am Rande eines Brunnenschutzgebiet- bzw. Grundwasserschutzgebietes befindet mit den dazugehörigen Fassungsanlagen des Gemeindewasserverbandes Ebenfurth-Pottendorf. Die Trasse quert zudem das Widmungsgebietes des wasserwirtschaftlichen Rahmenprogramms „Mitterndorfer Senke“, widerspricht jedoch nicht den dort formulierten Widmungszielen. Die Auswirkungen auf die Grundwasserschutz- und -schongebiete werden infolge der Berücksichtigung der geltenden normativen Grundlagen, sowie des Abrückens der geplanten Entwässerungsanlagen und das Vorsehen von dichten Ableitungsgräben als gering erachtet.

Nachdem ein kleiner Teil des Vorhabens im bescheidmäßig ausgewiesenen Schutzgebiet des Vertikalfilterbrunnens Pottendorf III zu liegen kommt und das gegenständliche Bauvorhaben den dort geltenden Nebenbestimmungen bzw. Bescheidauflagen grundsätzlich widerspricht, wird/wurde parallel zum gegenständlichen Verfahren zugunsten der geplanten Baumaßnahmen eine Änderung des Schutzgebietsbescheids angestrebt. Aus der Sicht des Sachverständigen Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik (HD) muss jedenfalls zwingend vor Baubeginn der neue Schutzgebietsbescheid vorliegen und wurde dahingehend ein entsprechender Auflagenvorschlag formuliert (siehe Nebenbestimmung IV.1.3.3 (HD03)).

Das Bauvorhaben liegt zudem im Nahbereich des Schutzgebietes des Brunnenfeldes Ebenfurth und liegt am Ende des Projektabschnittes das „Grundwasserschongebiet Zillingsdorf“ (LGBl. Nr. 6900/57-1).

Grundsätzlich widerspricht das Bauvorhaben den wasserwirtschaftlichen Planungen nicht und wurden auch die Vorgaben des 3. Nationalen Gewässerbewirtschaftungsplanes in der UVE berücksichtigt, sowie auch die Richtlinie zum Hochwasserrisikomanagement der Europäischen Kommission.

**V.5.3.16** Die Sachverständige für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer führte in der Zusammenfassende Bewertung (siehe Seite 402, Frage W4.4 zur „einwandfreie Beseitigung anfallender Abwässer“ [§ 104 Abs. 1 lit h WRG] oder damit zusammenhängend auch zu den obigen Ausführungen zu § 32 WRG) Folgendes aus:

#### Befund und Sachverhalt

*In der Bauphase werden die anfallenden Bauwässer fachgerecht über Neutralisationsanlagen und Gewässerschutzanlagen entsorgt.*

*Die von den Arbeiten betroffenen Abwasserleitungen werden durch gesonderte Maßnahmen geschützt bzw. werden ausreichend leistungsstarke Provisorien für diese Zeit errichtet.*

*Im Betrieb werden die Regenwässer über Versickerungsbecken bzw. -mulden abgeführt. Eine Teilstrecke wird gedrosselt in das Bestandnetz der Gemeinde Pottendorf eingeleitet.*

*Im Detail sind die Planungen zu den Entwässerungsmaßnahmen für die Betriebsphase im Teilbericht Entwässerung, EZ 415.4.1, dargelegt. Die Strecke ist in 16 Entwässerungsabschnitte geteilt worden. Die Bemessungsniederschlag ist den Angaben des Hydro-graphischen Dienstes entnommen worden und es ist ein 10-jährliches Regenerignis über eine Zeitreihenberechnung ausgeführt worden. Die Abflussbeiwerte sind entsprechend dem ÖBB RW 09.04 angesetzt worden. Alle Versickerungsgräben und -becken werden mit einem 30 cm starken Oberbodenfilter gemäß ÖNORM B 2506-2 ausgestattet. Den Becken wird ab einer Flächengröße von 300 m<sup>2</sup> ein Absetzbecken vorgeschaltet. Im Trenndamm zwischen Absetz- und Versickerungsbecken bzw. im Zuleitungskanal zu Becken ohne Absetzbecken wird ein Schacht mit Absperrvorrichtung für Störfälle angeordnet. Befindet sich die Einleitung der Entwässerungsanlage unterhalb des Bemessungswasserspiegels wird die Einleitstelle mit Rückstauverhinderung versehen.*

*Im Bereich der Grundwasserschutzgebiete werden die Entwässerungsgräben mit einer mineralischen Abdichtung ausgeführt. Oberflächenwässer der unbefestigten Begleitwege werden flächig versickert.*

#### Gutachterliche Stellungnahme

*Seitens des Fachgebietes Wasserbautechnik und Oberflächenwässer wird die fachgerechte Beseitigung der anfallenden Abwässer als gegeben erachtet.*

*Die Bemessungen der Anlagen zur Entsorgung sind gemäß den normativen Grundlagen geplant worden.*

*Für die Bauphase sind entsprechende Maßnahmen für die geordnete Ableitung der Bauwässer vorgesehen worden, welche nachvollziehbar in den Einreichunterlagen, EZ 315.1, dargelegt sind.*

*Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung, sowie Beweissicherung und Unfallverhütung sind schlüssig ausgearbeitet und beschrieben worden, vgl. UVE, EZ 201.*

**V.5.3.17** Die Sachverständigen für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer (WT), Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik (HD), Gewässerökologie (GW) kommen in der Zusammenfassenden Bewertungen (siehe Seite 403, Frage W4.6 zu [Verschlechterungsverbot gemäß § 104a WRG]) zum Schluss, dass – unter Berücksichtigung der umfangreiche Vorkehrungen, Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen, Beweissicherungen und Nachsorgemaßnahmen – durch das Vorhaben mit keiner Verschlechterung des Zustandes eines Oberflächenwasser- oder Grundwasserkörpers zu rechnen ist.

#### **V.5.4 Zusammenfassung**

Sämtliche als zwingend erforderlich erachteten Maßnahmen wurden als Nebenbestimmungen in den Spruch des Bescheids übernommen und verbindlich vorgeschrieben. Zur Überwachung der Einhaltung sowohl der projektierten als auch der bescheidmäßig vorgeschriebenen Maßnahmen wird entsprechend den Bescheidauflagen eine wasserrechtliche Bauaufsicht gemäß

§ 120 WRG 1959 bestellt werden. Die im Bescheidspruch vorgeschriebene Bauvollendungsfrist gemäß § 112 WRG 1959 ist nach dem von der Antragstellerin vorgesehenen Bauzeitplan sowie nach einem allfälligem Rechtsmittelverfahren bemessen.

Die in den Nebenbestimmungen vorgesehenen wasserrechtlichen Bauaufsichten gemäß § 120 Wasserrechtsgesetz 1959 (wasserbautechnisch, hydrogeologisch, gewässerökologisch) werden von der Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 (BMK) bestellt.

Zu den bezughabenden Trassenentwässerungsanlagen wird darauf hingewiesen, dass diese entweder Eisenbahnanlagen oder Teile von Eisenbahnanlagen bzw. Zugehör zu Eisenbahnanlagen darstellen und somit auch unter Berücksichtigung der mitanzuwendenden materiellen Genehmigungsbestimmungen des EisbG genehmigt werden. Hinsichtlich allenfalls durch die im Vorhaben enthaltenen wasserbautechnischen Maßnahmen verletzter subjektiv-öffentliche Rechte wird auf das Überwiegen des öffentlichen Interesses gemäß § 31f EisbG verwiesen.

Zusammengefasst geht die ho. Behörde im Hinblick auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen der Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen und des wasserrechtlichen Ermittlungsverfahrens davon aus, dass – insbesondere durch die Feststellung, dass der Stand der Technik (§ 12a WRG) eingehalten wird und keine öffentlichen Interessen gemäß §§ 105 und 104 WRG verletzt werden – das Bauvorhaben den Bestimmungen des Wasserrechtsgesetzes 1959 entspricht und unter Berücksichtigung der Maßnahmen die beantragten wasserbautechnischen Maßnahmen genehmigt werden können.

## **V.6 Zum Ausschluss der aufschiebenden Wirkung von allfälligen Bescheidbeschwerden**

### **V.6.1 Anregung vom 10. Oktober 2023 und ergänzende Stellungnahme vom 10. November 2023**

Mit Schreiben vom 10. Oktober 2023 regte die ÖBB Infrastruktur AG an, die Behörde möge die aufschiebende Wirkung von allfälligen Bescheidbeschwerden ausschließen.

Die Anregung auf Ausschluss der aufschiebenden Wirkung wurde im gegenständlichen Fall auf folgende Baumaßnahmen am Vorhabensbestandteil des Ausbaus der Pottendorfer Linie eingeschränkt (siehe auch unter Punkt 2.2 „Zum Umfang“ in der Anregung):

- Neubau des gesamten Vorhabenbereichs an der Pottendorfer Linie zwischen ca km 32.000 und 40.640 samt Errichtung der Ein- und Ausmündung in die Schleifen- (bis km 117.350, etwa 250 m) und Rückschleifengleise (bis km 0.360, etwa 150 m) und Erhöhung der maximalen Geschwindigkeit auf 160 km/h,
- Adaptierung der Verkehrsstation Pottendorf-Landegg,
- Neuerrichtung der Eisenbahnbrücke über den Oberwerkskanal bei km 34.871 (Pottendorfer Linie),
- Errichtung der niveaufreien Unterwerfung für das Gleis 1 der Pottendorfer Linie zwischen km 35.066 und 36.761 (Pottendorfer Linie),
- Errichtung der Straßenbrücke (Gemeindestraße) über die Pottendorfer Linie bei km 35.975 inkl provisorischer Anbindung an die bestehende Gemeindestraße in Richtung Süden,
- Errichtung des Technikgebäude km 35.955 inkl Schaltgerüst 1 und Funkmast,

- Errichtung des Versickerbeckens Nr 10 l.d.B. bei km 36.250 sowie der Hauptkabeltrasse l.d.B.

Die angeführten Baumaßnahmen dienen laut Anregung der Sicherstellung der Inbetriebnahme der ausgebauten Pottendorfer Linie im September 2027. Vom Ausschluss der aufschiebenden Wirkung nicht umfasst ist damit der Vorhabenteil des Neubaus der Schleife Ebenfurth durch das Natura 2000-Gebiet „Feuchte Ebene Leithaauen“ (inkl. der damit zusammenhängenden Natur- und Alternativenprüfung).

Die ÖBB Infrastruktur AG legte am 10. November 2023 aufgrund einer Aufforderung durch die ho. Behörde eine ergänzende Stellungnahme zur Klarstellung der Dringlichkeit des vorzeitigen Vollzuges vor sowie eine Darstellung verschiedener möglicher betrieblicher Folgenszenarien eines Verzugs (Szenarien, für den Fall, dass die Aufrechterhaltung dieser Wegverbindung nicht in geplanter Form erfolgen kann).

### **V.6.2 Begründung der Anregung auf Ausschluss der aufschiebenden Wirkung**

Die ÖBB begründete ihre Anregung (ab Punkt 2.4.3.2) vom 10. Oktober 2023 im Speziellen folgendermaßen:

*Die Umlegung der Fernverkehrszüge und des schnellen Nahverkehrs zwischen Wr. Neustadt und Wien Meidling von der Südbahn auf die Pottendorfer Linie per 09/2027 ist konkret aus folgenden Gründen erforderlich:*

- *Im Bahnhof Wien Meidling sind im Bereich der Bahnsteige 1-4, zur Implementierung des neuen Sicherungssystems ETCS Level II only für die Aufnahme des neuen S-Bahntaktes (2,5-Minuten-Intervall) im Bereich der S-Bahn-Stammstrecke Wien und der Südbahn, Baumaßnahmen im Zeitraum 09/2027 - 12/2027 (also bereits in einem Zeitraum ab 3 Monate vor dem Fahrplanwechsel 12/2027) notwendig. Das Führen von Fernverkehrszügen von der Südbahn über diese Bahnsteige (insbesondere Bahnsteig 4) ist daher ab 09/2027 sowohl technisch als auch betrieblich (Bahnsteigbelegung) nicht mehr möglich. Da zusätzlich die Bahnsteige 5-6 zukünftig für den schnellen Fernverkehr der Weststrecke (in Richtung Linz, Salzburg, Passau) reserviert sind, muss der schnelle Fernverkehr der Südstrecke daher über die Bahnsteige 7-8 in Wien Meidling abgewickelt werden und daher über die Pottendorfer Linie im Bahnhof Wien Meidling ein-/ausfahren.*
- *Nur dadurch kann die Implementierung des neuen S-Bahntaktes (2,5-Minuten-Intervall) im Bereich der S-Bahn-Stammstrecke Wien ab 12/2027 (Fahrplanwechsel) umgesetzt werden, folgend den umfangreichen Baumaßnahmen auf der S-Bahn-Stammstrecke Wien in den Jahren 2025 bis 2027, ebenfalls unter Belegung der Bahnsteige 1-4 in Wien Meidling.*
- *Für die geplante Verdichtung des Nahverkehrs auf der Südbahn zwischen Wr. Neustadt und Wien Meidling werden*
  - *aufgrund der Bestrebungen von VOR/Land NÖ/Land Wien,*
  - *korrespondierend mit der Verdichtung der Verkehre auf der S-Bahn-Stammstrecke Wien (angestrebter 2,5-Minuten-Takt),*
  - *sowie zur Gewährleistung des verdichteten Taktes entlang der Südbahn in Verbindung mit der S-Bahn-Stammstrecke für den benötigten Nahverkehr (5-Minuten-Takt Wien Meidling – Wien Liesing; 10-Minuten-Takt Wien Liesing – Mödling (siehe unten)),*



die derzeit durch die Fernverkehrszüge und dem schnellen Nahverkehr belegten Trassen benötigt. Zur Vorbereitung des verdichteten Nahverkehrstaktes auf der Südbahn werden bereits aktuell und folgend bis 2027 diverse Baumaßnahmen auf der Südbahn umgesetzt (Bahnhofsumbauten, Bahnsteigverlängerungen mit den entsprechenden Begleitmaßnahmen wie Gleisbauarbeiten und Maßnahmen zur Barrierefreiheit etc.) und somit die infrastrukturellen Voraussetzungen geschaffen.

- Die Umlegung des Personenverkehrs  $\geq 160\text{km/h}$  (Railjet, EC, IC, Nachtzüge, Eilzüge und REX-Züge) und des Güterverkehrs von der Südbahn auf die Pottendorfer Linie ist aus weiterem folgenden Grund notwendig: Der Abschnitt Mödling – Wien Meidling ist in den Schienennetznutzungsbedingungen (SNNB) 2024 unter Punkt 4.6 als überlastete Infrastruktur gemäß § 65c Abs 1 EISbG ausgewiesen. Der Streckenabschnitt zählt mit bis zu 400 Zügen pro Werktag schon heute zu einem der am stärksten frequentierten im gesamten ÖBB-Netz. Die Umlegung der o.a. Züge von der Südbahn auf die Pottendorfer Linie führt zu einer Entlastung dieses Abschnittes und schafft gleichzeitig die Möglichkeit zur Umsetzung des Projektes Wien Meidling – Mödling „viergleisiger Ausbau der Südstrecke zwischen Meidling und Mödling“ (durch zwei zusätzliche Gleise werden die infrastrukturellen Voraussetzungen geschaffen, um dem wachsenden Bedarf nach einer leistungsfähigen Anbindung des Raums südlich von Wien an die Hauptstadt nachzukommen). Die Entflechtung von S-Bahn und schnellem Nahverkehr schafft neue Kapazitäten für einen dichteren S-Bahnverkehr: Ab 2030 sind ein 5-Minuten-Takt der S-Bahn sowie zusätzliche schnelle Nahverkehrsverbindungen zwischen Wien Meidling und Wien Liesing sowie ab 2032 ein 10-Minuten-Takt der S-Bahn zwischen Wien Liesing und Mödling vorgesehen.

- Sicherstellung der aufgrund der übergeordneten Planungen im Integrierten Taktfahrplan ITF entlang der gesamten Südachse hinterlegten Fahrzeiten, folgend der Inbetriebnahme Koralmbahn und Semmering-Basistunnel: Das Zielkonzept des Fernverkehrs in den Bundesländern Steiermark und Kärnten, mit den Knoten-Kanten-Zeiten und damit sämtlichen Anschlussmöglichkeiten, kann damit bereits mit der Inbetriebnahme des Koralmtunnels endgültig umgesetzt werden. Damit entstehen aber relativ enge Fahrzeiten für den Fernverkehr auf der Südachse, die durch Zwänge im Konzept des Integrierten Taktfahrplanes entstehen.

Aufgrund der o.a. Notwendigkeit, die Fernverkehrszüge per 09/2027 auf die Pottendorfer Linie umzulegen, und aufgrund der beschriebenen Fahrzeitzwänge entsteht das Erfordernis, die Strecke zwischen Wr. Neustadt und Wien Meidling in einer Fahrzeit von 25 min zurückzulegen. Diese erforderlichen Fahrzeiten lassen nicht nur keine Einschränkungen zu, sondern bedingen den Ausbau der Pottendorfer Linie auf  $V_{\max} = 200\text{ km/h}$  bzw im Bereich von Ebenfurth auf eine VzG-Geschwindigkeit von  $160\text{ km/h}$ .

Zusätzlich ist in Hinblick auf die Nutzung von Synergien sowie die Vermeidung von doppelten Verkehrseinschränkungen eine Abstimmung der Bauphasen auf der Pottendorfer Linie mit den Bauphasen des Vorhabens „Wr. Neustadt, Nordkopf“ vorgesehen (im Zuge des Projektes „Wr. Neustadt Nordkopf“ wird die nördliche Bahnhofsein-/ausfahrt vom derzeit 3-gleisigen Bestand in eine 4-gleisige Anlage umgebaut):

- Da bei beiden Projekten umfangreiche Betriebs- und Verkehrseinschränkungen und damit Verschlechterungen für die Bahnkunden entlang der Pottendorfer Linie einhergehen (zB Sperre der S60 zwischen Ebenfurth und Wr. Neustadt bzw zwischen Wampersdorf und Wr. Neustadt und Ersatz durch Schienenersatzverkehre mittels Bussen), werden die Bauphasen

des Projektes „Wr. Neustadt Nordkopf“ mit den Bauphasen des gegenständlichen Vorhabens abgestimmt. Dieser Umstand bedingt wiederum, dass die Bauphasen des gegenständlichen Vorhabens im Bereich der Pottendorfer Linie gleichzeitig mit den Bauphasen des Projektes „Wr. Neustadt Nordkopf“ im Zeitraum 2025 bis spätestens 09/2027 umzusetzen sind.

- Zusätzlich sind die Bauphasen des Projektes „Wr. Neustadt Nordkopf“ in der vorliegenden Planung mit den Bauphasen des gegenständlichen Vorhabens abgestimmt, weil die Inbetriebnahme der durchgehenden 2-Gleisigkeit im Bereich der Ein-/Ausmündung der Pottendorfer Linie in/aus dem Bahnhof Wr. Neustadt und damit die Fertigstellung der entsprechenden Bauphasen „Wr. Neustadt Nordkopf“ per 09/2027 (gleichzeitig mit der 2-Gleisigkeit im Bereich Ebenfurth) zur Aufnahme des Fernverkehrs und des schnellen Nahverkehrs auf der Pottendorfer Linie abgestimmt ist.
- Aufgrund der nachfolgenden Bauphasen im Bereich der bis 09/2027 durch den Fernverkehr und schnellen Nahverkehr genutzten Gleise und Bahnsteige, können diese ab 09/2027 durch den Fernverkehr und schnellen Nahverkehr – so er weiterhin zwischen Wr. Neustadt und Wien Meidling über die Südbahn fahren müsste – nicht mehr genutzt werden, weshalb die durchgehende 2-Gleisigkeit in Richtung Pottendorfer Linie per 09/2027 gewährleistet sein muss.
- In weiterer Folge werden durch Abschluss der Baumaßnahmen „Wr. Neustadt Nordkopf“ die vollen Kapazitäten auf der Südbahn, folgend der Fertigstellung der Baumaßnahmen auf der S-Bahn-Stammstrecke Wien, für die Verdichtung des Nahverkehrs zwischen Wien Meidling und Wr. Neustadt, und in Vorbereitung zur Inbetriebnahme des Semmering-Basistunnels, sichergestellt.

## Reinvestitionen und Instandhaltungsmaßnahmen

### 2.4.4.1 Allgemeines

Zusätzlich zu den bisherigen Ausführungen entstehen bei weiteren Projektverschiebungen Aufwendungen und Kosten hinsichtlich Instandhaltungen und Reinvestitionen. Sowohl die Anlagen der Pottendorfer Linie im betroffenen Abschnitt als auch des Bahnhofes Ebenfurth sind am Ende ihrer Lebensdauer angelangt bzw haben ihre technische Lebensdauer bereits überschritten. Bei einer verspäteten Umsetzung der Baumaßnahmen betreffend die Pottendorfer Linie sind umfangreiche Maßnahmen betreffend die Instandhaltung sowie Reinvestitionen notwendig, deren Umsetzung aufgrund des Ablaufs der technischen bzw wirtschaftlichen Nutzungsdauer der Anlagen dringend erforderlich ist, um den Betrieb aufrechterhalten zu können. Welche konkreten Anlagen(teile) davon umfasst sind, wird in der Folge gezeigt.

### 2.4.4.2 Pottendorfer Linie (Pottendorf Landegg – Ebenfurth)

- *Unterbau: schlechter Unterbauzustand mit Auswirkungen auf den Gleisoberbau (Entwässerungsprobleme, Gleislageprobleme, Spritzstellen, und damit schlechter Schotterbettzustand).*
- *Aufgrund des Zustandes des Unterbaus mussten bereits erhöhte Instandhaltungsmaßnahmen sowie eine provisorische Instandsetzung mittels Gründlicher Durcharbeitung im Jahr 2023 durchgeführt werden, um den Verkehr aufrecht erhalten zu können. Das war jedoch*

*nur eine provisorische Maßnahme, es werden Langsamfahrstellen (La) und damit eine Destabilisierung des Fahrplanes (Probleme zur Einhaltung des Fahrplanes) in hohem Grade erwartet.*

- *Oberbau: Schienen der Form 54E2 (Baujahr 1988) haben die technische Liegedauer unter dem Aspekt der Dauerfestigkeit gem ÖBB Regelwerk 07.02.01 bereits weit überschritten. Es werden Langsamfahrstellen und damit eine Destabilisierung des Fahrplanes in hohem Grade erwartet (La-Prognose: Reduktion von derzeit 140 km/h auf 100 km/h).*

*Derzeit wird davon ausgegangen, dass – zusätzlich zu den bereits erhöhten Instandhaltungsmaßnahmen – eine Erneuerung der Gleisanlagen ab 2026 jedenfalls erforderlich sein wird, da selbst mit intensiven Instandhaltungsmaßnahmen, die derzeit bereits umgesetzt werden müssen, die Bestandsanlage nicht mehr aufrechterhalten werden kann. Die Erneuerung der Anlage könnte im Rahmen der Maßnahmen an der Pottendorfer Linie umgesetzt werden, wenn das Projekt zeitgerecht umgesetzt wird.*

#### 2.4.4.3 Pottendorfer Linie (Umfahrung Ebenfurth)

*Schienen der Form 54E2 (Baujahre 1982-1988) haben die technische Liegedauer unter dem Aspekt der Dauerfestigkeit gem ÖBB Regelwerk 07.02.01 bereits weit überschritten, die Betonschwellen weisen vermehrt Längsrisse auf.*

*Es werden Langsamfahrstellen und damit eine Destabilisierung des Fahrplanes in hohem Grade erwartet (La-Prognose: Reduktion von derzeit 140 km/h auf 100 km/h ab 12/2026).*

*Derzeit wird davon ausgegangen, dass – zusätzlich zu den bereits erhöhten Instandhaltungsmaßnahmen – eine Erneuerung der Gleisanlagen ab 2026 jedenfalls erforderlich sein wird, da selbst mit intensiven Instandhaltungsmaßnahmen, die derzeit bereits umgesetzt werden müssen, die Bestandsanlage nicht mehr aufrechterhalten werden kann.*

#### 2.4.4.4 Zusammenfassung

*Bei plangemäßer Umsetzung können umfangreiche Reinvestitionsmaßnahmen verhindert werden. Bei einer weiteren Verschiebung der derzeit geplanten Inbetriebnahme müssen die maßgeblichen Teile der Anlage erneuert werden. Die Kosten dafür wären insofern als frustrierte Aufwendungen zu verbuchen, weil sie durch den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung nicht anfallen würden.“*

In der der **ergänzenden Stellungnahme vom 10. November 2023** ergänzte die ÖBB ihre Anregung (ab Punkt 2) folgendermaßen:

#### „2. ZUR BETRIEBSPFLICHT IM DETAIL

##### 2.1 Allgemeines

*Betriebspflichten von Eisenbahnunternehmen sind an mehreren Stellen im EISbG positivrechtlich verankert. Die allgemeine Betriebspflicht einer öffentlichen Eisenbahn ergibt sich dabei zunächst aus § 2 Eisenbahngesetz 1957 (idF kurz: EISbG; dazu sogleich, 2.2). Aus § 22 Abs 3 EISbG ergibt sich zudem die Pflicht eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens, die Eisenbahninfrastruktur für Eisenbahnverkehrsunternehmen*

zur Verfügung zu stellen (vgl unten, 2.3).

Dem korrespondiert die sondergesetzlich begründete Betriebspflicht der ÖBB-Infrastruktur AG nach den Bestimmungen des Bundesbahngesetzes.

Schließlich bestehen aber auch vertragliche Verpflichtungen der ÖBB-Infrastruktur AG, etwa gegenüber dem Bund, eine bedarfsgerechte Schieneninfrastruktur zur Verfügung zu stellen (vgl unten, 2.4).

## 2.2 Zur allgemeinen Betriebspflicht

2.2.1 § 2 EisbG enthält eine Definition öffentlicher Eisenbahnen und des öffentlichen Verkehrs sowie die allgemeine Betriebspflicht eines Eisenbahnunternehmens (idF kurz EisbU), als Betreiber einer öffentlichen Eisenbahn. Diese Betriebspflicht ergibt sich va in Zusammenschau mit § 28 EisbG, der eine Einstellung des Betriebes einer Bewilligungspflicht unterwirft (vgl Catharin/Gürtlich/Walder-Wintersteiner, Eisenbahngesetz4 (2022), Seite 453.): Die Betriebspflicht besteht also auf Bestandsdauer der genehmigten Eisenbahn und ihrer Strecken, bis die Einstellung wegen wirtschaftlicher Unzumutbarkeit der Fortsetzung des Betriebes oder zumindest die Abtragung und Außerbetriebnahme nach eisenbahnbaurechtlichen Bestimmungen behördlich bewilligt ist (vgl Catharin/Gürtlich/Walder-Wintersteiner, Eisenbahngesetz4 (2022), Seite 578.)

2.2.2 Der Umstand, dass die Einstellung des Betriebs einer öffentlichen Eisenbahn einer behördlichen Bewilligung bedarf, ergibt (e contrario) auch bzw implizit die das EisbU betreffende Betriebspflicht. Der (Fort-)Betrieb einer öffentlichen Eisenbahn ist für den Gesetzgeber insofern von immenser Bedeutung, als er normiert hat, dass sich das EisbU auch im Falle wirtschaftlicher Unzumutbarkeit dennoch um einen Fortbetrieb durch ein anderes EisbU bemühen muss (vgl § 28 Abs 4 EisbG). Erst mit der behördlichen Entscheidung wird das EisbU von der Betriebspflicht entbunden.

## 2.3 Zur Betriebspflicht gemäß § 22 EisbG

2.3.1 Zusätzlich zur Betriebspflicht gemäß § 2 EisbG normiert § 22 EisbG eine Betriebspflicht für Eisenbahnverkehrsunternehmen (idF kurz EisbVU). Gemäß dieser Bestimmung hat ein EisbVU, das Eisenbahnverkehrsdienste im Personenverkehr auf öffentlichen Eisenbahnen erbringt, diese bedarfsgerecht anzubieten. Entsprechend werden Eisenbahninfrastrukturunternehmen (idF kurz EisbIU) in § 22 Abs 3 EisbG verpflichtet, die Eisenbahninfrastruktur den EisbVU zwecks Zuganges anzubieten und zur Verfügung zu stellen.

2.3.2 § 22 Abs 3 EisbG weist somit auch auf die Betriebspflicht eines EisbIU hin: EisbIU, die nicht selbst Verkehrsleistungen erbringen, müssen die Infrastruktur anbieten (somit von sich aus Aktivitäten setzen) und zur Verfügung stellen (den zugangsberechtigten EisbVU Zugang gewähren). (vgl Catharin/Gürtlich/Walder-Wintersteiner, Eisenbahngesetz4 (2022), Seite 578.)

## 2.4 Zur bundesbahnrechtlichen Betriebspflicht der ÖBB-Infrastruktur AG

2.4.1 Analog zu den Bestimmungen über die Bau- und Betriebspflicht konzessionierter Eisenbahnen gem § 14 ff EisbG kommt der Antragstellerin als Betreiberin der magistralen nationalen Eisenbahninfrastruktur gem § 31 Bundesbahngesetz (BBG) die (auch) hoheitlich erteilte „Aufgabe“ zu, „eine bedarfsgerechte und sichere Schieneninfrastruktur (einschließlich Hochleistungsstrecken)“ zu planen, zu bauen und instandzuhalten. Das Gesetz erteilt der ÖBB-Infrastruktur AG aber auch den ausdrücklichen Auftrag, dass diese Infrastruktur „bereitgestellt und betrieben wird“.

2.4.2 *Die ÖBB- Infrastruktur AG trifft also – in Übereinstimmung mit den allgemeinen Vorgaben des EisbG – eine sondergesetzlich begründete, gesetzliche Verpflichtung insbesondere im Bereich der Hauptbahnen den Betrieb mit optimaler Verfügbarkeit sicherzustellen.*

## 2.5 Zur vertraglichen Betriebspflicht

2.5.1 *Den Bestimmungen der § 55b EisbG und §§ 42 Abs 1 und 2 Bundesbahngesetz entsprechend, wurde die Betriebspflicht der Antragstellerin auch in vertraglichen Regelungen umgesetzt: Konkret wurde etwa je ein Zuschussvertrag zwischen dem Bund und der Antragstellerin zur Rahmenplanperiode 2022 - 2027 abgeschlossen (Beide abrufbar unter [https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/eisenbahn/infrastruktur\\_fahrzeuge/finanzierungsvertrag.html](https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/eisenbahn/infrastruktur_fahrzeuge/finanzierungsvertrag.html)). Aus den Verträgen sowie den zugrundeliegenden gesetzlichen Bestimmungen ergibt sich die Verpflichtung, den Ausbau des Schienennetzes in Abstimmung mit dem Bund (in Form eines gemeinsam ausgearbeiteten und langfristigen Infrastrukturplans, „abgestimmtes Zielnetz“) vorzunehmen und bedarfsgerechte Schieneninfrastruktur zur Verfügung zu stellen (Vgl je Z 3 lit a der allgemeinen Zuschussbedingungen der Zuschussverträge). Dadurch werden die zentralen, in § 31 BBG normierten gesetzlichen Aufgaben zu vertraglichen Verpflichtungen aufgrund von mit den hoheitlichen Gebietskörperschaften getroffenen Verträgen.*

2.5.2 *Somit ist die Antragstellerin auch vertraglich zur Bereitstellung (und sohin im Ergebnis auch zum Betrieb) der nationalen Eisenbahn-Infrastruktur verpflichtet.*

## 2.6 Zwischenergebnis

*Als Zwischenergebnis kann somit festgehalten werden, dass sowohl gesetzliche als auch vertragliche Betriebspflichten der Antragstellerin bestehen, die die Aufgabe zur zeitgerechten Schaffung und maximalen Verfügbarhaltung einer bedarfsgerechten Infrastruktur umfasst.*

## 2.7 Zur Aufrechterhaltung/Schaffung von Verbindungen im Detail

2.7.1 *Vor dem Hintergrund der oben dargestellten, die Antragstellerin treffenden Pflichten, erlaubt sich die Antragstellerin der guten Ordnung halber nochmals auf die mit gegenständlicher Eingabe vorgelegte Präsentation zu verweisen und Folgendes zusammenfassen: Die Maßnahmen an der Pottendorfer Linie sollen in einem ersten Schritt die Umlegung des Fernverkehrs und des schnellen Nahverkehrs zwischen Wr. Neustadt und Wien Meidling von der Südbahn ermöglichen, die aufgrund von Baumaßnahmen im Bahnhof Meidling (für die Implementierung des neuen Sicherheitssystems ETCS Level II only für die Aufnahme des neuen S-Bahntaktes von 2,5 Minuten) notwendig ist. Die Baumaßnahmen und damit die Umlegung muss ab 09/2027 erfolgen (vgl dazu im Detail Seite 8 der Anregung). Die Szenarien, für den Fall, dass die Aufrechterhaltung dieser Wegverbindung nicht in dieser Form erfolgen kann, sind ebenfalls im Detail der Anregung sowie der Präsentation zu entnehmen.*

2.7.2 *Die Umsetzung der Maßnahmen an der Pottendorfer Linie ist aber nicht nur vor dem zuletzt genannten Hintergrund dringend erforderlich. In einem weiteren Schritt soll Personenverkehr  $\geq 160$  km/h und Güterverkehr von der Südbahn auf die Pottendorfer Linie umgelegt werden, um den in den Schienennetznutzungsbedingungen 2024 als überlastete Infrastruktur gemäß § 65c Abs 1 EisbG ausgewiesenen Abschnitt Mödling – Wien Meidling zu entlasten und die Verdichtung des Nahverkehrs auf der Südbahn zwischen Wien Meidling und Wr. Neustadt zu ermöglichen (vgl dazu ebenfalls die Anregung).*

2.7.3 *Wie der Präsentation sowie der Anregung zu entnehmen ist, bestehen weitere, sich aus übergeordneten Planungen sowie der Nutzung aus Synergien ergebende Zusammenhänge zu anderen Projekten, deren Umsetzung die Aufgabe der Antragstellerin – in Erfüllung ihrer vertraglichen und gesetzlichen Verpflichtungen – ist.*

*Zusammenfassend wiederholt die Antragstellerin daher ihre Anregung, es möge im vordringlichen öffentlichen, insbesondere Verkehrsinteresse an der unterbrechungsfreien, hoch verfügbaren und leistungsfähigen Versorgung der Bevölkerung mit funktionierenden öffentlichen Eisenbahnverkehrsdienstleistungen die aufschiebende Wirkung von Rechtsmitteln gegen die behördliche Genehmigung bescheidmäßig aberkannt werden.“*

In der der **ergänzenden Stellungnahme vom 10. November 2023** beigelegten Präsentation legte die ÖBB Infrastruktur AG ihre Conclusio hinsichtlich der Folgeszenarien eines Verzugs dar:

*„Unabhängig von den gewählten Szenarien führt eine Projektverschiebung des Projektes „Ebenfurth; Errichtung Schleife“ jedenfalls zu einer Verzögerung bei der Gesamtinbetriebnahme des S-Bahnsystems in der gesamten Ostregion um zumindest 2 Jahre.*

*→ Damit können die im S-Bahnprojekt hinterlegten Ziele vollständig erst zeitlich verzögert lukriert werden.*

*→ Die infrastrukturellen Abhängigkeiten der betroffenen Rahmenplanvorhaben in Wien, Niederösterreich und dem Burgenland drohen den laufenden Betrieb weiter einzuschränken.*

*→ Die zeitgleiche Umstellung der Stellwerkstechnologie (Betriebsführung) in den einzelnen Bauvorhaben beeinträchtigen den BFZ-Migrationsplan und den strategischen Bauzeitenplan für die Ostregion.*

*→ Länderverträge mit Wien, Niederösterreich und dem Burgenland sind auf Umsetzbarkeit – vor allem in Bezug auf Inbetriebnahmen – neu zu evaluieren.*

*→ Gesamtzeitplan bereits sehr knapp vor der Frist betreffend Klimaneutralität Verkehr 2040 gemäß Verkehrsmasterplan 2030.*

*Unabhängig vom gewählten Szenario führt eine Verschiebung des Projektes „Ebenfurth; Errichtung Schleife“ zu Verschlechterungen bei bestehenden Nahverkehrsdiensten der Ostregion.*

*→ Verlängerte Reisezeiten (insbes. auf der Verbindung Wien Meidling – Eisenstadt/Sopron/Deutschkreutz).*

*→ Entfallende Anschlussverbindungen in den regionalen Knoten.*

*→ Entfall der Direktverbindung Wien Meidling – Eisenstadt (Einführung ab FPW 12/2023).*

*→ Anpassungen in der Produktion der Zugverkehre werden notwendig (zB zusätzl. Garnituren, Brechen von Verkehren), da die derzeitige Durchbindung von/nach Bratislava-P. nicht mehr möglich ist.“*

### **V.6.3 Zu den Voraussetzungen für den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung (AW)**

**V.6.3.1** Gemäß § 13 Abs. 2 VwGVG kann die Behörde die aufschiebende Wirkung mit Bescheid ausschließen, wenn nach Abwägung der berührten öffentlichen Interessen und Interessen anderer Parteien der vorzeitige Vollzug des angefochtenen Bescheides oder die Ausübung der durch den angefochtenen Bescheid eingeräumten Berechtigung wegen Gefahr im Verzug drin-

gend geboten ist. Ein solcher Ausspruch ist tunlichst schon in den über die Hauptsache ergehenden Bescheid aufzunehmen. Im Beschwerdeverfahren kann das BVwG jenen Ausspruch der Behörde gemäß § 22 Abs. 3 VwGVG auf Antrag aufheben oder abändern, wenn es die Voraussetzungen der Zuerkennung bzw. des Ausschlusses der aufschiebenden Wirkung anders beurteilt oder wenn sich die Voraussetzungen, die für die Entscheidung über den Ausschluss bzw. die Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung der Beschwerde maßgebend waren, wesentlich geändert haben.

Obwohl der Gesetzgeber in § 13 Abs. 2 VwGVG das Wort „kann“ gewählt hat, liegt die Entscheidung nicht im Ermessen der Behörde; vielmehr ist die Behörde, wenn alle Voraussetzungen für den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung vorliegen, verpflichtet, einen entsprechenden Bescheid zu erlassen (Pichler/Forster in Köhler/Brandtner/Schmelz, VwGVG – Kommentar zum Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz, § 13 VwGVG Rz 22 mwN.).

**V.6.3.2 „Gefahr im Verzug“** bedeutet, dass die Bestimmung nur das Eintreten erheblicher Nachteile für eine Partei bzw. gravierender Nachteile für das öffentliche Wohl verhindern soll (vgl. VwGH 11.4.2018, Ro 2017/08/0033 und Ro 2018/08/0005) und bedeutet – wie auch dem Erkenntnis des BVwG vom 28.03.2022, W248 2249759-1/13E zu entnehmen – „demnach im Zusammenhang des § 13 Abs. 2 VwGVG, dass der Ausschluss der aufschiebenden Wirkung nur das Eintreten erheblicher Nachteile für eine Partei bzw. gravierender Nachteile für das öffentliche Wohl verhindern soll, die jene Nachteile deutlich überwiegen, die bei nicht verfügbarem Ausschluss der aufschiebenden Wirkung der Beschwerde anderen Verfahrensparteien entstehen würden (vgl. dazu VwGH 05.09.2018, Ra 2017/03/0105 Rz 14; Hengstschläger/Leeb, AVG, § 64 AVG Rz 31; Eder/Martschin/Schmid, Das Verfahrensrecht der Verwaltungsgerichte<sup>2</sup>, § 13 VwGVG K 12; VwGH 27.04.2020, Ra 2020/08/0030; 04.03.2020, Ra 2019/21/0354; 07.02.2020, Ra 2019/03/0143; 05.09.2018, Ra 2017/03/0105; 11.04.2018, Ro 2017/08/0033). Nachdem es sich beim Ausschluss der aufschiebenden Wirkung nach dem Willen des Gesetzgebers nicht um die Regel, sondern bloß um die Ausnahme handelt, muss als Rechtfertigung für den Ausschluss ein über das allgemeine öffentliche Interesse hinausgehender „triftiger Grund“ vorliegen, aus dem sich die Dringlichkeit der vorzeitigen Vollstreckung des Bescheides ergibt (vgl. BVwG 28.3.2022, W248 2249759-1/13E sowie in Schulev-Steindl, Einstweiliger Rechtsschutz, in Fischer/Pabel/Raschauer (Hrsg), Handbuch der Verwaltungsgerichtsbarkeit (2014), Kap 14 Rz 23)

**V.6.3.3** In der gegenständlichen Anregung auf Ausschluss der aufschiebenden Wirkung vom 10. Oktober 2023 wurde unter Punkt 2.2 dessen **Umfang des Ausschlusses** definiert und erfolgte eine Konkretisierung hinsichtlich der vom Ausschluss der aufschiebenden Wirkung umfassten (und gegenständlich eisenbahnrechtlich bewilligten) Baumaßnahmen im Rahmen des Vorhabensbestandteils Ausbau der Pottendorfer Linie zur Sicherstellung des Inbetriebnahmetermins der ausgebauten Pottendorfer Linie im September 2027 mit der projektierten Streckenhöchstgeschwindigkeit von 160 km/h (und durchgehend 2-gleisig im gesamten Projektbereich von ca 8,6 km zwischen Wampersdorf und Wr. Neustadt). Die Baumaßnahmen sind vom Gesamtvorhaben baulich abgrenzbar bzw. teilbar (vgl. BVwG-Erkenntnis W270 2258896 vom 03.11.2022; Pichler/Forster a.a.O., § 13 VwGVG, Rn. 45). Vom Ausschluss der aufschiebenden Wirkung nicht umfasst ist damit der im Verfahren von den Parteien umstrittene Vorhabensteil des Neubaus der Schleife Ebenfurth (inkl. der damit zusammenhängenden Alternativenprüfung) und der Rückfahrschleife.

**V.6.3.4 Im Allgemeinen** wurde die gegenständliche Anregung zunächst mit dem öffentlichen Interesse an der Aufrechterhaltung der gegenständlichen Verkehrsverbindung (vgl dazu VwGH 24.05.2016, Ra 2016/07/0039) sowie der Schaffung von neuen Verkehrsverbindungen (vgl. VwGH 08.07.2009, AW 2009/03/0013) begründet. Beide zählen laut einschlägiger Judikatur zu (zwingenden) öffentlichen Interessen, die – neben drohenden Gefährdungen von Leben und Gesundheit, schweren volkswirtschaftlichen Schäden, Gefährdungen der Versorgungssicherheit, aber auch wirtschaftliche bzw. finanzielle Schäden von beträchtlichem, existenzgefährdendem Ausmaß – Grundlage für den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung bilden können (vgl. Teilerkenntnis des BVwG zum Vorhaben Linz-Marchtrenk (28.3.2022, W248 2249759-1/13E).

**V.6.3.5** Ergänzend führte die Projektwerberin in der Begründung ihrer ergänzenden Stellungnahme zur Anregung vom 10. November 2023 die ihr auferliegende eisenbahnrechtliche Betriebspflicht gemäß § 2 Eisenbahngesetz (EisbG) an, wonach für öffentliche Eisenbahnen die Verpflichtung zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten nach Maßgabe der hierfür geltenden Rechtsvorschriften und der Beförderungsbedingungen besteht (öffentlicher Verkehr) und gemäß § 28 EisbG die Einstellung des Betriebs einer öffentlichen Eisenbahn oder eines Streckenteiles einer öffentlichen Eisenbahn einer Bewilligungspflicht unterliegt (und sich das Eisenbahnunternehmen entsprechend § 28 Abs 4 EisbG allenfalls um den Fortbetrieb durch ein anderes Eisenbahnunternehmen bemühen muss). Weiters hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen gemäß § 22 Abs. 3 EisbG die Eisenbahninfrastruktur Eisenbahnverkehrsunternehmen zwecks Zuganges anzubieten und zur Verfügung zu stellen. (Eine Betriebspflicht ist aus Sicht der ho. Behörde wohl auch § 22 Abs. 1 EisbG zu entnehmen, wonach ein Eisenbahnunternehmen, das Eisenbahnverkehrsdienste im Personenverkehr auf öffentlichen Eisenbahnen erbringt, diesen bedarfsgerecht und wirtschaftlich zumutbar auf Grund von Tarifen und Fahrplänen anzubieten hat.)

Gemäß § 31 Abs. 1 Bundesbahngesetz (BBG) ist die (hoheitlich erteilte) Aufgabe der ÖBB-Infrastruktur AG insbesondere die eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens, in dem eine bedarfsgerechte und sichere Schieneninfrastruktur (einschließlich Hochleistungsstrecken) geplant, gebaut, instandgehalten (d. i. Wartung, Inspektion, Entstörung, Instandsetzung und Reinvestition), bereitgestellt und betrieben wird. Mit den darauf aufbauend abgeschlossenen vertraglichen Regelungen (Zuschussvertrag mit dem Bund, Rahmenplan 2022 - 2027) gemäß § 55b EisbG und §§ 42 Abs 1 und 2 BBG ergibt sich die darauf aufbauende vertragliche Verpflichtung zur bedarfsgerechten Bereitstellung der nationalen Eisenbahn-Infrastruktur und dazu, den mit dem Bund abgestimmten Ausbau des Schienennetzes (Zielnetz) vorzunehmen.

**V.6.3.6 Im Speziellen** wurde in der Anregung als konkretes öffentliches Interessen am vorzeitigen Vollzug – in Anlehnung an die allgemeinen öffentlichen Interessen aus der Aufrechterhaltung und Schaffung von Verkehrsverbindung (siehe oben) – die Sicherstellung der Inbetriebnahme der ausgebauten Pottendorfer Linie im September 2027 angeführt, weil von der Einhaltung dieses Termins die planmäßige Umstellung auf den **Fahrplanwechsel 2028** (vollzogen Mitte 12/2027) und die im Zuge dessen geplante Verlegung des Personenfernverkehrs von der Südstrecke auf die Pottendorfer Linie abhängt.

Laut dem Fernplanwechsel 2028 sollen die entsprechenden Fahrplantrassen zeitgerecht zur Einhaltung des Integrierten Taktfahrplanes (ITF) zur Verfügung stehen und damit der Fernverkehr (RailJet, Nachtzüge) sowie der schnelle Nahverkehr (Eilzüge, REX-Züge) zwischen Wr. Neustadt und Wien Meidling von der Südbahn auf die Pottendorfer Linie verlegt werden, um eine Nahverkehrsverdichtung (S-Bahntakt) zu ermöglichen, um die Südbahn zu entlasten und einen verdichteten Takt entlang der Südbahn zu gewährleisten.



Die Umlegung ist aufgrund von Baumaßnahmen im Bahnhof Meidling im Bereich der Bahnsteige 1-4 im Zeitraum 09/2027 - 12/2027 (also bereits in einem Zeitraum ab 3 Monate vor dem Fahrplanwechsel 12/2027) für die Implementierung des neuen Sicherungssystems ETCS Level II only für die Aufnahme des neuen S-Bahntaktes im Bereich der S-Bahn-Stammstrecke Wien (2,5 Minuten) und der Südbahn (5/10 Minuten) notwendig. Die Baumaßnahmen an der Pottendorfer Linie und damit zusammenhängend die Umlegung des Verkehrs müssen daher ab 09/2027 erfolgen, weil das Führen von Fernverkehrszügen von der Südbahn über diese Bahnsteige (insbesondere Bahnsteig 4) ab diesem Zeitpunkt sowohl technisch als auch betrieblich (Bahnsteigbelegung) nicht mehr möglich ist. Da zusätzlich die Bahnsteige 5-6 zukünftig für den schnellen Fernverkehr der Weststrecke (in Richtung Linz, Salzburg, Passau) reserviert sind, muss der schnelle Fernverkehr der Südstrecke daher über die Bahnsteige 7-8 in Wien Meidling abgewickelt werden und daher über die Pottendorfer Linie im Bahnhof Wien Meidling ein-/ausfahren. Nur dadurch könne die Implementierung des neuen S-Bahntaktes (2,5-Minuten-Intervall) im Bereich der S-Bahn-Stammstrecke Wien ab 12/2027 (Fahrplanwechsel) umgesetzt werden, folgend den umfangreichen Baumaßnahmen auf der S-Bahn-Stammstrecke Wien in den Jahren 2025 bis 2027, ebenfalls unter Belegung der Bahnsteige 1-4 in Wien Meidling. Es bestehe zur Umsetzung des Fahrplanwechsels 2028 zudem eine enge Abhängigkeit der gegenständlichen Baumaßnahmen an der Pottendorfer Linie mit akkordierten Bauphasen des Nachbarprojekts „Wr. Neustadt Hbf Nordkopf, Errichtung 4-gleisige Einfahrt“ an Südbahn und Pottendorfer Linie.

Der Fahrplanwechsel 2028 wird laut Anregung in den Schienennetznutzungsbedingungen (SNNB), Kapitel 4.2.4 aufgenommen und bei den Trassenvergaben für die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) berücksichtigt (und wurde diese Vorgangsweise vorab durch die Schienen-Control GmbH/SCG bestätigt). Die obig angeführte Umlegung ermöglicht zudem die Entlastung und damit den Ausbau der Südbahn im Abschnitt Mödling – Wien Meidling, welche in den Schienennetznutzungsbedingungen (SNNB) 2024 unter Punkt 4.6 als überlastete Infrastruktur gemäß § 65c Abs 1 EisbG ausgewiesen ist.

**V.6.3.7** Vom genannten Inbetriebnahmetermin im September 2027 hängt laut Anregung wiederum von einer zeitlich vorgelagerten Konsumierbarkeit des Genehmigungsbescheids (bzw. der Entscheidung) spätestens ab Ende 1. Quartal 2024 (zur Sicherstellung der erforderlichen Vorlaufzeiten ab Genehmigung für die Vorbereitung des Baubeginns und betriebliche Abläufe) und vom Baubeginn selbst spätestens im Juli 2025 ab.

Hinsichtlich Termin des Baubeginns (spätestens Juli 2025) ist der (vorzeitig konsumierbare) Genehmigungsbescheid Grundlage für den Investitionsbeschluss der zuständigen Gremien innerhalb der ÖBB-Infrastruktur AG (Vorstand, Aufsichtsrat) zur Freigabe der finanziellen Mittel und hängt von jenem der Abschluss von Vergabeverfahren der Bauleistungen und baubegleitenden Dienstleistungen ab. Hinzu kommt die erforderliche Durchführung der Grundeinlöse. Baumaßnahmen (Start von Ausschreibungsverfahren, Vorbestellung von Leistungen und Einsatztermine betreffend Oberbaumaschinen, Reservierung und Vorbestellungen von Oberbaumaterialien) und die betrieblichen Abläufe (Baubetriebsplanung, Planung Gleissperren, Fahrplanplanung, Änderungen der Trassenvergabe und der Netzzugangsbedingungen etc.) sind aufgrund diverser gesetzlicher und normativer Fristigkeiten mit einem Vorlauf von 24 Monaten zu planen und die Termine somit 24 Monate im Voraus festzulegen (betriebliche Erfordernisse).

Aufgrund der erforderlichen Vorlaufzeiten muss bei fehlender Entscheidung zum Ausschluss der aufschiebenden Wirkung per Ende des 1. Quartales 2024 eine Entscheidung betreffend Verschiebung des Projektes getroffen werden (siehe Präsentation).

**V.6.3.8** Weiters in der Anregung vorgebracht wurden als Gründe Reinvestitionen und Instandhaltungsmaßnahmen (zur Aufrechterhaltung des Betriebs) und unter anderem, dass die Schienen ihre Lebensdauer überschritten haben und die Erneuerung der Gleisanlagen ab 2026 jedenfalls erforderlich sein wird, da selbst mit intensiven Instandhaltungsmaßnahmen, die derzeit bereits umgesetzt werden müssen, die Bestandsanlage nicht mehr aufrechterhalten werden kann.

Mit der Instandhaltung zusammenhängend wurden auch frustrierte Aufwendungen (finanzielle/wirtschaftliche Nachteile für ÖBB als Partei) im Falle eines Verzugs vorgebracht. Für jene wären jedoch aus Sicht der ho. Behörde im Sinne der Judikatur des BVwG darzulegen, ob die individuellen Folgen des Verzugs hinsichtlich dem Grad der Erheblichkeit für das öffentliche Wohl (Bund, Steuerzahler) bzw. für das Vermögen der ÖBB „gravierend“ sind (dazu wäre wohl ein Referenzwert erforderlich wie zum Beispiel durch Darlegung von Vermögensverhältnissen, -schäden und Auswirkungen auf die Vermögensumstände).

**V.6.3.9** Ein **Verzug** – im Sinne einer Verzögerung bzw. Nicht-Einhaltung des im Zuge des Fahrplanwechsels 2028 anvisierten Inbetriebnahmetermins der ausgebauten Pottendorfer Linie im September 2027 – würde laut Anregung die Inbetriebnahme der (ausgebauten) Pottendorfer Linie – aus betrieblichen Gründen unabhängig von der Dauer eines allfälligen Beschwerdeverfahrens – jedenfalls mindestens zusätzliche zwei Jahre nach hinten verschieben. Damit zusammenhängend entgehen dem öffentlichen Wohl nicht nur Vorteile (Verbesserungen des zukünftigen Verkehrsangebots und Versorgung der Bevölkerung mit unterbrechungsfreien, hoch verfügbaren und leistungsfähigen mit funktionierenden öffentlichen Eisenbahnverkehrsdienstleistungen), sondern geht ein Verzug – neben Nachteilen für eine Partei (ÖBB; siehe aus betrieblichen Gründen sowie im Sinne der Betriebspflicht Instandhaltungen und damit verbundene frustrierte Aufwendungen) – jedenfalls auch mit und gravierenden Nachteilen für das öffentliche Wohl einher (weitreichende Folgen für bestehende Verbindungen, Verkehrswege und andere Projekte in der Region sowie Verschlechterungen des bereits bestehenden Verkehrsangebots bzw. der Verkehrsqualität bis in die 2030er Jahre; dargelegt durch verschiedene mögliche Folgeszenarien im Sinne von Szenarien, für den Fall, dass die Aufrechterhaltung dieser Wegverbindung nicht in dieser Form erfolgen kann). Ein Verzug führt daneben auch zu einer Verzögerung der allgemeinen langfristigen Projektziele im öffentlichen Interesse (siehe unter Punkt IV.3 der Begründung).

**V.6.3.10** Hinsichtlich der Interessenabwägung (im Sinne der Prüfung von Gefahr in Verzug) mit dem vorzeitigen Vollzug entgegenstehenden Interessen (Nachteilen aus vorzeitigem Vollzug für Verfahrensparteien) wird auf die im Zuge der öffentlichen Auflage- und Einwendungsfrist erfolgte Abgrenzung des Parteienkreises (siehe Ausführungen zur Parteistellung sowie in der Anregung auf Ausschluss der AW) verwiesen, wonach im (unmittelbaren) räumlichen Wirkungsbereich der vom Ausschluss der aufschiebenden Wirkung umfassten Vorhabensbestandteile an der Pottendorfer Linie keine Verfahrensparteien betroffen sind bzw. gegen jene Vorhabensbestandteile zum Ausbau an der Pottendorfer Linie im Verfahren inhaltlich nicht substantiiert (abgeleitet aus subjektiv-öffentlichen Rechten) eingewendet wurde (im Gegensatz zum Widerstand gegen den Vorhabensbestandteil des Neubaus der Schleife Ebenfurth und deren Rückschleife). Auch sind über jenen Parteien- und Einwendungskreis hinaus aus Sicht der ho. Behörde im Zeitpunkt der Entscheidung keine sonstigen dem vorzeitigen Vollzug entgegenstehenden Interessen (bzw. erhebliche Nachteile aus vorzeitigem Vollzug sowie Schäden aus irreparablen und unumkehrbaren Tatsachen durch die einstweilige Maßnahme) anderer Verfahrensparteien iSd § 13 Abs. 2 VwGVG ersichtlich, die in eine Interessenabwägung zur Prüfung von Gefahr im Verzug einfließen könnten bzw. – angesichts der sehr umfassenden

Prüfung (und Interessenabwägungen) im gegenständlichen Verfahren – zu einem anderen Abwägungsergebnis oder einem geänderten Spruch zur aufschiebenden Wirkung führen würden.

**V.6.3.11** Vorhaben des Eisenbahnbaus nach § 23b UVP-G 2000 sind zudem gemäß § 2 Abs. 7 UVP-G 2000 auch Vorhaben der Energiewende, welche wiederum gemäß § 24f Abs. 4 letzter Satz UVP-G 2000 als Vorhaben in hohem öffentlichen Interesse gelten. Für jene Vorhaben hat die Behörde (im 3. Abschnitt des UVP-G iVm § 24f Abs. 12) die aufschiebende Wirkung auch nach dem kürzlich neu in Kraft getretenen § 17a Abs. 1 UVP-G 2000 bei Vorliegen der Voraussetzungen auszuschließen. Die ho. Behörde geht im gegenständlichen Fall davon aus, dass die Voraussetzungen zum Ausschluss der aufschiebenden Wirkung nach § 17a Abs. 1 UVP-G 2000 aufgrund der obigen Ausführungen zur Interessenabwägung und der Parteistellung (bzw. dem aufgrund von Einwendungen abgegrenzten Parteienkreis im Verfahren vor der Verwaltungsbehörde) in Verbindung mit § 40 Abs. 2 UVP-G 2000 bereits im Zeitpunkt der Entscheidung der Behörde als erfüllt angesehen werden können (und nicht erst im Zeitpunkt eines gesonderten Ausschlussbescheids nach inhaltlicher Prüfung der Beschwerde durch die Behörde).

**V.6.3.12** Zusammenfassend kann seitens der ho. Behörde davon ausgegangen werden, dass 1. aufgrund des Vorbringens der ÖBB Infrastruktur AG die gegenständlich berührten (kurz- und mittelfristigen) Interessen am vorzeitigen Vollzug hinsichtlich der Baumaßnahmen an der Pottendorfer Linie (insbesondere hinsichtlich deren Inbetriebnahme im September 2027 zur Umsetzung des Fahrplanwechsels 2028 in systematischer Abstimmung und in gegenseitiger betrieblicher Abhängigkeit mit anderen Vorhaben und Streckenabschnitten in der Region) als „triftiger Grund“ besonders gewichtige öffentliche Interessen Gefahr im Verzug begründen, jene in zeitlicher (kurz- und mittelfristiger) Hinsicht neben die die allgemeinen langfristigen Projektziele erfüllenden öffentlichen Interessen am Vorhaben (siehe unter Punkt IV.3 der Begründung) selbst treten, 2. dass der vorzeitige Vollzug gravierenden Nachteilen (und entgangenen Vorteilen) für das öffentliche Wohl entgegenwirken soll sowie dass 3. die Interessen am vorzeitigen Vollzug im Sinne einer Interessenabwägung überwiegend sind.

**V.6.3.13** „Dringend geboten“ ist die vorzeitige Vollstreckung und damit der Ausschluss der aufschiebenden Wirkung dann, wenn die fachliche Beurteilung des festgestellten Sachverhalts durch die Behörde zum Ergebnis führt, dass die gravierende Gefahr für den Fall des Zuwartens konkret und nicht nur möglicherweise besteht (Hengstschläger/Leeb, AVG, § 64 AVG Rz 31 mwN). Ein enger zeitlicher Zusammenhang zwischen dem drohenden Eintritt und der Entscheidung der Verwaltungsbehörde über den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung ist daher erforderlich (vgl. VwGH 09.11.1999, 99/11/0225).

**V.6.3.14** Aufgrund des Vorbringens der ÖBB Infrastruktur AG und nach nachvollziehbarer Darlegung der Dringlichkeit eines vorzeitigen Vollzuges für die vom Ausschluss der aufschiebenden Wirkung umfassten Vorhabensbestandteile an der Pottendorfer Linie kann seitens der ho. Behörde davon ausgegangen werden, dass die Dringlichkeit (anhand verschiedener konkret möglicher Folgeszenarien einer Verzögerung) spätestens ab Ende 1. Quartal 2024 (zur Sicherstellung der Vorlaufzeiten ab Genehmigung, des Baubeginns spätestens Juli 2025 und letztlich des Inbetriebnahmetermins im September 2027) gegeben ist und dabei der zeitliche Zusammenhang zwischen der Entscheidung der Behörde und dem drohenden Eintritt von Gefahr im Verzug (spätestens ab Ende 1. Quartal 2024 angenommene Dringlichkeit) ausreichend eng ist, um bereits im Zeitpunkt der Entscheidung der Behörde feststellen zu können, dass der vorzei-

tige Vollzug dringend geboten und der Nachteil unmittelbar drohend ist sowie eine gravierende Gefahr für den Fall des Zuwartens (bzw. ein Abwarten eines allfälligen Beschwerdeverfahrens) konkret besteht.

Weitere Ermittlungen oder die Befassung von Sachverständigen zur fachlichen Beurteilung der Anregung auf Ausschluss der aufschiebenden Wirkung waren aus Sicht der ho. Behörde nicht erforderlich.

**V.6.3.14** Nachdem aus Sicht der ho. Behörde die Voraussetzungen des § 13 Abs. 2 VwGVG vorliegen, war folglich der Ausschluss der aufschiebenden Wirkung allfälliger Bescheidbeschwerden hinsichtlich Baumaßnahmen am Vorhabensbestandteil Ausbau der Pottendorfer Linie spruchgemäß auszusprechen.

## **VI. ALTERNATIVENPRÜFUNG (Erwägungen zur FFH-Richtlinie)**

### **VI.1 Allgemeines**

Im Zuge des gegenständlichen Verfahrens wurde eine Alternativenprüfung gemäß Art. 6 Abs. 4 FFH-Richtlinie durchgeführt. Dies nachdem die Naturverträglichkeitsprüfung gemäß Art. 6 Abs. 3 FFH-Richtlinie negativ ausfiel (siehe dazu unten die fachgutachterliche Beantwortung der Frage 5 in der Zusammenfassenden Bewertung), also nicht ausgeschlossen werden konnte, dass es durch das gegenständliche Vorhaben (im konkreten durch den Vorhabensteil des Neubaus der Schleife Ebenfurth) varianten-/trassenbedingt zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Natura 2000-Gebiets „Feuchte Ebene – Leithaauen“ (AT1220000) kommt.

Insbesondere war dabei vor einer etwaigen Genehmigung im gegenständlichen Verfahren zu klären, ob es sich bei der zur Umweltverträglichkeitsprüfung und zur Genehmigung der eingereichten Trassenvariante 6C-R-hKA, um jene Alternative handelt, die das Natura 2000-Gebiet am wenigsten schwerwiegend beeinträchtigt, also im Sinne der Naturverträglichkeit als die beste Trasse hervorgeht (also entsprechend der anzuwendenden Bestimmungen eine mit keinen oder geringeren Auswirkungen behaftete „*Alternativlösung nicht vorhanden*“ ist).

### **VI.2 Fauna-Habitat-Richtlinie (FFH-Richtlinie) und dessen nationale Umsetzung im Niederösterreichischen Naturschutzgesetz**

Die maßgeblichen Bestimmungen zur Durchführung der Naturverträglichkeits- und Alternativenprüfung nach Artikel 6 Abs 3 und 4 der Richtlinie 92/43/EWG zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie; kurz: FFH-Richtlinie) (Amtsblatt Nr. L 206 vom 22/07/1992 S. 0007 - 0050) lauten folgendermaßen:

#### ***„Artikel 6 FFH-RL***

...

*(3) Pläne oder Projekte, die nicht unmittelbar mit der Verwaltung des Gebietes in Verbindung stehen oder hierfür nicht notwendig sind, die ein solches Gebiet jedoch einzeln oder in Zusammenwirkung mit anderen Plänen und Projekten erheblich beeinträchti-*

*gen könnten, erfordern eine Prüfung auf Verträglichkeit mit den für dieses Gebiet festgelegten Erhaltungszielen. Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Verträglichkeitsprüfung und vorbehaltlich des Absatzes 4 stimmen die zuständigen einzelstaatlichen Behörden dem Plan bzw. Projekt nur zu, wenn sie festgestellt haben, daß das Gebiet als solches nicht beeinträchtigt wird, und nachdem sie gegebenenfalls die Öffentlichkeit angehört haben.*

*(4) Ist trotz negativer Ergebnisse der Verträglichkeitsprüfung aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art ein Plan oder Projekt durchzuführen und ist eine Alternativlösung nicht vorhanden, so ergreift der Mitgliedstaat alle notwendigen Ausgleichsmaßnahmen, um sicherzustellen, daß die globale Kohärenz von Natura 2000 geschützt ist. Der Mitgliedstaat unterrichtet die Kommission über die von ihm ergriffenen Ausgleichsmaßnahmen.*

*Ist das betreffende Gebiet ein Gebiet, das einen prioritären natürlichen Lebensraumtyp und/oder eine prioritäre Art einschließt, so können nur Erwägungen im Zusammenhang mit der Gesundheit des Menschen und der öffentlichen Sicherheit oder im Zusammenhang mit maßgeblichen günstigen Auswirkungen für die Umwelt oder, nach Stellungnahme der Kommission, andere zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses geltend gemacht werden.“*

Die nationale Umsetzung der FFH-Richtlinie in § 10 NÖ Naturschutzgesetz 2000 (NÖ NSchG 2000) lautet folgendermaßen:

#### *§ 10 (Verträglichkeitsprüfung)*

...

*(3) Im Rahmen des Bewilligungsverfahrens hat die Behörde eine Prüfung des Projektes auf Verträglichkeit mit den für das betroffene Europaschutzgebiet festgelegten Erhaltungszielen, insbesondere die Bewahrung oder Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes der natürlichen Lebensräume und wildlebenden Tier- und Pflanzenarten in diesem Gebiet, durchzuführen (Naturverträglichkeitsprüfung).*

*(4) Hat die Behörde aufgrund der Ergebnisse der Naturverträglichkeitsprüfung festgestellt, dass das Gebiet als solches nicht erheblich beeinträchtigt wird, ist die Bewilligung zu erteilen.*

*(5) Hat die Behörde aufgrund der Ergebnisse der Naturverträglichkeitsprüfung festgestellt, dass das Gebiet als solches erheblich beeinträchtigt wird (negatives Ergebnis der Naturverträglichkeitsprüfung), hat sie Alternativlösungen zu prüfen.*

*(6) Ist eine Alternativlösung nicht vorhanden, darf die Bewilligung nur erteilt werden, wenn das Projekt*

*- bei einem prioritären natürlichen Lebensraumtyp und/oder einer prioritären Art aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses im Zusammenhang mit der Gesundheit des Menschen, der öffentlichen Sicherheit oder maßgeblichen günstigen Auswirkungen für die Umwelt und nach Stellungnahme der Europäischen Kommission auch aus anderen zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses*

*- ansonsten aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art gerechtfertigt ist (Interessenabwägung).*

*(7) Dabei hat die Behörde alle notwendigen Ausgleichsmaßnahmen vorzuschreiben, um sicherzustellen, dass die globale Kohärenz von Natura 2000 geschützt ist. Die Europäische Kommission ist von diesen Maßnahmen zu unterrichten.*

### **VI.3 Natura 2000 - Verordnung**

Vom Vorhaben betroffen ist das Europaschutzgebiet FFH-Gebiet Feuchte Ebene – Leithaauen verordnet von der NÖ Landesregierung mit § 37 der Verordnung über die Europaschutzgebiete LGBl. 5500/6-0 (zuletzt geändert durch LGBl. Nr. 33/2020) aufgrund des § 9 Abs. 3 und 4 des NÖ Naturschutzgesetzes 2000.

Die wesentlichen Bestimmungen der VO lauten folgendermaßen:

#### **§ 37 Europaschutzgebiet**

##### **FFH-Gebiet Feuchte Ebene – Leithaauen**

*(1) 1. Das Europaschutzgebiet umfasst die in den Anlagen 1 bis 30 zu § 37 ausgewiesenen Grundstücke und Grundstücksteile in Achau, Au am Leithaberge, Bad Erlach, Breitenau, Bruck an der Leitha, Ebenfurth, Ebergassing, Ebreichsdorf, Eggendorf, Enzersdorf an der Fischa, Fischamend, Götzendorf an der Leitha, Gramatneusiedl, Himberg, Hof am Leithaberge, Katzelsdorf, Klein-Neusiedl, Lanzenkirchen, Laxenburg, Lichtenwörth, Mannersdorf am Leithagebirge, Mitterndorf an der Fischa, Moosbrunn, Münchendorf, Natschbach-Loipersbach, Pottendorf, Prellenkirchen, Reisenberg, Rohrau, Schwadorf, Schwarzau im Steinfeld, Seibersdorf, Sommerein, Trautmannsdorf an der Leitha, Trumau, Walpersbach, Wiener Neustadt und Zillingdorf. In Anlage A zu § 37 ist das Europaschutzgebiet auf einem Übersichtsplan dargestellt.*

*2. Die Anlagen 1 bis 30 zu § 37 (LGBl. 5500/6–5) werden durch Auflage beim Amt der NÖ Landesregierung zur öffentlichen Einsichtnahme kundgemacht. Die öffentliche Einsichtnahme kann während der Amtsstunden beim Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Landesamtsdirektion, erfolgen.*

*Diese Anlagen werden zur Information auch bereitgehalten bei:*

- *der Bezirkshauptmannschaft Baden*
- *der Bezirkshauptmannschaft Bruck an der Leitha*
- *der Bezirkshauptmannschaft Mödling*
- *der Bezirkshauptmannschaft Neunkirchen*
- *der Bezirkshauptmannschaft Wiener Neustadt*
- *der Stadt Wiener Neustadt*
- *der Gemeinde Achau*
- *der Marktgemeinde Au am Leithaberge*
- *der Marktgemeinde Bad Erlach*
- *der Gemeinde Breitenau*
- *der Stadtgemeinde Bruck an der Leitha*
- *der Stadtgemeinde Ebenfurth*
- *der Gemeinde Ebergassing*
- *der Stadtgemeinde Ebreichsdorf*
- *der Gemeinde Eggendorf*
- *der Marktgemeinde Enzersdorf an der Fischa*
- *der Stadtgemeinde Fischamend*
- *der Marktgemeinde Götzendorf an der Leitha*
- *der Marktgemeinde Gramatneusiedl*

- *der Marktgemeinde Himberg*
- *der Marktgemeinde Hof am Leithaberge*
- *der Gemeinde Katzelsdorf*
- *der Gemeinde Klein-Neusiedl*
- *der Marktgemeinde Lanzenkirchen*
- *der Marktgemeinde Laxenburg*
- *der Marktgemeinde Lichtenwörth*
- *der Stadtgemeinde Mannersdorf am Leithagebirge*
- *der Gemeinde Mitterndorf an der Fischa*
- *der Gemeinde Moosbrunn*
- *der Gemeinde Münchendorf*
- *der Gemeinde Natschbach-Loipersbach*
- *der Marktgemeinde Pottendorf*
- *der Marktgemeinde Prellenkirchen*
- *der Marktgemeinde Reisenberg*
- *der Marktgemeinde Rohrau*
- *der Marktgemeinde Schwadorf*
- *der Gemeinde Schwarzau im Steinfeld*
- *der Marktgemeinde Seibersdorf*
- *der Marktgemeinde Sommerein*
- *der Marktgemeinde Trautmannsdorf an der Leitha*
- *der Marktgemeinde Trumau*
- *der Gemeinde Walpersbach*
- *der Marktgemeinde Zillingdorf*

(2) Schutzgegenstand des FFH-Gebietes *Feuchte Ebene – Leithaauen, AT1220000*, sind folgende:

- in Anhang I der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie angeführte natürliche Lebensraumtypen:

- 3140 Armleuchteralgen-Gesellschaften*
- 3150 Natürliche Stillgewässer mit Wasserschweber-Gesellschaften*
- 3270 Zweizahnfluren schlammiger Ufer*
- 6210 Trespen-Schwingel-Kalktrockenrasen*
- 6410 Pfeifengraswiesen*
- 6430 Feuchte Hochstaudenfluren*
- 6510 Glatthaferwiesen*
- 7210 Schneideried\**
- 7230 Kalkreiche Niedermoore*
- 91E0 Erlen-Eschen-Weidenauen\**
- 91F0 Eichen-Ulmen-Eschenauen*
- 91G0 Pannonische Eichen-Hainbuchenwälder\**

- in Anhang II der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie angeführte Tier- und Pflanzenarten:

*Ziesel (Spermophilus citellus), Biber (Castor fiber), Fischotter (Lutra lutra), Donaukammolch (Triturus dobrogicus), Alpenkammolch (Triturus carnifex), Europäische Sumpfschildkröte (Emys orbicularis), Rotbauchunke (Bombina bombina), Weißflossen-Gründling (Gobio albipinnatus), Schied (Aspius aspius), Schlammpeitzger (Misgurnus fossilis), Goldsteinbeißer (Sabanejewia aurata), Bitterling (Rhodeus sericeus amarus), Steinbeißer (Cobitis taenia), Koppe (Cottus gobio), Alpenbock\* (Rosalia alpine), Russischer Bär\* (Callimorpha*

*quadripunctaria*), Grüne Keiljungfer (*Ophiogomphus cecilia*), Heller Wiesenknopf-Ameisen-Bläuling (*Maculinea teleius*), Großer Feuerfalter (*Lycaena dispar*), Dunkler Wiesenknopf-Ameisen-Bläuling (*Maculinea nausithous*), Moor-Wiesenvögelchen (*Coenonympha oedippus*), Heckenwollafter (*Eriogaster catax*), Veilchenblauer Wurzelhalsschnellkäfer (*Limoniscus violaceus*), Hirschkäfer (*Lucanus cervus*), Eremit\* (*Osmoderma eremita*), Scharlachkäfer (*Cucujus cinnaberinus*), Großer Eichenbock (*Cerambyx cerdo*), Firnisglänzendes Sichelmoos (*Drepanocladus vernicosus*), Vorblattloser Bergflachs (*Thesium ebracteatum*), Kriech-Sellerie (*Apium repens*)

(3) Für das FFH-Gebiet Feuchte Ebene – Leithaauen werden folgende Erhaltungsziele festgelegt:

Die Erhaltung oder Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes der in Abs. 2 ausgewiesenen natürlichen Lebensraumtypen und Lebensräume der Tier- und Pflanzenarten. Im Speziellen sind dies die Erhaltung von einem ausreichenden Ausmaß an:

- stehenden Gewässern ohne relevante Nährstoff- und Schadstoffeinträge,
- Laichbiotopen und ihres Umlandes für Amphibien,
- Fließgewässerabschnitten mit natürlicher bzw. naturnaher Dynamik, deren Wasserqualität keine nennenswerte Beeinträchtigung aufweist,
- möglichst langen Fließgewässerabschnitten mit ursprünglicher Gewässerdynamik sowie natürlichen/naturnahen Uferzonen, Anrissufern (Prallufer), Verlandungszonen (Gleitufer) sowie Geschiebeflächen,
- für Fischpopulationen durchgängigen Fluss- und Augewässersystemen,
- großen, wenig gestörten Flusslandschaften (Altwässer, Flüsse und deren unmittelbares Umland) im klimatisch begünstigten Tiefland als Lebensraum für die Europäische Sumpfschildkröte,
- extensiv genutzten, offenen Trockenlandschaften (wie niedrigwüchsige Rasen auf Schotterriegeln und trockene strukturreiche Ackerbaugebiete),
- ausgedehntem und teilweise spät gemähtem Grünland in den feuchtegetönten Begleitlebensräumen entlang der Fließgewässer sowie kleinen Feuchtflächen, Hochstaudenfluren, bewachsenen Gräben, Buschgruppen,
- extensiv genutzten, vernetzten (Feucht- und Moor-)Wiesengebieten mit kleinstrukturiertem Mosaik unterschiedlicher Lebensraumtypen (Niedermoore, Röhrichte, Solitärgehölze) und ihrem standortstypischen Wasserhaushalt,
- Waldbeständen mit naturnaher oder natürlicher Alterszusammensetzung und einem gewissen Alt- und Totholzanteil sowohl in den verschiedenen Schlossparks als auch in den Auwäldern entlang der Flüsse Piesting, Fischa und Leitha,
- Wäldern mit hohem Laubholzanteil (besonders Eichen) in den Schlossparks und den Auwäldern,
- Altbäumen (Laubbäume, insbesondere Buchen, aber auch Eichen und Eschen) mit großen Stammstärken und hohlen bzw. faulen Wurzelpartien als essentielles Teilhabitat der Käferart Veilchenblauer Wurzelhalsschnellkäfer,
- Vorkommensstandorten des Firnisglänzenden Sichelmooses, Kriech-Selleries und Vorblattlosen Bergflachses.

(4) Die Erreichung eines günstigen Erhaltungszustandes (§ 9 Abs. 4 NÖ NSchG 2000) der in Abs. 2 genannten natürlichen Lebensraumtypen und Lebensräume der Tier- und Pflanzenarten wird im Europaschutzgebiet vor allem durch privatrechtliche Verträge gewährleistet.

#### VI.4 Zuständigkeit zur Alternativenprüfung



Wie bereits unter Punkt II.1 der Begründung erwähnt, ist die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) unter anderem zuständige Behörde für die Trassengenehmigung/-festlegung bzw. zur Sicherstellung des Trassenverlaufs gemäß § 3 Abs. 2 Hochleistungsstreckengesetz (iVm UVP-G 2000).

Vor jener Trassenfestlegung war jedoch vorab eine Alternativenprüfung gemäß Art. 6 Abs. 4 FFH-Richtlinie durchzuführen nachdem die Naturverträglichkeitsprüfung gemäß Art. 6 Abs. 3 FFH-Richtlinie negativ ausfiel (siehe dazu unten die fachgutachterliche Beantwortung der Frage 5 in der Zusammenfassenden Bewertung), also nicht ausgeschlossen werden konnte, dass es durch das gegenständliche Vorhaben (im konkreten durch den Vorhabensteil des Neubaus der Schleife Ebenfurth) trassenbedingt zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Natura 2000-Gebiets „Feuchte Ebene – Leithaauen“ (AT1220000) kommt.

Die Zuständigkeit der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zur Durchführung einer solchen Alternativenprüfung ergibt sich entsprechend höchstgerichtlicher Judikatur unmittelbar aus der Kompetenz für „Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen“ laut Art. 10 Abs. 1 Z 9 Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG) (unmittelbarer Bundeskompetenz) und dem daraus entspringenden § 3 Abs. 2 Hochleistungsstreckengesetz zur Trassenfestlegung von Hochleistungsstrecken.

Bereits in den Semmering-Erkenntnissen des VfGH vom 25. Juni 1999, Zl. G 256/98 und B 1287/98 hat dieser unter anderem festgestellt, dass das damalige Nö NaturschutzG mangels verfassungsrechtlich gebotener Berücksichtigung der öffentlichen Interessen an der Errichtung von Bauten für Eisenbahnzwecke (Semmering-Basistunnel) verfassungswidrig war, zwar grundsätzlich die Kompetenz des Landes zur Regelung der Materie unter naturschutzrechtlichen Gesichtspunkten vorliegt, jedoch mit eingeschränktem rechtspolitischen Gestaltungsspielraum des Landesgesetzgebers angesichts der notwendigen Vermeidung eines Unterlaufens der Kompetenzausübung des Bundes auf dem Gebiet des Verkehrswesens bezüglich der Eisenbahnen. Es ist dem Landesgesetzgeber verwehrt, Regelungen zu treffen, die sich als sachlich nicht gerechtfertigte Beeinträchtigung der Effektivität von Regelungen der gegenbeteiligten Rechtssetzungsautorität darstellen (VfSlg 10292/1984, S 763; Anm. BMK: damals noch Trassenverordnungverfahren, kein Genehmigungsbescheidverfahren). Im Erkenntnis wurde demnach festgelegt, dass es aus verfassungsrechtlicher Sicht geboten ist, dass in einem naturschutzbehördlichen Verfahren die vom Bund wahrzunehmenden und keiner weiteren Überprüfung durch das Land zu unterliegenden gesamtwirtschaftlichen Interessen am Ausbau einer bestehenden Eisenbahnstrecke Berücksichtigung finden.

Den Erkenntnissen des VfGH folgend hat der VwGH bereits wiederholt ausgesprochen, dass die Naturschutzbehörde nicht berechtigt ist, Alternativen zu prüfen, wenn die Entscheidung für ein Vorhaben im Rahmen einer Bundeskompetenz bereits getroffen ist.

So hat der VwGH mit Erkenntnis 16.4.2004, Zl. 2001/10/0156 (Semmering-Basistunnel), Folgendes ausgeführt:

- *Auf der Basis der dem Erkenntnis VfSlg 14387/1995 zugrunde liegenden Auffassung ist nicht zweifelhaft, dass der Trassenverordnung nach § 3 Abs 1 HIG - unbeschadet des Umstandes, dass sie im Verhältnis zur Baubewilligung die Trassenführung nicht flächenscharf festlegt, sondern (lediglich) im festgelegten Geländestreifen ein Bauverbot*

*bewirkt - insoweit ebenso wie einer Trassenverordnung nach § 4 BStG die Wirkung einer Dokumentation öffentlicher Interessen an der Verwirklichung der Verkehrsverbindung im festgelegten Geländestreifen zukommt. Zur Überprüfung dieser öffentlichen Interessen ist die Naturschutzbehörde nicht ermächtigt (vgl hiezu das hg Erkenntnis vom 24. September 1999, ZI 99/10/0347). Mit der eisenbahnrechtlichen Baubewilligung wird die Trassenführung auch flächenscharf festgelegt; die damit festgelegten öffentlichen Interessen an der Verkehrsverbindung unterliegen (ebenfalls) keiner Überprüfung durch die Naturschutzbehörde. (Rechtssatz 51)*

- *Die Einleitung eines allfälligen naturschutzbehördlichen Genehmigungsverfahrens setzt infolge der Projektgebundenheit dieses Verfahrens das Vorliegen einer weit fortgeschrittenen, bis zur flächenscharfen Festlegung der Trasse gediehenen Eisenbahnplanung voraus. Erst in einem solchen Stadium des eisenbahnrechtlichen Verfahrens kann von einem konkreten Projekt gesprochen werden, an dessen Verwirklichung ein öffentliches Interesse besteht und festgestellt wurde und das auf seine umwelt- und naturrelevanten Auswirkungen geprüft werden könnte. (Rechtssatz 52)*
- *Die Auswahlentscheidung, welche (Eisenbahn-)Verkehrsverbindung errichtet werden soll, ist ohne Zweifel dem Kompetenztatbestand "Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen" zuzuordnen. Dies schließt es nicht von Verfassungen wegen aus, diese Entscheidung unter Naturschutzgesichtspunkten einem Bewilligungsverfahren zu unterziehen. Dabei darf jedoch die vom Bund getroffene Entscheidung nicht unterlaufen werden. (Rechtssatz 53)*
- *Eine auf Grund einer "Alternativenprüfung" ergangenen naturschutzbehördliche Untersagung eines Vorhabens betreffend die Errichtung einer Eisenbahntrasse setzt in einem ersten Schritt - denknotwendig - eine Auswahlentscheidung der Naturschutzbehörde zu Grunde, bei der unter Gesichtspunkten, die ausschließlich dem Kompetenztatbestand "Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen" zuzuordnen sind, die in Betracht kommenden Eisenbahntrassen ermittelt werden; auf der Grundlage dieser Auswahlentscheidung prüft die Naturschutzbehörde (in einem zweiten Schritt), welche dieser Trassen unter Gesichtspunkten des Naturschutzes vorzuziehen wäre. Eine derartige Untersagung durch die Naturschutzbehörde beruht daher tragend auf Gesichtspunkten, die ausschließlich dem Kompetenztatbestand "Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen" zuzuordnen sind. Damit setzt sich die Naturschutzbehörde über die im Rahmen der Bundeskompetenz "Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen" getroffene Entscheidung, die die den Gegenstand des Antrages bildende Trasse festlegt, hinweg. Dies bedeutet im Ergebnis ein Unterlaufen der Bundeskompetenz. Die Naturschutzbehörde ist daher für eine auf dieser Grundlage getroffene Entscheidung nicht zuständig; eine solche (Auswahl-)Entscheidung ist von der Eisenbahnbehörde zu treffen. Soweit bei der Entscheidung zwischen mehreren in Betracht kommenden Trassenvarianten Naturschutzinteressen berührt werden, ist es die zuständige Eisenbahnbehörde, die im Rahmen der verfassungsmäßig gebotenen Pflicht zur Rücksichtnahme auf gegenbeteiligte Kompetenzträger darauf Bedacht zu nehmen hat. (Rechtssatz 54)*

Analog zur Eisenbahn-Hochleistungsstrecken erging im Erkenntnis des VwGH vom 29.1.2007, ZI. 2003/10/0081, Judikatur zur Auswahlentscheidung (Alternativenprüfung) und Bestimmung des Straßenverlaufs einer Bundesstraße gemäß § 4 Abs. 1 Bundesstraßengesetz (S 18 Bodensee-Schnellstraße) nach dem Kompetenzbestand "Angelegenheiten der wegen ihrer Bedeutung für den Durchzugsverkehr durch Bundesgesetz als Bundesstraßen erklärten Straßenzüge" (Art. 10 Abs. 1 Z. 9 B-VG) und folgende wesentliche Festlegung:

*Es obliegt nicht der Naturschutzbehörde, sondern in Wahrnehmung der Kompetenz "Angelegenheiten der wegen ihrer Bedeutung für den Durchzugsverkehr durch Bundesgesetz als Bundesstraßen erklärten Straßenzüge" (Art. 10 Abs. 1 Z. 9 B-VG) dem Bund - unter Bedachtnahme auf die Interessen gegenbeteiligter Kompetenzträger, u. a. des Naturschutzes -, den Straßenverlauf einer Bundesstraße zu bestimmen; in diesem Rahmen ist auch die Prüfung von Alternativen sowie die Auswahlentscheidung wahrzunehmen. Die Bedeutung der Trassenverordnung für das naturschutzbehördliche Verfahren erschöpft sich, wie bereits im Erkenntnis vom 24. September 1999, Zl. 98/10/0347, VwSlg 15237 A/1999, dargelegt wurde, daher nicht in der Funktion einer Manifestation der von der Naturschutzbehörde zu berücksichtigenden öffentlichen Interessen aus dem Vollziehungsbereich des Bundes. Vielmehr ist eine Trassenverordnung für die den Antrag auf naturschutzrechtliche Bewilligung des betreffenden Straßenprojektes stellende Partei, deren Aufgabe die Verwirklichung der in der Trassenverordnung festgelegten Bundesplanung ist, bindend. Eine rechtliche Möglichkeit, von dieser Planung abzuweichen, besteht für diese nicht. Das aber führt dazu, dass Alternativen zum Projekt, die eine Änderung der Trassenverordnung zur Voraussetzung hätten, nicht als zumutbare Alternativen im Sinne des § 35 Abs. 2 Vfbg NatSchG in Betracht kommen (vgl. Erkenntnis vom 16. April 2004, Zl. 2001/10/0156). (Hier: Davon ausgehend bedeutet der Umstand, dass die belangte Behörde der naturschutzbehördlichen Beurteilung (lediglich) das in Übereinstimmung mit der Trassenverordnung vorgelegte Straßenprojekt unterzogen hat, keine Rechtswidrigkeit des angefochtenen Bescheides. Eine Beurteilung der Trassenverordnung, inwieweit damit den Zielsetzungen des BStG 1971 Rechnung getragen wird, steht der Naturschutzbehörde nicht zu (vgl. das zitierte Erkenntnis vom 24. September 1999). An diesem Ergebnis vermag der Hinweis auf die von der Republik Österreich insbesondere in Art. 11 des Protokolls "Verkehr" zur Durchführung der Alpenkonvention, BGBl. III Nr. 234/2002, übernommene Verpflichtung zur Prüfung von Alternativen nichts zu ändern.) (Rechtssatz 6)*

Siehe dementsprechend auch VwGH vom 24.09.1999, 98/10/0347 (Anschlussstelle im Zuge der A 14).

Verwiesen wird im VwGH-Erkenntnis vom 29.1.2007, Zl. 2003/10/0081 (S 18) auch auf VfGH V 89/02-22 und V 55/03-20 vom 27. Juni 2006 zur Aufhebung der Trassenverordnung zur S 18 Bodensee Schnellstraße aufgrund mangelnder Ermittlung der Entscheidungsgrundlagen und maßgeblicher Kriterien zur Trassenfestlegung (und Trassenauswahl).

Aus der obig genannten Judikatur folgt aus Sicht der ho. Behörde eindeutig, dass der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) aufgrund der Zuständigkeit zur Festlegung der Trasse einer Eisenbahn-Hochleistungsstrecke gemäß § 3 Abs. 1 und 2 Hochleistungsstreckengesetz iVm dem Kompetenztatbestand "Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen" im Sinne des Artikel 10 Abs. 1 Z 9 Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG) nicht nur die Zuständigkeit zukommt durch die Trassenfestlegung den Grundbestand von (öffentlichen) Bundesinteressen zu dokumentieren, sondern auch zur Auswahlentscheidung der Trasse berufen ist. Die BMK hat dabei, soweit bei der Entscheidung zwischen mehreren in Betracht kommenden Trassenvarianten Naturschutzinteressen (Naturschutz als Kompetenz der Länder) berührt werden, diese im Rahmen des verfassungsmäßig gebotenen Rücksichtnahmegebots auf gegenbeteiligte Kompetenzträger zu berücksichtigen. Wechselseitig dazu hat die Naturschutzbehörde im (nachfolgenden) Naturschutzverfahren die

in der Trassengenehmigung dokumentierten Bundesinteressen im Rahmen ihrer Interessenabwägung zu berücksichtigen.

Aus der obig genannten Judikatur folgt aus Sicht der ho. Behörde demnach auch eindeutig, dass die auf Grund der Naturverträglichkeits- und folgend Alternativenprüfung zu treffende Entscheidung über die Frage, ob mehrere Trassenvarianten in Betracht kommen bzw. eine Alternativlösung vorhanden ist und ob ggf. ein zwingendes öffentliches Interesse an der Verwirklichung eines Vorhabens besteht, nicht von der Naturschutzbehörde, sondern bereits vom/von der BMK im teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren nach § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 zu treffen ist. Andernfalls würden (Kern-)Bundeskompetenzen unterlaufen werden und wäre auch eine erst später aus dem naturschutzbehördlichen Verfahren hervorgehende Alternative, die eine Änderung der Trassengenehmigung bedingt, für die Antragstellerin keine zumutbare Alternative (mehr). Die für die Alternativenprüfung notwendigen Unterlagen müssen demnach bereits in der Umweltverträglichkeitserklärung enthalten sein oder dieser beiliegen. Weitere Unterlagen, die etwaige in Betracht kommende Ausgleichsmaßnahmen spezifizieren, können nach § 24 Abs. 7 UVP-G 2000 u.U. der Vorlage im nachfolgenden naturschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren vorbehalten werden (vgl. Ausführungen zu § 24 Abs. 7 und 8 UVP-G 2000 im *Rundschreiben des UVP-G 2000/ Rundschreiben zur Durchführung des Umweltverträglichkeitgesetzes*, ausgegeben vom damaligen Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft Umwelt und Wasserwirtschaft, GZ BMLFUW-UW.1.4.2/0052-I/1/2015 vom 10.7.2015).

Zusammenfassend geht die ho. Behörde davon aus, dass die Bestimmungen des obig angeführten § 10 NÖ NSchG im gegenständlichen Verfahren zu berücksichtigen sind bzw. jene allenfalls als Auslegungshilfe aufgrund einer unmittelbaren Anwendbarkeit der FFH-Richtlinie im gegenständlichen Verfahren dienen. Hinsichtlich der nationalen Richtlinienumsetzung wäre nämlich festzuhalten, dass die Gesetzgebung der EU grundsätzlich „bundesstaatblind“ erfolgt, das heißt die nationale Umsetzung von Gesetzgebungsakten der EU den EU-Mitgliedsstaaten anhand der innerstaatlichen Kompetenzverteilung obliegt. Die Voraussetzungen zur unmittelbaren Anwendbarkeit der Artikel 6 Abs 3 und Abs 4 der FFH-RL wären aus Sicht der ho. Behörde jedenfalls gegeben: eine echte Rechtspflicht liegt vor, die Norm ist klar und präzise, ihre Wirksamkeit hängt nicht von weiteren Bedingungen ab, es ist kein weiterer Vollzugsakt für deren Wirksamkeit erforderlich und es gibt keinen weiteren Ermessensspielraum für deren Anwendung. Auch wurden die Bestimmungen der FFH-Richtlinie national in den jeweiligen Naturschutzgesetzen der Länder nahezu wortgleich umgesetzt deren Sinngehalt sich in der wesentlichen Frage der Alternativenprüfung darin erschöpft, ob eine mit keinen oder geringeren Auswirkungen auf das Natura 2000-Gebiet behaftete Alternative (leg cit „*Alternativlösung*“) vorhanden ist.

#### **VI.5 Koordination gemäß § 24f Abs. 7 UVP-G 2000 mit der Behörde gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000**

Wie bereits unter Punkt I.3.4 der Begründung erwähnt, fand im gegenständlichen Verfahren regelmäßig eine Koordinierung iSd § 24f Abs. 7 UVP-G 2000 mit der Behörde gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 statt, bei der auch abzustimmen war, wie die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung in den einzelnen Genehmigungen berücksichtigt werden. Auch wurde auf eine Kontinuität der Sachverständigen im gesamten Verfahren hingewirkt.

Insbesondere wurden aber hinsichtlich der Naturverträglichkeits- und Alternativenprüfung gemäß FFH-Richtlinie auch die an die behördlich bestellten Sachverständigen gestellten Behördenfragen in der Zusammenfassenden Bewertung koordiniert und wie deren Ergebnisse in den einzelnen Genehmigungen zu berücksichtigen sind.

Entsprechend der obig unter Punkt VI.2 der Begründung genannten Judikatur der jeweiligen Zuständigkeit wurde koordiniert, dass vom/von der BMK die beste Trassenalternative gemäß Alternativenprüfung gemäß Art. 6 Abs. 4 FFH-Richtlinie zu ermitteln und diese im Verfahren gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 iVm § 3 HIG festzulegen war. Im (nachfolgenden) Verfahren gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 könne sodann ein Verfahren zur Ausnahmegenehmigung gemäß § 10 NÖ NSchG beantragt werden, in welchem unter anderem die ökologischen Ausgleichsmaßnahmen (insb. jene zur Sicherstellung des Schutzes der globalen Kohärenz des Natura 2000-Netzwerkes) präzisiert bzw. festgelegt sowie die europäische Kommission über jene informiert (leg cit „unterrichtet“) werden könne.

## VI.6 Festgestellter Sachverhalt

Der maßgebliche Sachverhalt zur gegenständlich durchgeführten Naturverträglichkeits- und Alternativenprüfung gemäß Art. 6 Abs. 3 und 4 FFH-Richtlinie wurde bereits unter Punkt IV.4 der Begründung und im Folgenden detaillierter beschrieben.

Wie bereits zum Verfahrensgang unter Punkt I.1.6 der Begründung erwähnt, wurden dazu gemeinsam mit Antrag vom 8. September 2022 folgende Unterlagen zur Durchführung der Naturverträglichkeits- und der Alternativenprüfung von der Projektwerberin vorgelegt:

- Bericht Variantenuntersuchung (ON 501)
- Variantenübersicht (ON 502)
- Lagepläne für die Varianten (ON 503.1 bis 503.9)
- Naturverträglichkeitserklärung/NVE (ON 311.2)

Wie bereits unter Punkt I.7. der Begründung erwähnt, wurden dazu von der Projektwerberin weitere ergänzende Auskünfte gemäß § 24c Abs. 6 UVP-G 2000 vorgelegt, die von den behördlich bestellten Sachverständigen nachgefordert wurden.

Wie bereits unter Punkt III.1.1.1 der Begründung angeführt wurden in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen (Fragenbereich 1 „Alternativen, Varianten, Nullvarianten sowie NVE“) Fragen 1 bis 9 an die behördlich bestellten Sachverständigen gestellt, wobei insbesondere die Fragen 5 bis 9 auf die Naturverträglichkeits- und Alternativenprüfung nach der FFH-Richtlinie abzielen.

Bei der Fragestellung wurde insbesondere auch die von der Europäischen Kommission ausgegebenen Leitfäden berücksichtigt, wie der Natura 2000-Leitfaden („Natura 2000 – Gebietsmanagement – Die Vorgaben des Artikels 6 der Habitat-Richtlinie 92/43/EWG“ (*Europäische Kommission*, C(2018) 7621 final; siehe dort insbesondere Seite 57, [https://ec.europa.eu/environment/nature/natura2000/management/docs/art6/DE\\_art\\_6\\_guide\\_jun\\_2019.pdf](https://ec.europa.eu/environment/nature/natura2000/management/docs/art6/DE_art_6_guide_jun_2019.pdf)) sowie auch die Methodik-Leitlinien („Prüfung von Plänen und Projekten in Bezug auf Natura-2000-Gebiete – Methodik-Leitlinien zu Artikel 6 Absätze 3 und 4 der FFH-Richtlinie 92/43/EWG, *Europäische Kommission*, 2021/C 437/01, siehe dort insbesondere Seite 47).

Insbesondere wurde in Beantwortung der Frage 7 „Auswirkungen der Alternativlösungen auf das Natura 2000-Gebiet“ die Kernaufgabe der Alternativenprüfung durch die Sachverständigen der Fachbereiche Ökologie und Gewässerökologie wahrgenommen und die Alternativen auf ihre Naturverträglichkeit, also auf ihre jeweiligen varianten-/trassenbezogenen Auswirkungen auf die verordneten Erhaltungsziele, geprüft.

Weitere Ausführungen zur Alternativenprüfung erfolgten in der Auseinandersetzung mit den eingebrachten Stellungnahmen und Einwendungen (Fragenbereich 4 der Zusammenfassenden Bewertung), in der Verhandlungsschrift zur mündlichen Verhandlung vom 20. bis 22. Juni 2023 und im gegenständlichen Bescheid unter Punkt VII. der Begründung in der Auseinandersetzung mit den im Verfahren aufgeworfenen Rechtsfragen.

## **VI.7 Naturverträglichkeitsprüfung (NVP) und Alternativenprüfung in der Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen**

Zur Durchführung der Naturverträglichkeits- und Alternativenprüfung nach der FFH-Richtlinie wurden von der ho. Behörde und der externen Koordination den jeweilig betroffenen behördlich bestellten Sachverständigen in der Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen (Fragenbereich 1 „Alternativen, Varianten, Nullvarianten sowie NVE“) die Fragen 1 bis 9 gestellt, wobei insbesondere die Fragen 5 bis 9 als Prüfschema auf Grundlage der von der Europäischen Kommission ausgegebenen Leitfäden (1. *Natura 2000 – Gebietsmanagement, C* (2018) 7621 final sowie 2. *Methodik-Leitlinien, 2021/C 437/01.*) formuliert wurden.

Teilweise überschneiden sich dabei die Fragestellungen bzw. Beantwortungen mit den Fragen 1-4 des Fragenbereichs 1 der Zusammenfassenden Bewertung (siehe zu jenen unter Punkt III.1.1.1 der Begründung).

Es folgen die Fragen und deren Beantwortungen durch die behördlich bestellten Sachverständigen in der Zusammenfassenden Bewertung (und die dazugehörigen Ergänzungen im weiteren Verfahren):

### **VI.7.1 Zur Naturverträglichkeitsprüfung/Erheblichkeitsprüfung (Frage 5 in ZB)**

In der Zusammenfassenden Bewertung (Fragenbereich 1) wurden die Sachverständigen in Frage 5 Folgendes gefragt:

*Wird durch das Vorhaben (Auswahltrasse) allein oder in Kumulation mit anderen Plänen und Projekten das Natura 2000-Gebiet zu irgendeinem Zeitpunkt als Gebiet als solches (Integrität des Gebiets) oder in seinen für die Erhaltungsziele wesentlichen Bestandteilen erheblich beeinträchtigt bzw. steht es der Erreichung von Erhaltungszielen (oder andernfalls dem generellen Verschlechterungsverbot) entgegen?  
Falls ja, sind dabei prioritäre Arten oder Lebensräume betroffen?*

Der Sachverständige für Ökologie (ÖK) führt zu Frage 5 im Fragenbereich 1 der Zusammenfassenden Bewertung Folgendes aus (auszugsweise):

*Die Projektwerberin legte mit den Einreichunterlagen eine Naturverträglichkeitserklärung (EZ311.02) vor, in der die Schutzgüter und Schutzziele des betroffenen Europaschutzgebietes „Feuchte Ebene – Leithaauen“ dargestellt werden. Weiters werden die*

*Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter der Anhänge I und II FFH-Richtlinie sowie auf die Erhaltungsziele des Gebietes dargestellt.*

*Gutachterliche Stellungnahme*

*Das Vorhaben (Projekttrasse) betrifft das auf Basis der Verordnung über die Europaschutzgebiete LGBI. 5500/6-0 ausgewiesene FFH-Gebiet „Feuchte Ebene – Leithaauen“ (AT1220000) auf einer Länge von rd. 1 km und im Ausmaß von 2,95 ha. Die Vogelschutzgebiete „Feuchte Ebene-Leithaauen“ (AT1220V00) und „Steinfeld (AT1210000) sowie das FFH-Gebiet „Steinfeld“ (AT1210A00) werden vom Vorhaben nicht berührt...*

[Verweis auf FFH-Richtlinie; siehe oben]

[Verweis auf Natura 2000-Verordnung; siehe oben]

[Verweis auf Fachbeiträgen Biologische Vielfalt sowie Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume (EZ 311.1) und Naturverträglichkeitserklärung (EZ 311.2)]

*...Im Fachbericht Naturverträglichkeitserklärung (EZ 311.2, Kap. 5.1.2 und 5.1.3) werden die seitens der Konsenswerberin vorgesehenen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen für die Bau- und Betriebsphase angeführt. Detailliertere Beschreibungen der Maßnahmen finden sich im Fachbeitrag Biologische Vielfalt sowie Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume (EZ 311.1). Seitens der Sachverständigen für Ökologie, Gewässerökologie sowie Wasserbautechnik und Oberflächengewässer wurden zusätzliche bzw. präzisierende und verbindlich umzusetzende Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Beeinträchtigungen formuliert (detaillierte Ausformulierung siehe Maßnahmenkatalog).*

*Im direkt betroffenen FFH-Gebiet kommt es durch die Projekttrasse zu einer Beanspruchung des Lebensraumtyps Eichen-Ulmen-Eschenau (91F0) im Ausmaß von rd. 2,37 ha. Weitere Lebensräume des Anhangs I FFH-Richtlinie sind nicht betroffen. Die Gesamtfläche des Lebensraumtyps Eichen-Ulmen-Eschenau (91F0) im verordneten Europaschutzgebiet beläuft sich gemäß aktuellem Standarddatenbogen auf 721,8 ha, der Erhaltungsgrad wird mit „B“ angegeben. Für die kontinentale biogeografische Region wird gemäß aktuellem Artikel 17-Bericht der Erhaltungszustand für den Lebensraumtyp 91F0 mit „U2“ (unfavourablebad = ungünstig–schlecht) angegeben. Der Flächenverlust entspricht damit einem Anteil von 0,33 % der Gesamtfläche des Lebensraumtyps im Gebiet. In den kontroversiell diskutierten und nicht universell anwendbaren Fachkonventionen Lambrecht, Trautner (2007) wird für einen Flächenverlust des Lebensraumtyps 91F0, bei einem relativen Verlust von  $\leq 0,1\%$  im Vergleich zum Gesamtbestand im Gebiet ein Orientierungswert von  $500 \text{ m}^2$  angegeben. Da der betroffene Lebensraum in der kontinentalen biogeographischen Region einen ungünstigen Erhaltungszustand (U2) aufweist und die Orientierungswerte der Fachkonvention deutlich überschritten werden, sind erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele nicht auszuschließen, wobei im Projekt vorgesehene Ausgleichsmaßnahmen im Zuge der Prüfung nicht berücksichtigt werden. Weitere Auswirkungen des Vorhabens, welche zu einer Beeinträchtigung des Lebensraumtyps führen könnten, wie Immissionen durch Luftschadstoffe, Standortveränderungen auf Grund von Grundwasserabsenkungen, Veränderungen der Hochwasserdynamik, sind nicht gegeben....*

[Verweis auf artenschutzrechtliche Erhebungen]

*...Da der betroffene Lebensraum in der kontinentalen biogeographischen Region einen ungünstigen Erhaltungszustand (U2) aufweist und die Orientierungswerte der Fachkonvention deutlich überschritten werden, sind erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele nicht auszuschließen, wobei im Projekt vorgesehene Ausgleichsmaßnahmen im Zuge der Prüfung nicht berücksichtigt werden.*

[Verweis auf Auswirkungen durch das eingereichte Vorhaben auf Erhaltungsziele; siehe unten zur Gegenüberstellung der Alternativen unter Frage 7]

*Als Ergebnis der Erheblichkeitsprüfung ist durch den Verlust von Lebensräumen des Anhang I FFH-Richtlinie vom Typ Eichen-Ulmen-Eschenau (91F0) im Ausmaß von rd. 2,37 ha eine erhebliche Beeinträchtigung nicht auszuschließen. Eine Prüfung anhand der Erhaltungsziele des Gebietes ergibt, dass eine Beeinträchtigung des Natura-2000-Gebietes als solches (Integrität des Gebiets) damit ebenfalls nicht auszuschließen ist.*

Der Sachverständige für Gewässerökologie (GW) führt zu Frage 5 im Fragenbereich 1 der Zusammenfassenden Bewertung Folgendes aus:

*Die Warme Fischa wird durch das [eingereichte] Bauvorhaben überspannt, in der Bauphase findet eine kleinflächige Beanspruchung der Gewässerböschungen infolge einer Spundwandherstellung statt, die je nach Wasserspiegellage einen geringfügigen Eingriff infolge einer Vorschüttung bewirkt. Aufgrund des geringen flächenmäßigen Ausmaßes und der kurzen Dauer des Eingriffes werden die theoretisch vorkommenden Fischarten Cottus gobio und Romanogobio vladkovi nicht durch das Vorhaben beeinträchtigt. Für die Larven der Grünen Keiljungfer als fließgewässerbewohnende Art ist die Auswirkung wie jene für die Fische zu bewerten.*

#### **VI.7.2 Zur Variantenuntersuchung, Alternativenprüfung (aufgrund negativer NVP) und zum öffentlichen Interesse (Frage 6 in ZB)**

In der Zusammenfassenden Bewertung (Fragenbereich 1) wurden die Sachverständigen mehrere ähnliche Fragen (insb. Fragen 2, 3, 4 und 6) und insbesondere im Zusammenhang mit der Alternativenprüfung zur Trassenwahl in Frage 6 letztlich Folgendes gefragt:

*6a. Welche Trassen wurden von der Projektwerberin untersucht und welche können als verfügbar, praktikabel und die Ziele des Projektes erreichend (zielerreichend) eingestuft werden? Welche Ziele sollen mit dem Projekt verwirklicht werden? Stehen diese Ziele aus Sicht Ihres Fachbereichs im öffentlichen Interesse?*

*6b. Besteht zur Zielerreichung die Notwendigkeit zur Verwirklichung des Projekts (Ausschluss der Nullvariante)?*

Ein Gesamtüberblick zur Historie und zur Entwicklung der Projektziele im Zuge der von der Projektwerberin durchgeführten Variantenuntersuchung (4 Phasen der Variantenuntersuchung) findet sich im „Bericht Variantenuntersuchung“ (ON 501, siehe dort ab Punkt 4.1; eine Variantenübersicht, ON 502; Lagepläne ON 503.1 bis 503.9).

Der Sachverständigen für Eisenbahnbau aus bautechnischer Sicht (inkl. Eisenbahnkreuzungen), Straßenbau- und Verkehr (ST) geht in Beantwortung der Frage 3 („Vor- und Nachteile der



geprüften Alternativen“) auf die von der Projektwerberin dargelegten Phasen 1-3 der Variantenuntersuchung ein:

Befund und Sachverhalt

Die seitens Projektwerberin untersuchten Varianten sind im „Bericht Variantenuntersuchung“ (Einlage 501) beschrieben und in Lageplänen (Einlagen 502 sowie 503.1 bis 503.9) dargestellt.

Die relevanten Vor- und Nachteile der geprüften Alternativen sind wie folgt angeführt:

Varianten 1, 2 und 3:

Durch die Lage innerhalb des Ortsgebiets der Stadtgemeinde Ebenfurth ist / sind durch die Trassenführung der Varianten

- bis 6 Wohnobjekte betroffen und daher Baugrund- und Objektblößen erforderlich;
- eine Trassierung mit einem Radius von  $R = 190\text{ m}$  bzw.  $R = 210\text{ m}$  vorgesehen, und damit der Grenzwert gemäß ÖBB-Richtlinien für TEN- Strecken nicht erfüllt (Grenzwert:  $R = 450\text{ m}$ , Ausnahmegrenzwert:  $R = 300\text{ m}$ );
- Abzweigweichen in Hauptgleisen mit einem Radius von  $R = 190\text{ m}$  bzw.  $R = 300\text{ m}$  vorgesehen, und damit die ÖBB-Richtlinien für TEN- Strecken nicht erfüllt ( $R = 500\text{ m}$ );
- die Durchfahrt durch das Stadtgebiet von Ebenfurth (inkl. Aufrechterhaltung der Eisenbahnkreuzungen) zukünftig gemäß Prognose für 112 Züge/Tag vorgesehen;
- Straßenumlegungen und Änderungen an bestehenden Eisenbahnkreuzungen notwendig, wobei der Zugverkehr mit der o.a. Zuganzahl mit 3 bestehenden Eisenbahnkreuzungen abgewickelt werden muss (Unterführungen sind in den Varianten nicht vorgesehen);
- eine 2. Eisenbahnkreuzung in der Alleegasse auszuführen ist, und daher die Alleegasse über beide Bahntrassen geführt werden muss (Schleifengleis, Verbindungsgleis zum Bahnhof Ebenfurth);
- durch die Anordnung der niveaugleichen Eisenbahnkreuzungen drohen (unter Berücksichtigung der o.a. Zugzahlen) lange Schließzeiten und Sperrzeitüberschreitungen an den Eisenbahnkreuzungen (Problematik: Einsatzorganisationen);
- Lärmschutz und erschütterungstechnische Maßnahmen im Stadtgebiet von Ebenfurth, ausgelegt auf die o.a. Zugzahlen, vorzusehen und damit das Siedlungsgebiet der Stadtgemeinde Ebenfurth massiv betroffen wäre.

In betrieblicher Hinsicht betreffend Fahrzeiten und Kapazitätsfragen

- kann lediglich eine niedrige Geschwindigkeit von  $v = 40\text{ km/h}$  bzw.  $v = 50\text{ km/h}$  erreicht werden, welche die Einhaltung der notwendigen Kantenfahrzeit (Integrierter Taktfahrplan) von 45 min zwischen Eisenstadt und Wien Meidling nicht ermöglicht (Fahrzeitgewinn von 7 min nicht erreichbar),
- die Problematik betreffend Systemtrennstelle zwischen dem ÖBB-System und dem System der Raab-Ödenburg-Ebenfurther Eisenbahn - ROeEE besteht (siehe oben),
- in allen drei beschriebenen Varianten die bestehende Bahnhofsein-/ausfahrt aus/in Richtung Wr. Neustadt aufrechterhalten und der Bahnhof Ebenfurth im Bestand bleibt (aufgrund dieser unveränderten Lage müssten alle in Ebenfurth haltenden Züge von der Pottendorfer Linie abzweigen, und es wären aufgrund

*der prognostizierten Zugzahlen unter Zugrundlegung des Integrierten Taktfahrplanes (ITF) zusätzliche Kreuzungskonflikte und Probleme (Kapazitätseinschränkungen, zu lange Fahrzeiten) an die Pottendorfer Linie entstanden).*

*Die Varianten 1 bis 3 erreichen daher die Projektziele nicht und wurden daher ausgeschieden.*

#### Variante 4:

*Durch die Lage innerhalb des Ortsgebiets der Stadtgemeinde Ebenfurth ist / sind durch die Trassenführung dieser Variante*

- 8 Wohnobjekte betroffen und daher Baugrund- und Objektblößen mit massiver Durchschneidung des Siedlungsgebiets erforderlich (und zwar in einem höheren Ausmaß als bei den Varianten 1 bis 3);*
- landwirtschaftliche Flächen in einem höheren Ausmaß betroffen als in den Varianten 1 bis 3*
- eine Trassierung mit einem Radius von  $R = 300$  m vorgesehen, und damit nur den Ausnahmegrenzwert gemäß ÖBB-Richtlinien für TEN- Strecken erfüllt (Grenzwert:  $R = 450$  m, Ausnahmegrenzwert:  $R = 300$  m);*
- Abzweigweichen in Hauptgleisen mit einem Radius von  $R = 300$  m vorgesehen, und damit die ÖBB-Richtlinien für TEN- Strecken nicht erfüllt ( $R = 500$  m);*
- die Durchfahrt durch das Stadtgebiet von Ebenfurth (inkl. Aufrechterhaltung der Eisenbahnkreuzungen) zukünftig gemäß Prognose für 112 Züge/Tag vorgesehen;*
- Straßenumlegungen und Änderungen an bestehenden Eisenbahnkreuzungen notwendig, wobei der Zugverkehr mit der o.a. Zuganzahl mit 3 bestehenden Eisenbahnkreuzungen abgewickelt werden muss (Unterführungen sind nicht vorgesehen);*
- eine 2. Eisenbahnkreuzung in der Alleegasse auszuführen ist, und daher die Alleegasse über beide Bahntrassen geführt werden muss (Schleifengleis, Verbindungsgleis zum Bahnhof Ebenfurth);*
- durch die Anordnung der niveaugleichen Eisenbahnkreuzungen drohen (unter Berücksichtigung der o.a. Zugzahlen) lange Schließzeiten und Sperrzeitüberschreitungen an den Eisenbahnkreuzungen (Problematik: Einsatzorganisationen);*
- Lärmschutz und erschütterungstechnische Maßnahmen im Stadtgebiet von Ebenfurth, ausgelegt auf die o.a. Zugzahlen, vorzusehen, und damit das Siedlungsgebiet der Stadtgemeinde Ebenfurth massiv betroffen wäre.*

*In betrieblicher Hinsicht betreffend Fahrzeiten und Kapazitätsfragen*

- kann lediglich eine niedrige Geschwindigkeit von  $V = 50$  km/h erreicht werden, welche die Einhaltung der notwendigen Kantenfahrzeit von 45 min zwischen Eisenstadt und Wien Meidling nicht ermöglicht (Fahrzeitgewinn von 7 min nicht erreichbar und dadurch Reduktion der Fahrzeireserven);*
- die Problematik betreffend Systemtrennstelle zwischen dem ÖBB-System (15 kV/16,7 Hz) und dem System der Raab-Ödenburg-Ebenfurth Eisenbahn - RO-eEE (25 kV/50 Hz) hier unverändert zu den Varianten 1 bis 3 vorliegt,*
- die bestehende Bahnhofsein-/ausfahrt aus/in Richtung Wr. Neustadt aufrechterhalten und der Bahnhof Ebenfurth im Bestand bleibt (aufgrund dieser unveränderten Lage wären auf der Pottendorfer Linie mit den zwischenzeitlich prognostizierten Zugzahlen unter Zugrundlegung des Projektziels des Integrierten*

*Taktfahrplans (ITF) zusätzliche Kreuzungskonflikte und Probleme hinsichtlich Kapazitätsanforderungen an die Pottendorfer Linie entstanden)*

*Die Variante 4 erreicht daher die Projektziele nicht und wurde daher ausgeschieden.*

#### Variante 5:

*Durch die Lage innerhalb des Ortsgebietes der Stadtgemeinde Ebenfurth ist/sind durch die Trassenführung dieser Variante*

- *8 Wohnobjekte betroffen, und daher Baugrund- und Objektblößen mit massiver Durchschneidung des Siedlungsgebietes erforderlich (und zwar in einem höheren Ausmaß als bei den Varianten 1 bis 4);*
- *landwirtschaftliche Flächen in einem höheren Ausmaß betroffen als in den Varianten 1 bis 4;*
- *eine Trassierung mit einem Radius von  $R = 470$  m vorgesehen, und damit die Grenzwerte gemäß ÖBB-Richtlinien für TEN- Strecken erfüllt (Grenzwert:  $R = 450$  m, Ausnahmegrenzwert:  $R = 300$  m);*
- *Abzweigweichen in Hauptgleisen mit einem Radius von  $R = 500$  m vorgesehen, und damit die ÖBB-Richtlinien für TEN- Strecken erfüllt ( $R = 500$  m);*
- *die Durchfahrt durch das Stadtgebiet von Ebenfurth (inkl. Aufrechterhaltung der Eisenbahnkreuzungen) zukünftig gemäß Prognose für 112 Züge/Tag vorgesehen;*
- *Straßenumlegungen und Änderungen an bestehenden Eisenbahnkreuzungen notwendig, wobei der Zugverkehr mit der o.a. Zuganzahl mit 3 bestehenden Eisenbahnkreuzungen abgewickelt werden muss (Unterführungen sind nicht vorgesehen);*
- *eine 2. Eisenbahnkreuzung in der Alleegasse auszuführen ist, und daher die Alleegasse über beide Bahntrassen geführt werden muss (Schleifengleis, Verbindungsgleis zum Bahnhof Ebenfurth);*
- *durch die Anordnung der niveaugleichen Eisenbahnkreuzungen drohen (unter Berücksichtigung der o.a. Zugzahlen) lange Schließzeiten und Sperrzeitüberschreitungen an den Eisenbahnkreuzungen (Problematik: Einsatzorganisationen);*
- *Lärmschutz und erschütterungstechnische Maßnahmen im Stadtgebiet von Ebenfurth, ausgelegt auf die o.a. Zugzahlen, vorzusehen und damit das Siedlungsgebiet der Stadtgemeinde Ebenfurth massiv betroffen wäre (und zwar in einem höheren Ausmaß als bei den Varianten 1 bis 4).*

*In betrieblicher Hinsicht betreffend Fahrzeiten und Kapazitätsfragen*

- *kann lediglich eine niedrige Geschwindigkeit von  $V = 60$  km/h erreicht werden, welche die Einhaltung der notwendigen Kantenfahrtzeit von 45 min zwischen Eisenstadt und Wien Meidling zwar ermöglicht (höherer Fahrzeitgewinn im Gegensatz zur Variante 4, aber trotzdem Reduktion der Fahrzeitreserven);*
- *die Problematik betreffend Systemtrennstelle zwischen dem ÖBB-System (15 kV/16,7 Hz) und dem System der Raab-Ödenburg-Ebenfurther Eisenbahn - RO-eEE (25 kV/50 Hz) hier unverändert zu den Varianten 1 bis 4 vorliegt,*
- *die bestehende Bahnhofsein-/ausfahrt aus/in Richtung Wr. Neustadt aufrecht erhalten und der Bahnhof Ebenfurth im Bestand bleibt (aufgrund dieser unveränderten Lage wären auf der Pottendorfer Linie mit den zwischenzeitlich prognostizierten Zugzahlen unter Zugrundelegung des Projektziels des Integrierten Taktfahrplans (ITF) zusätzliche Kreuzungskonflikte und Probleme hinsichtlich Kapazitätsanforderungen an die Pottendorfer Linie entstanden)*

Die Variante 5 erreicht daher die Projektziele nur teilweise und wurde daher ausgeschieden.

Variante 6 / Schleife Ebenfurth Ost:

Durch die Lage am östlichen Ortsrand der Stadtgemeinde Ebenfurth ist/sind durch die Trassenführung der Variante

- 1 Wohnobjekt im Bereich der Krautgärten betroffen (Baulandwidmung), und damit Baugrund- und Objektablöse erforderlich;
- bis zu 8 Objekte im Bereich von Kleingärten betroffen, und deren Abbruch erforderlich,
- kommen in der Schießstättenstraße die nächsten Gebäude ca. 21 m von der Gleisachse entfernt zu liegen,
- zwischenzeitlich erfolgte, zusätzliche Bauland-Widmungen im Bereich der Krautgärten und ein prioritäres Stadtentwicklungsgebiet (Schweizerwiese) betroffen - das Gebiet wird beinahe mittig durchschnitten (siehe Kapitel 4.6),
- landwirtschaftliche Flächen in einem höheren Ausmaß betroffen, als in den Varianten 1 bis 5 (Pferdekoppeln, Verbindungswege, Reitwege etc.), wobei die Trasse abschnittsweise im Bereich eines erhaltenswerten Landschaftsteils als auch einer „regionalen Grünzone“ gemäß Regionalem Raumordnungsprogramm zu liegen kommt (siehe Kapitel 4.6),
- aufgrund Erhalt der Bestandsstrecke im Ortsgebiet (Rückschleife) die Aufrechterhaltung der derzeit 3 niveaugleichen Eisenbahnkreuzungen im Siedlungsgebiet (Schießstättenstraße, Rathausstraße, Alleestraße) notwendig,
- durch die Anordnung der niveaugleichen Eisenbahnkreuzungen in Verbindung mit der Rückschleife drohen (unter Berücksichtigung der o.a. Zugzahlen) lange Schließzeiten und Sperrzeitüberschreitungen an den Eisenbahnkreuzungen (Einsatzorganisationen);
- die Neugestaltung des Straßen- und landwirtschaftlichen Wegenetzes, die Verlegung einer Siedlungsstraße und die Errichtung zweier niveaufreien Eisenbahnquerung (Unterquerung Schießstättenstraße mit den Schleifengleisen im Grundwasserbereich, Überquerung Landegger Straße) erforderlich,
- die Brückenbauwerke (Warme Fische, Warme Fische Nordost) und Durchlässe auf der Rückschleife werden in Hinblick auf das HW100 zu adaptieren sein.
- das Natura 2000-Gebiet mit insgesamt 3 Gewässerquerungen betroffen und mit voraussichtlicher Querung des im Trassenbereich liegenden Altarmrests im Bereich eines ehemaligen Mäanders mit aufwendigen Aufständungen;
- im Bereich der Pottendorfer Linie ist in der vorliegenden Planung durch die Anordnung des Vorbahnhofs die Rodung und Wiedererrichtung eines Windschutzgürtels r.d.B. notwendig;
- der neue Bahnhof Ebenfurth rückt im Gegensatz zum Bestand um bis zu 400 m weiter aus dem Ortszentrum ab, aufgrund des neuen Standorts ergibt sich eine massiv verschlechtere Anbindung des neuen Bahnhofes (längere Wege) fußläufig und für den Radverkehr aus dem Ortszentrum von Ebenfurth;
- erhöhter Fremdgrundbedarf ergibt sich aufgrund einer Trassierungsänderung der Pottendorfer Linie in Richtung Wr. Neustadt ab ca. km 38.900 bis ca. km 40.014, diese Linienänderung würde im Brunnenschutzgebiet zu liegen kommen sowie eine Begradigung im Bogen inkl. Neuerrichtung der in diesem Bereich bestehenden Wegbrücke km 39.954 bedeuten.

- *Die Problematik betreffend Systemtrennstelle zwischen dem ÖBB-System (15 kV/16,7 Hz) und dem System der Raab-Ödenburg-Ebenfurther Eisenbahn - RO-eEE (25 kV/50 Hz) liegt hier unverändert zu den Varianten 1 bis 5 vor.*

*Die Variante 6 erreichte zum damaligen Zeitpunkt die Projektziele, weist aber ein hohes Verfahrensrisiko aufgrund der Beanspruchung von prioritären Lebensräumen auf.*

Hinsichtlich der Variante 7 und der Variante 8 (Große Schleife Ebenfurth; südlich Wamperdorf entlang A3 Autobahn), die beide in Phase 2 der Variantenuntersuchung unabhängig von der Infrastrukturentwicklung untersucht (und ausgeschieden) wurden, wird auf die Ausführungen der Projektwerberin in im „Bericht Variantenuntersuchung“, ON 501 (siehe dort ab Punkt „4.2.1.4 Varianten 7 und 8“) verwiesen.

Der Sachverständige für Eisenbahnbau aus bautechnischer Sicht (inkl. Eisenbahnkreuzungen), Straßenbau- und Verkehr (ST) geht zu Frage 2c im Fragenbereich 1 der Zusammenfassenden Bewertung (Seite 51, „Darstellung der geprüften Standort- oder Trassenvarianten“) auf Phase 4 der Variantenuntersuchung ein:

#### Befund und Sachverhalt

*Die seitens Projektwerberin untersuchten Varianten sind im „Bericht Variantenuntersuchung“ (Einlage 501) beschrieben und in Lageplänen (Einlagen 502 sowie 503.1 bis 503.9) dargestellt.*

*Eine erste Variantenuntersuchung (Phase 1) erfolgte in den Jahren 2006 bis 2008. Hier wurden 3 Varianten (Variante 1, 2 und 3) untersucht. In einer zweiten Variantenuntersuchung (Phase 2) in den Jahren 2008 bis 2009 wurden weitere 5 Varianten (Variante 4, 5, 6, 7 und 8) als Weiterentwicklung der Variante 2 untersucht.*

*Im Mai 2009 wurde aufgrund der Variantenbeurteilung festgelegt, dass die Variante 6 (Schleife Ebenfurth Ost) den weiteren Planungen hinsichtlich einer vertieften Infrastrukturentwicklung weiterverfolgt wird. Als maßgebende Gründe dafür sind angegeben eine Fahrzeitverkürzung (ohne Halt) von 7 min, die Vermeidung einer direkten Querung von Siedlungsraum und ein gutes Nutzen-Kosten-Verhältnis (Effizienz).*

*In einer weiteren vertieften Infrastrukturentwicklung (Phase 3) der Variante 6 wurden die Planungen präzisiert. Im Rahmen dieser vertieften Infrastrukturentwicklung wurde durch Hinterlegung des Projektziels „ITF Pottendorfer Linie“ Kreuzungskonflikte durch die Aus-/ Einbindungen aus / in die Pottendorfer Linie erkannt, die eine Verlegung des Bahnhofs inklusive Anordnung von seitenrichtigen und güterzuglangen Überholgleisen mit einer signaltechnischen Nutzlänge von 760 m notwendig gemacht haben. Im Rahmen der Variante 6 ist daher die Auflassung des bestehenden Bahnhofs Ebenfurth und die Neuerrichtung im Bereich der Umfahrgleise des Bahnhofs Ebenfurth (Pottendorfer Linie) vorgesehen.*

*Die beschriebene Variante 6 ist eingleisig, umfährt teilweise das Ortsgebiet für die Züge von/in Richtung Wien und verläuft am östlichen Ortsrand durch das Natura 2000-Gebiet sowie durch landwirtschaftlich genutzte Flächen (Pferdekoppeln etc.), zwischenzeitliche Bauland-Widmungen und Stadtentwicklungsgebiet. Die bestehende Trasse bleibt für die von bzw. in Richtung Wr. Neustadt verkehrenden Züge weitgehend unverändert im Ortsgebiet von Ebenfurth inklusive der bestehenden Brückenbauwerke sowie der drei Eisenbahnkreuzungen und wird mit einer neuen Gleisverbindung an den neuen Bahnhof Ebenfurth angebunden.*

*Aufgrund geänderter Anforderungen bzw. Rahmenbedingungen aus der Raumordnung im Bereich Ebenfurth wurde die 2009 festgelegte Trassenentscheidung betreffend die*

Variante 6 in der vorliegenden Form durch die Stadtgemeinde Ebenfurth im Jahr 2018 abgelehnt. Weiters wurde die Variante 6 aus der Phase 3 (Vertiefte Infrastrukturentwicklung) durch die Raaberbahn aufgrund der Situierung der Systemtrennstelle Fahrleitung auf ihrem Netz abgelehnt und es ergaben sich angepasste betriebliche Anforderungen hinsichtlich Zweigleisigkeit und niveaufreier Ausbindung der Schleife aus der Pottendorfer Linie.

Es wurde daher seitens Projektwerberin die Entscheidung getroffen, in der Planungstiefe eines Vorentwurfes alternative Varianten aus vorangegangenen Planungsphasen und alternative Trassenführungen zur Variante 6 (Untervarianten) auf Basis der neuen Anforderungen und geänderten Rahmenbedingungen zu prüfen und einer vertieften Untersuchung (Phase 4) zu unterziehen.

Es wurden daher in weiterer Folge die Varianten 4A, 5A, 6A, 6A-R, 6B, 6B-R, 6C-r\_mKA, 6C-R\_oKA, 6C-R-P und 6C-R\_hKA untersucht. Die detaillierte Variantenbeschreibung ist im „Bericht Variantenuntersuchung“ (Einlage 501) enthalten.

#### Variante 4A:

Durch die Lage innerhalb des Ortsgebietes der Stadtgemeinde Ebenfurth ist / sind durch die Trassenführung dieser Variante

- maximal drei Wohnobjekte (dauerhaft bewohnt) betroffen, und damit Baugrund- und Objektblöse erforderlich (Anmerkung: im Gegensatz zur Variante 4 aus der 2. Phase der Variantenuntersuchung 2008-2009 könnte durch den reduzierten Radius die Anzahl der abzulösenden Objekte evtl. reduziert werden);
- bis zu 19 Einzelobjekte im Bereich von Kleingärten und auf Baulandwidmungen betroffen, und deren Abbruch erforderlich,
- eine Trassierung mit einem Radius von  $R = 175$  m vorgesehen, und damit die Grenzwerte gemäß ÖBB-Richtlinien für TEN- Strecken nicht erfüllt (Grenzwert:  $R = 450$  m, Ausnahmegrenzwert:  $R = 300$  m);
- Abzweigweichen in Hauptgleisen mit einem Radius von  $R = 500$  m vorgesehen, und damit die ÖBB-Richtlinien für TEN- Strecken erfüllt;
- die Durchfahrt durch das Stadtgebiet von Ebenfurth (inkl. Aufrechterhaltung der Eisenbahnkreuzungen) zukünftig gemäß Prognose für 112 Züge/Tag vorgesehen;
- die Aufrechterhaltung von zwei der derzeit drei niveaugleichen Eisenbahnquerungen im Siedlungsgebiet in adaptierter Form aufgrund Umbau auf 2-Gleisigkeit (Schießstättenstraße, Rathausstraße) notwendig,
- durch die Anordnung der niveaugleichen Eisenbahnkreuzungen (unter Berücksichtigung der o.a. Zugzahlen lange Schließzeiten und Sperrzeitüberschreitungen an den Eisenbahnkreuzungen (Problematik: Einsatzorganisationen) gegeben;
- die Neugestaltung des Straßennetzes, die Verlegung von Siedlungsstraßen und die Errichtung einer niveaufreien Eisenbahnquerung im Bereich Alleestraße (niveaugleiche Querung Alleestraße kann nicht aufrechterhalten werden) inkl. einer neu zu errichtenden niveaugleichen Eisenbahnkreuzung im Bereich der Rückschleife auf Höhe der Schule erforderlich, die Länge der Fuß-/Radwegverbindung über die Alleestraße würde sich um ca. 800 m erhöhen,
- Neuerrichtung der Eisenbahnbrücken (Leitha, Warme Fische, Warme Fische Nordost) und Durchlässe der Bestandsstrecke in Ebenfurth für den zweigleisigen Querschnitt in neuer Gardiente (Hebung aufgrund HW100) unter Berücksichtigung der Aufrechterhaltung des Eisenbahnbetriebes während der Bauphasen erforderlich,

- *Lärmschutz und erschütterungstechnische Maßnahmen im Stadtgebiet von Ebenfurth, ausgelegt auf die o.a. Zugzahlen vorzusehen (Schleife und Rückschleife), und damit das Siedlungsgebiet der Stadtgemeinde Ebenfurth massiv betroffen wäre.*

*In betrieblicher Hinsicht betreffend Fahrzeit und Kapazitätsfragen*

- *kann lediglich eine niedrige Geschwindigkeit von  $v = 40$  km/h erreicht werden, welche die Einhaltung der notwendigen Kantenfahrzeit von 45 min zwischen Eisenstadt und Wien Meidling zwar ermöglicht (Fahrzeitgewinn von 6 min), aber die Fahrzeitreserven entsprechend vermindert, da die angestrebte Einsparung von 7 min nicht erreicht werden kann;*
- *es würden sich auf der 2-gleisigen Schleife zu geringe Signalabstände zur Abwicklung von Kreuzungen mit langen Güterzügen ergeben, wodurch keine friktionsfreie Betriebsführung möglich wäre (Kapazitätsproblem, schlechte Betriebsqualität),*
- *des Weiteren wäre eine Einbindung der Rückschleife im Bereich des neuen Bahnhofes Ebenfurth nur auf einem Gleis möglich, dadurch ist nur eine Bahnsteigkante erreichbar, und keine direkte Anbindung an die AB VÖR gegeben (schlechte Betriebsqualität),*
- *zusätzlich ist im Bereich der Rückschleife vor Einmündung in den neuen Bahnhof Ebenfurth keine ausreichende signaltechnisch nutzbare Gleislänge für den Güterverkehr gegeben (Kapazitätsproblem Kreuzungsabwicklung),*
- *Die Problematik betreffend Systemtrennstelle zwischen dem ÖBB-System (15 kV/16,7 Hz) und dem System der Raab-Ödenburg-Ebenfurther Eisenbahn - ROeEE (25 kV/50 Hz) liegt hier unverändert vor.*

*Variante 4A entspricht in wesentlichen Punkten (Bogenradius Trassierung, Betriebsführung und nutzbare Gleislängen für den Güterverkehr, keine Lösung des Systemwechsels der Oberleitung, Sicherheit betreffend Eisenbahnkreuzungen) nicht den Projektzielen und wurde daher ausgeschieden.*

#### Variante 5A:

*Durch den verminderten Radius und die Lage innerhalb des Ortsgebiets der Stadtgemeinde Ebenfurth ist / sind durch die Trassenführung der Variante 5A*

- *mindestens 5 Objekte (dauerhaft bewohnt) betroffen, und daher Baugrund- und Objekt- ablösen erforderlich;*
- *bis zu 19 Einzelobjekte im Bereich von Kleingärten und auf Baulandwidmungen betroffen, und deren Abbruch erforderlich,*
- *eine Trassierung mit einem Radius von mind.  $R = 350$  m vorgesehen, und damit die Grenzwerte gemäß ÖBB-Richtlinien für TEN- Strecken zumindest betreffend Ausnahmegrenzwert erfüllt (Grenzwert:  $R = 450$  m, Ausnahmegrenzwert:  $R = 300$  m);*
- *Abzweigweichen in Hauptgleisen mit einem Radius von  $R = 500$  m vorgesehen, und damit auch die ÖBB-Richtlinien für TEN- Strecken erfüllt;*
- *die Durchfahrt durch das Stadtgebiet von Ebenfurth (inkl. Aufrechterhaltung der Eisenbahnkreuzungen) zukünftig gemäß Prognose für 112 Züge/Tag vorgesehen;*
- *die Aufrechterhaltung aller drei derzeit bestehenden niveaugleichen Eisenbahnquerungen im Siedlungsgebiet in adaptierter Form aufgrund Umbau auf 2-gleisigkeit (Schießstättenstraße, Rathausgasse, Alleestraße) notwendig;*
- *Straßenumlegungen und Änderungen an bestehenden Eisenbahnkreuzungen notwendig, wobei der Zugverkehr mit der o.a. Zuganzahl mit den 3 bestehenden Eisenbahnkreuzungen abgewickelt werden muss (Unterführungen sind in den Varianten nicht vorgesehen);*

- die Eisenbahnkreuzung in der Alleegasse über beide Trassen auszuführen (auf der Schleife und auf der Rückschleife zum Bahnhof Ebenfurth, damit wäre die Anordnung von insgesamt 4 Eisenbahnkreuzungen im Stadtgebiet von Ebenfurth verbunden);
- durch die Anordnung der niveaugleichen Eisenbahnkreuzungen (unter Berücksichtigung der o.a. Zugzahlen) lange Schließzeiten und Sperrzeitüberschreitungen an den Eisenbahnkreuzungen (Problematik: Einsatzorganisationen) gegeben;
- Neuerrichtung der Eisenbahnbrücken (Leitha, Warme Fische, Warme Fische Nordost) und Durchlässe der Bestandsstrecke in Ebenfurth für den zweigleisigen Querschnitt in neuer Gardiente (Hebung aufgrund HW100) unter Berücksichtigung der Aufrechterhaltung des Eisenbahnbetriebes während der Bauphasen erforderlich,
- Lärmschutz und erschütterungstechnische Maßnahmen im Stadtgebiet von Ebenfurth, ausgelegt auf die o.a. Zugzahlen vorzusehen (Schleife und Rückschleife),

und damit das Siedlungsgebiet der Stadtgemeinde Ebenfurth massiv betroffen wäre.

In betrieblicher Hinsicht betreffend Fahrzeit und Kapazitätsfragen

- kann eine höhere Geschwindigkeit von  $v = 80 \text{ km/h}$  erreicht werden, welche die Einhaltung der notwendigen Kantenfahrzeit (Integrierter Taktfahrplan) von 45 min zwischen Eisenstadt und Wien Meidling zwar ermöglicht (Fahrzeitgewinn von 6 min erreichbar), aber die Fahrzeitreserven immer noch vermindert (allerdings besser als in Variante 4A), und die angestrebte Einsparung von 7 min nicht erreicht werden kann;
- es würden sich auf der 2-gleisigen Schleife zu geringe Signalabstände zur Abwicklung von Kreuzungen mit langen Güterzügen ergeben, wodurch keine friktionsfreie Betriebsführung möglich wäre (Kapazitätsproblem, schlechte Betriebsqualität),
- des Weiteren wäre eine Einbindung der Rückschleife im Bereich des neuen Bahnhofes Ebenfurth nur auf einem Gleis möglich, dadurch nur eine Bahnsteigkante erreichbar, und keine direkte Anbindung an die AB VÖR gegeben (schlechte Betriebsqualität),
- zusätzlich ist im Bereich der Rückschleife vor Einmündung in den neuen Bahnhof Ebenfurth keine ausreichende signaltechnisch nutzbare Gleislänge für den Güterverkehr gegeben (Kapazitätsproblem, schlechte Betriebsqualität).
- Die Problematik betreffend Systemtrennstelle zwischen dem ÖBB-System (15 kV/16,7 Hz) und dem System der Raab-Ödenburg-Ebenfurther Eisenbahn - ROeEE (25 kV/50 Hz) liegt hier unverändert zu den Varianten 1 bis 5 und 4A vor.

Variante 5A entspricht in wesentlichen Punkten (Betriebsführung und nutzbare Gleislängen für den Güterverkehr, keine Lösung des Systemwechsels der Oberleitung, Sicherheit betreffend Eisenbahnkreuzungen) nicht den Projektzielen und wurde daher ausgeschieden.

#### Variante 6A:

Durch die Lage am Rande des Ortsgebietes ist/sind durch die Linienführung dieser Variante

- mindestens 2 Wohnobjekte im Bereich der Krautgärten betroffen (Baulandwidmung), und damit Baugrund- und Objektblöse erforderlich,
- bis zu 15 Einzelobjekte im Bereich von Kleingärten betroffen, und deren Abbruch erforderlich,
- die Situation (Achsabstand) zu den nächsten Gebäuden in der Schießstättenstraße etwas verbessert,
- zwischenzeitlich erfolgte, zusätzliche Bauland-Widmungen im Bereich der Krautgärten und ein prioritäres Stadtentwicklungsgebiet (Schweizerwiese) betroffen - das Gebiet wird beinahe mittig durchschnitten (Umfahrung nicht möglich),
- landwirtschaftliche Flächen in einem höheren Ausmaß betroffen, als in den Varianten 1-5 (Pferdekoppeln, Verbindungswege, Reitwege etc.), wobei die Trasse abschnittsweise



*im Bereich eines erhaltenswerten Landschaftsteils als auch einer „regionalen Grünzone“ gemäß Regionalem Raumordnungsprogramm zu liegen kommt,*

- *aufgrund Erhaltung der Bestandsstrecke im Ortsgebiet (Rückschleife) die Aufrechterhaltung der derzeit 3 niveaugleichen Eisenbahnkreuzungen im Siedlungsgebiet (Schießstättenstraße, Rathausstraße, Alleestraße) notwendig,*
- *durch die Anordnung der niveaugleichen Eisenbahnkreuzungen in Verbindung mit der Rückschleife (unter Berücksichtigung der o.a. Zugzahlen) lange Schließzeiten und Sperrzeitüberschreitungen an den Eisenbahnkreuzungen (Problematik: Einsatzorganisationen) gegeben;*
- *die Neugestaltung des Straßen- und landwirtschaftlichen Wegenetzes, die Verlegung einer Siedlungsstraße und die Errichtung zweier niveaufreier Eisenbahnquerungen (Unterquerung Schießstättenstraße mit den Schleifengleisen und Landegger Straße im Grundwasserbereich) erforderlich,*
- *Neuerrichtung der Eisenbahnbrücken (Leitha, Warme Fische, Warme Fische Nordost) und Durchlässe der Bestandsstrecke in Ebenfurth in neuer Gardiente (Hebung aufgrund HW100) unter Berücksichtigung der Aufrechterhaltung des Eisenbahnbetriebes während der Bauphasen erforderlich,*
- *Lärmschutz und erschütterungstechnische Maßnahmen nicht nur im Bereich der Neubaustrecke, sondern evtl. auch im Stadtgebiet von Ebenfurth (Rückschleife) vorzusehen,*
- *das Natura 2000-Gebiet mit insgesamt 3 Gewässerquerungen betroffen und mit voraussichtlicher Querung des im Trassenbereich liegenden Altarmrests im Bereich eines ehemaligen Mänders mit aufwendigen Aufständierungen.*

*In betrieblicher Hinsicht betreffend Fahrzeit und Kapazitätsfragen*

- *kann eine Geschwindigkeit auf der Schleife von  $v = 80$  km/h bzw. 100 km/h erreicht werden, welche die Einhaltung der notwendigen Kantenfahrzeit von 45 min zwischen Eisenstadt und Wien Meidling ermöglicht (Fahrzeitgewinn von 7 min),*
- *es würden sich auf der 2-gleisigen Schleife zu geringe Signalabstände zur Abwicklung von Kreuzungen mit langen Güterzügen ergeben, wodurch keine friktionsfreie Betriebsführung möglich wäre (Kapazitätsproblem, schlechte Betriebsqualität),*
- *durch die Anordnung der niveaugleichen Eisenbahnkreuzungen drohen lange Schließzeiten und Sperrzeitüberschreitungen (siehe oben),*
- *des Weiteren wäre eine Einbindung der Rückschleife im Bereich des neuen Bahnhofes Ebenfurth nur auf einem Gleis möglich, dadurch ist nur eine Bahnsteigkante erreichbar, und keine direkte Anbindung an die AB VÖR gegeben (schlechte Betriebsqualität),*
- *zusätzlich ist im Bereich der Rückschleife vor Einmündung in den neuen Bahnhof Ebenfurth keine ausreichend signaltechnische nutzbare Gleislänge für den Güterverkehr gegeben,*
- *Die Problematik betreffend Systemtrennstelle zwischen dem ÖBB-System (15 kV/16,7 Hz) und dem System der Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn - ROeEE (25 kV/50 Hz) liegt hier unverändert zu den Varianten 1 bis 5 und 4A, 5A vor.*

*Variante 6A entspricht in wesentlichen Punkten (Betriebsführung und nutzbare Gleislängen für den Güterverkehr, keine Lösung des Systemwechsels der Oberleitung, Sicherheit betreffend Eisenbahnkreuzungen) nicht den Projektzielen und wurde daher ausgeschieden. Überdies weist die Variante ein hohes Verfahrensrisiko aufgrund der Beanspruchung von prioritären Lebensräumen auf.*

Variante 6A-R:

*Durch die Lage der Schleife am Rande des Ortsgebietes und Führung der Rückschleife außerhalb des Ortsgebietes ist / sind durch die Linienführung dieser Variante*

- *mindestens 2 Wohngebäude im Bereich der Krautgärten betroffen (Baulandwidmung), und damit Baugrund- und Objektblösen erforderlich,*
- *lediglich 3 Kleingartenobjekte (im vgl. zu 12 Objekten bei Variante 6A) betroffen, und deren Abbruch erforderlich,*
- *die Situation (Achsabstand) zu den nächsten Gebäuden in der Schießstättenstraße etwas verbessert,*
- *zwischenzeitlich erfolgte, zusätzliche Bauland-Widmungen im Bereich der Krautgärten und ein prioritäres Stadtentwicklungsgebiet (Schweizerwiese) betroffen - das Gebiet wird beinahe mittig durchschnitten (Umfahrung nicht möglich),*
- *aufgrund Auflassung der Bestandsstrecke durch das Ortsgebiet drei niveaugleiche Eisenbahnkreuzungen (Schießstättenstraße, Rathausstraße, Alleestraße) ersatzlos aufzulassen,*
- *landwirtschaftliche Flächen in einem höheren Ausmaß betroffen, als in den Varianten 1-5 (Pferdekoppeln, Verbindungswege, Reitwege etc.), wobei die Trasse abschnittsweise im Bereich eines erhaltenswerten Landschaftsteiles als auch einer „regionalen Grünzone“ gemäß Regionalem Raumordnungsprogramm zu liegen kommt,*
- *die Neugestaltung des Straßen- und landwirtschaftlichen Wegenetzes, die Verlegung einer Siedlungsstraße und die Errichtung zweier niveaufreier Eisenbahnquerungen (Unterquerung Schießstättenstraße und Landegger Straße im Grundwasserbereich) erforderlich,*
- *das Natura 2000-Gebiet mit insgesamt 4 Gewässerquerungen betroffen (1 Querung mehr im Gegensatz zur Variante 6A) und mit voraussichtlicher Querung des im Trassenbereich liegenden Altarmrests im Bereich eines ehemaligen Mänders mit aufwendigen Aufständierungen.*

*In betrieblicher Hinsicht betreffend Fahrzeit und Kapazitätsfragen*

- *kann eine Geschwindigkeit auf der Schleife von  $v = 80$  km/h bzw. 100 km/h erreicht werden, welche die Einhaltung der notwendigen Kantenfahrzeit von 45 min zwischen Eisenstadt und Wien Meidling ermöglicht (Fahrzeitgewinn von 7 min),*
- *es würden sich auf der 2-gleisigen Schleife in Verbindung mit der Rückschleife zu geringe Signalabstände zur Abwicklung von Kreuzungen mit langen Güterzügen ergeben, wodurch keine friktionsfreie Betriebsführung möglich wäre (Kapazitätsproblem, schlechte Betriebsqualität),*
- *die Anordnung der Systemtrennstelle zwischen dem ÖBB-System (15 kV/16,7 Hz) und dem System der Raab-Ödenburg-Ebenfurther Eisenbahn - ROeEE (25 kV/50 Hz) wäre im Gegensatz zu den Varianten 1 bis 6 und 6A möglich.*

*Variante 6A-R entspricht insbesondere in den Punkten Betriebsführung und nutzbare Gleislängen für den Güterverkehr nicht den Projektzielen und wurde daher ausgeschieden. Überdies weist die Variante ein hohes Verfahrensrisiko aufgrund der Beanspruchung von prioritären Lebensräumen auf.*

#### Variante 6B:

*Durch die Lage am Rande des Ortsgebietes ist/sind durch die Linienführung dieser Variante*

- *keine Wohnobjekte im Gegensatz zu den Varianten 1-6 und 6A bzw. 6A-R betroffen (Baulandwidmung), und damit keine Baugrund- und Objektblöse erforderlich,*

- bis zu 15 Einzelobjekte im Bereich von Kleingärten betroffen, und deren Abbruch erforderlich,
- die Situation (Achsabstand) zu den nächsten Gebäuden in der Schießstättenstraße noch einmal verbessert,
- ein prioritäres Stadtentwicklungsgebiet (Schweizerwiese) betroffen - das Gebiet wird beinahe mittig durchschnitten (Umfahrung nicht möglich),
- landwirtschaftliche Flächen in weniger hohem Ausmaß betroffen, als in den Varianten 6A bzw. 6A-R (Pferdekoppeln, Verbindungswege, Reitwege etc.), wobei die Trasse abschnittsweise im Bereich eines erhaltenswerten Landschaftsteils als auch einer „regionalen Grünzone“ gemäß Regionalem Raumordnungsprogramm zu liegen kommt,
- aufgrund Erhalt der Bestandsstrecke im Ortsgebiet (Rückschleife) die Aufrechterhaltung der derzeit 3 niveaugleichen Eisenbahnkreuzungen im Siedlungsgebiet (Schießstättenstraße, Rathausstraße, Alleestraße) notwendig,
- durch die Anordnung der niveaugleichen Eisenbahnkreuzungen drohen in Verbindung mit der Rückschleife (unter Berücksichtigung der o.a. Zugzahlen) lange Schließzeiten und Sperrzeitüberschreitungen an den Eisenbahnkreuzungen (Problematik: Einsatzorganisationen);
- die Neugestaltung des Straßen- und landwirtschaftlichen Wegenetzes, die Verlegung einer Siedlungsstraße und die Errichtung zweier niveaufreier Eisenbahnquerungen (Unterquerung Schießstättenstraße mit den Schleifengleisen und Landegger Straße im Grundwasserbereich) erforderlich,
- Neuerrichtung der Eisenbahnbrücken (Leitha, Warme Fischa, Warme Fischa Nordost) und Durchlässe der Bestandsstrecke in Ebenfurth in neuer Gardiente (Hebung aufgrund HW100) unter Berücksichtigung der Aufrechterhaltung des Eisenbahnbetriebes während der Bauphasen erforderlich,
- Lärmschutz und erschütterungstechnische Maßnahmen nicht nur im Bereich der Neubaustrecke, sondern evtl. auch im Stadtgebiet von Ebenfurth (Rückschleife) vorzusehen,
- das Natura 2000-Gebiet mit insgesamt 4 Gewässerquerungen betroffen und mit Querung des im Trassenbereich liegenden Altarmrests eines ehemaligen Mäanders mit aufwendigen Aufständern sowie mit umfangreichen Maßnahmen zur Gewässerumleitung (Warme Fischa Südost und Mühlbach 2b).

*In betrieblicher Hinsicht betreffend Fahrzeit und Kapazitätsfragen*

- kann eine Geschwindigkeit auf der Schleife von  $v = 80$  km/h bzw. 100 km/h erreicht werden, welche die Einhaltung der notwendigen Kantenfahrzeit von 45 min. zwischen Eisenstadt und Wien Meidling ermöglicht (Fahrzeitgewinn von 7 min),
- durch die Anordnung der niveaugleichen Eisenbahnkreuzungen drohen lange Schließzeiten und Sperrzeitüberschreitungen (siehe oben),
- des Weiteren wäre eine Einbindung der Rückschleife im Bereich des neuen Bahnhofes Ebenfurth nur auf einem Gleis möglich, dadurch ist nur eine Bahnsteigkante erreichbar, und keine direkte Anbindung an die AB VÖR gegeben (schlechte Betriebsqualität),
- zusätzlich ist im Bereich der Rückschleife vor Einmündung in den neuen Bahnhof Ebenfurth keine ausreichend signaltechnische nutzbare Gleislänge für den Güterverkehr gegeben (Kapazitätsproblem, schlechte Betriebsqualität),
- Die Problematik betreffend Systemtrennstelle zwischen dem ÖBB-System (15 kV/16,7 Hz) und dem System der Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn - ROeEE (25 kV/50 Hz) liegt hier unverändert zu den Varianten 1 bis 5 und 4A, 5A vor.

Variante 6B entspricht in wesentlichen Punkten (Betriebsführung und nutzbare Gleislängen für den Güterverkehr, keine Lösung des Systemwechsels der Oberleitung, Sicherheit betreffend Eisenbahnkreuzungen) nicht den Projektzielen und wurde daher ausgeschieden. Überdies weist

die Variante ein hohes Verfahrensrisiko aufgrund der Beanspruchung von prioritären Lebensräumen auf.

#### Variante 6B-R:

Durch die Lage der Schleife am Rande des Ortsgebietes und Führung der Rückschleife außerhalb des Ortsgebietes ist/sind durch die Linienführung dieser Variante

- keine Wohnobjekte im Gegensatz zu den Varianten 1-6 und 6A bzw. 6A-R betroffen (Baulandwidmung), und damit keine Baugrund- und Objektblöse erforderlich,
- lediglich 3 Kleingartenobjekte (im vgl. zu 15 Objekten bei Variante 6B) betroffen, und deren Abbruch erforderlich,
- die Situation (Achsabstand) zu den nächsten Gebäuden in der Schießstättenstraße etwas verbessert,
- ein prioritäres Stadtentwicklungsgebiet (Schweizerwiese) betroffen - das Gebiet wird beinahe mittig durchschnitten (Umfahrung nicht möglich),
- aufgrund Auflassung der Bestandsstrecke durch das Ortsgebiet drei niveaugleiche Eisenbahnkreuzungen (Schießstättenstraße, Rathausstraße, Alleestraße) ersatzlos aufzulassen,
- landwirtschaftliche Flächen in einem höheren Ausmaß betroffen, als in den Varianten 1-5 (Pferdekoppeln, Verbindungswege, Reitwege etc.), wobei die Trasse abschnittsweise im Bereich eines erhaltenswerten Landschaftsteiles als auch einer „regionalen Grünzone“ gemäß Regionalem Raumordnungsprogramm zu liegen kommt,
- die Neugestaltung des Straßen- und landwirtschaftlichen Wegenetzes, die Verlegung einer Siedlungsstraße und die Errichtung zweier niveaufreier Eisenbahnquerungen (Unterquerung Schießstättenstraße und Landegger Straße im Grundwasserbereich) erforderlich,
- das Natura 2000-Gebiet mit insgesamt 4 Gewässerquerungen betroffen und mit Querungen des im Trassenbereich liegenden Altarmrests im Bereich eines ehemaligen Mäanders mit aufwendigen Aufständungen sowie mit umfangreichen Maßnahmen zur Gewässerumlegung (Warme Fische Südast und Mühlbach 2b).

In betrieblicher Hinsicht betreffend Fahrzeit und Kapazitätsfragen

- kann eine Geschwindigkeit auf der Schleife von  $v = 80$  km/h bzw. 100 km/h erreicht werden, welche die Einhaltung der notwendigen Kantenfahrzeit von 45 min zwischen Eisenstadt und Wien Meidling ermöglicht (Fahrzeitgewinn von 7 min),
- besitzt die Variante 6B-R keine kapazitiven Einschränkungen insbesondere betreffend Kreuzungsabwicklung mit Güterzügen (signaltechnische Aufstelllängen von 760 m möglich), und keine Kreuzungskonflikte an den Einmündungen in die jeweilige Infrastruktur und daher keine Einschränkungen in der Betriebsqualität,
- die Anordnung der Systemtrennstelle zwischen dem ÖBB-System (15 kV/16,7 Hz) und dem System der Raab-Ödenburg-Ebenfurther Eisenbahn - ROeEE (25 kV/50 Hz) wäre im Gegensatz zu den Varianten 1 bis 6 und 6A bzw. 6B auf der Schleife möglich (keine Umrüstung des Bahnhofes Neufeld an der Leitha und des Streckengleises der Raaberbahn auf ÖBB- System erforderlich).

Die Variante 6B-R erreicht die Projektziele und ist aus eisenbahntechnischer und betrieblicher Sicht theoretisch machbar, wurde jedoch aufgrund der Beanspruchung tierökologischer Lebensräume, deren Wiederherstellung schwierig ist, der Beanspruchung prioritärer Siedlungsentwicklungsflächen sowie der wesentlichen Flächenbeanspruchung im Bereich der Fließgewässer und in den Randbereichen des Auwalds ausgeschieden.

Variante 6C-R\_mKA:

*Durch die Lage der Schleife östlich von Leitha und Kläranlage und Führung der Rückschleife außerhalb des Ortsgebietes ist / sind durch die Linienführung dieser Variante*

- *keine Wohnobjekte im Gegensatz zu den Varianten 1-6, 6A bzw. 6A-R und 6B bzw. 6B-R betroffen (Baulandwidmung), und damit keine Baugrund- und Objektblöse erforderlich,*
- *ein prioritäres Stadtentwicklungsgebiet (Schweizerwiese) im Gegensatz zu den Varianten 6, 6A bzw. 6A-R, 6B bzw. 6B-R nur teilweise betroffen (Variante liegt am Rande des Stadtentwicklungsgebietes),*
- *die Feriensiedlung Neufelder See insofern betroffen, da der Achsabstand des nächsten Gleises zu den nächsten Gebäuden ca. 55 – 70 m beträgt,*
- *die Gebietskläranlage des Wasserverbandes Neufelderseen- Gebiet insofern betroffen, als diese durch die Gleistrasse und die Leitha eingeschlossen wäre (nur mehr wenig Platzangebot zur Erweiterung) und die Zufahrt über eine Unterführung erfolgen müsste, die entsprechend hochwasser- und ausfallssicher auszuführen ist, sodass im Katastrophenfall permanent zur Kläranlage zugefahren werden kann,*
- *aufgrund Auflassung der Bestandsstrecke durch das Ortsgebiet drei niveaugleiche Eisenbahnkreuzungen (Schießstättenstraße, Rathausstraße, Alleestraße) ersatzlos aufzulassen,*
- *landwirtschaftliche Flächen in einem höheren Ausmaß betroffen als in den Varianten 1-6 sowie 6A bzw. 6A-R und 6B bzw. 6B-R (Ackerland),*
- *die Neugestaltung des Straßen- und landwirtschaftlichen Wegenetzes, die Verlegung einer Siedlungsstraße inkl. Errichtung einer niveaufreier Eisenbahnquerungen (Unterquerung Landegger Straße im Grundwasserbereich) erforderlich,*
- *das Natura 2000-Gebiet mit insgesamt 3 Gewässerquerungen betroffen, wobei insbesondere die Überquerungen der Leitha umfangreiche Maßnahmen (Pfeilererrichtung, Maßnahmen zur Pfeilersicherung) im Flussbett (teilweise Schutzgüter) erfordern würden.*

*In betrieblicher Hinsicht betreffend Fahrzeit und Kapazitätsfragen*

- *kann eine Geschwindigkeit auf der Schleife von  $v = 80$  km/h bzw. 100 km/h erreicht werden, welche die Einhaltung der notwendigen Kantenfahrzeit von 45 min zwischen Eisenstadt und Wien Meidling ermöglicht (Fahrzeitgewinn von 7 min),*
- *besitzt die Variante 6C-R\_mKA keine kapazitiven Einschränkungen insbesondere betreffend Kreuzungsabwicklung mit Güterzügen (signaltechnische Aufstelllängen von 760 m möglich), und keine Kreuzungskonflikte an den Einmündungen in die jeweilige Infrastruktur und daher keine Einschränkungen in der Betriebsqualität,*
- *die Anordnung der Systemtrennstelle zwischen dem ÖBB-System (15 kV/16,7 Hz) und dem System der Raab-Ödenburg-Ebenfurther Eisenbahn - ROeEE (25 kV/50 Hz) wäre im Gegensatz zu den Varianten 1 bis 6 und 6A bzw. 6B auf der Schleife möglich (keine Umrüstung des Bahnhofes Neufeld an der Leitha und des Streckengleises der Raaberbahn auf ÖBB- System erforderlich).*

*Die Variante 6C-R\_mKA erreicht die Projektziele und ist aus eisenbahntechnischer und betrieblicher Sicht theoretisch machbar, wurde jedoch aufgrund der mit der vorgesehenen Querung der Leitha im Bereich der Fluss-Mäander, welche einen Eingriff in die Flussdynamik, die Verlandung von Kleingewässern und Flutmulden sowie eine Hemmung der Mäanderbildung zur Folge hätte, der Beanspruchung einer Mäanderstrecke, welche in Ostösterreich nur mehr selten anzutreffen ist und deren Ausgleich derzeit unrealistisch und auch nur schwer herstellbar ist sowie des Verlaufs der Trasse östlich der Leitha-Auen als deutlich sichtbare Raumkante ausgeschieden.*

Variante 6C-R\_oKA:

*Durch die Lage der Schleife östlich von Leitha über die Grundstücke der Kläranlage und Führung der Rückschleife außerhalb des Ortsgebietes ist / sind durch die Linienführung dieser Variante*

- *keine Wohnobjekte im Gegensatz zu den Varianten 1-6, 6A bzw. 6A-R und 6B bzw. 6B-R betroffen (Baulandwidmung), und damit keine Baugrund- und Objektblöse erforderlich,*
- *ein prioritäres Stadtentwicklungsgebiet (Schweizerwiese) im Gegensatz zu den Varianten 6, 6A bzw. 6A-R, 6B bzw. 6B-R nur teilweise betroffen (Variante liegt am Rande des Stadtentwicklungsgebietes),*
- *die Feriensiedlung Neufelder See insofern betroffen, da der Achsabstand des nächsten Gleises zu den nächsten Gebäuden ca. 70 – 95 m beträgt (günstiger als in Variante 6C-R\_mKA),*
- *die Gebietskläranlage des Wasserverbandes Neufelderseen- Gebiet (derzeit Reinigungsleistung 27.700 EGW-Einwohnergleichwerte, Anschlusswert 32.000 EGW, Einzugsgebiet 550 ha) insofern betroffen wäre, als die gesamte Gebietskläranlage abgelöst und an anderer Stelle wieder errichtet werden müsste, inkl. der Neuverlegung sämtlicher Zu- und Ableitungen,*
- *aufgrund Auflassung der Bestandsstrecke durch das Ortsgebiet drei niveaugleiche Eisenbahnkreuzungen (Schießstättenstraße, Rathausstraße, Alleestraße) ersatzlos aufzulassen,*
- *landwirtschaftliche Flächen in einem höheren Ausmaß betroffen als in den Varianten 1-6 sowie 6A bzw. 6A-R und 6B bzw. 6B-R (Ackerland),*
- *die Neugestaltung des Straßen- und landwirtschaftlichen Wegenetzes, die Verlegung einer Siedlungsstraße inkl. Errichtung einer niveaufreien Eisenbahnquerungen (Unterquerung Landegger Straße im Grundwasserbereich) erforderlich,*
- *das Natura 2000-Gebiet mit insgesamt 3 Gewässerquerungen betroffen, wobei insbesondere die Überquerungen der Leitha umfangreiche Maßnahmen (Pfeilererrichtung, Maßnahmen zur Pfeilersicherung) im Flussbett (teilweise Schutzgüter) erfordern würden (geringfügig günstiger als in Variante 6C-R\_mKA).*

*In betrieblicher Hinsicht betreffend Fahrzeit und Kapazitätsfragen*

- *kann eine Geschwindigkeit auf der Schleife von  $v = 80$  km/h bzw. 100 km/h erreicht werden, welche die Einhaltung der notwendigen Kantenfahrtzeit von 45 min zwischen Eisenstadt und Wien Meidling ermöglicht (Fahrzeitgewinn von 7 min),*
- *besitzt die Variante 6C-R\_oKA keine kapazitiven Einschränkungen insbesondere betreffend Kreuzungsabwicklung mit Güterzügen (signaltechnische Aufstelllängen von 760 m möglich), und keine Kreuzungskonflikte an den Einmündungen in die jeweilige Infrastruktur und daher keine Einschränkungen in der Betriebsqualität,*
- *die Anordnung der Systemtrennstelle zwischen dem ÖBB-System (15 kV/16,7 Hz) und dem System der Raab-Ödenburg-Ebenfurther Eisenbahn - ROeEE (25 kV/50 Hz) wäre im Gegensatz zu den Varianten 1 bis 6 und 6A bzw. 6B auf der Schleife möglich (keine Umrüstung des Bahnhofes Neufeld an der Leitha und des Streckengleises der Raaberbahn auf ÖBB- System erforderlich).*

*Die Variante 6C-R\_oKA erreicht zwar die Projektziele, da jedoch keine Lösung in Hinblick auf die Absiedelung der Gebietskläranlage Neufelderseen-Gebiet erzielt werden konnte, wurde die Variante ausgeschieden.*

Variante 6C-R-P:

*Durch die Lage der Schleife östlich von Leitha und Kläranlage mit der Aus-/Einbindung in die Pottendorfer Linie im Bereich von Pottendorf ist / sind durch die Linienführung dieser Variante*

- *die Errichtung der niveaufreien Unterwerfung (Tieflegung eines Gleises der Pottendorfer Linie, Führung eines Gleises der Schleife in Hochlage) im Bereich des dicht verbauten Ortsgebietes von Pottendorf- Landegg notwendig,*
- *die Verbreiterung des Streckenquerschnittes innerhalb des dicht verbauten Ortsgebietes von derzeit 2 auf 4 Gleise unter Beachtung der o.a. Hochlage notwendig,*
- *eine Umsetzung der Baumaßnahme nicht oder nur sehr erschwert unter Aufrechterhaltung eines Bahnbetriebs möglich, die Pottendorfer Linie müsste entweder über die gesamte Bauzeit gesperrt werden oder über eine länger andauernde Dauer 1-gleisig betrieben werden, beides ist aus heutiger Sicht aufgrund der betrieblichen Situation in der Ostregion nicht vorstellbar,*
- *dadurch bis zu 35 Objekte (dauerhaft bewohnt bzw. Gewerbeobjekte) im Bereich der Rechten Bahnzeile und Linken Bahnzeile sowie des Jägerwegs einzulösen,*
- *die gesamten Straßenzüge der Rechten Bahnzeile und Linken Bahnzeile sowie des Jägerwegs mit kompletter Neuorganisation der Zufahrtssituation zu benachbarten Wohnobjekten inkl. Einbauten umzulegen,*
- *aufgrund der Verbreiterung des Streckenquerschnittes von 2 auf 4 Gleise, der Tieflege der Unterwerfung in diesem Bereich mit einer Konstruktionsunterkante von ca. 2 m unter Gelände und unter Berücksichtigung der bereits heute reduzierten Durchfahrts Höhe von 4,0 m wäre die Unterführung der L157 im Ortsgebiet von Pottendorf-Landegg aufwändig neu zu errichten, dabei entstehen maßgebliche Konflikte mit dem südöstlich der Bahn liegendem Tragwerk der Gemeindestraße, den einmündenden Seitenstraßen, dem Kreuzungsplateau auf der Nordwestseite und der im Nahbereich liegenden Brücke der L157 über den Werkskanal (Differenz in der Gradienten zwischen Brücke Werkskanal und Unterführung), und mit der Aufrechterhaltung des Verkehrs in der Errichtungsphase (derzeit die einzige Straßenverbindung zwischen Pottendorf und Landegg),*
- *aufgrund der Lage der Unterwerfung der Oberwerkskanal (Weiterführung der Warmen Fische) unterbrochen, und müsste entweder aufwändig unterdükert werden, unter Berücksichtigung einer zu überwinden- den Höhe von ca. 8 m (Konstruktionsunterkante der Unterwerfung ca. 6 m unter Gelände, Rohrdurchmesser 2 m und einer Durchflussmenge von 11 m<sup>3</sup>/s), oder nach Süden umgelegt werden (Länge der Umlegung aufgrund der Länge der Unterwerfung und damit nächsten möglichen Querungsmöglichkeit ca. 1.550 m) unter Berücksichtigung einer Ersatzlösung für die Überleitung aus der Warmen Fische in die Leitha (Streichwehr und Gerinne) im Natura 2000-Gebiet, und des Feuerbachs mit Beachtung aller daran hängenden Wasserrechte,*
- *entsteht durch die Situierung der Unterwerfung als auch die Verlegung des Werkskanals eine neue geohydrologische Situation, da Brunnen Schutzgebiete in einem höheren Ausmaß betroffen wären als bei den übrigen Varianten, sowohl Unterwerfung als auch der neue Werkskanal würden durch die bestehenden Schutzgebiete des GWV Ebenfurth- Pottendorf (Brunnen Schutzgebiet Pottendorf III und Landegg II) verlaufen,*
- *landwirtschaftliche Flächen in einem wesentlich höheren Ausmaß betroffen als in den Varianten 1-6 sowie 6A bzw. 6A-R, 6B bzw. 6B-R, 6C-R\_mKA, 6C-oKA und vor allem der Variante 6C-R\_hKA,*
- *davon ausgegangen werden muss, dass im Bereich der Querung des Natura 2000-Gebiets durch die Trasse Schutzgüter im hervorragenden Erhaltungszustand durchquert werden,*

- eine Einschränkung der im Zuge des Gewässerentwicklungs- und Risikomanagement-Konzepts (GE-RM) für die Leitha geplanten Renaturierung des alt-regulierten Abschnitts der Leitha stromab der Mäanderstrecke bis Landegg verbunden (siehe Fachbericht Gewässerökologie und Fischerei, Einlage 313.1, Kapitel 4.10.3), womit die Überquerung der Leitha im Natura 2000-Gebiet durch die Variante 6C-R-P in einem zukünftig sensiblen Flussabschnitt zu liegen kommt.

*In betrieblicher Hinsicht betreffend Fahrzeit und Kapazitätsfragen*

- kann eine Geschwindigkeit auf der Schleife von  $v = 80$  km/h bzw. 100 km/h erreicht werden, aufgrund der längeren Trassenführung kann zwar die notwendigen Kantenfahrzeit von 45 min zwischen Eisenstadt und Wien Meidling ermöglicht werden, aber die Fahrzeitreserven werden in einem zu hohen Ausmaß reduziert,
- kommt es bei der Variante 6C-R-P aufgrund der ungünstigen Topologie (Lage der Aus-/Einbindung zu weit im Bereich von Pottendorf) zu ungünstigen betrieblichen Anlageverhältnissen (Verlust von Zugfolgeabschnitten zwischen Wampersdorf und Ebenfurth), so dass insbesondere aufgrund der Berücksichtigung des Personenhalts in der Haltestelle Pottendorf-Landegg Betriebskonflikte entstehen, da ein Blockabschnitt für die Zugfolge fehlt. Damit kommt es zu erhöhten Einschränkungen in der Betriebsqualität,
- ist die Anordnung der Systemtrennstelle zwischen dem ÖBB-System (15 kV/16,7 Hz) und dem System der Raab-Ödenburg-Ebenfurth Eisenbahn - ROeEE (25 kV/50 Hz) wäre im Gegensatz zu den Varianten 1 bis 6 und 6A bzw. 6B auf der Schleife möglich (keine Umrüstung des Bahnhofes Neufeld an der Leitha und des Streckengleises der Raaberbahn auf ÖBB-System erforderlich).

*Variante 6C-R-P entspricht insbesondere im Punkt Betriebsführung und Einschränkung des Bahnbetriebes nicht den Projektzielen und wurde daher ausgeschieden, zudem erscheinen insbesondere die Eingriffe im Ortsgebiet Pottendorf – Landegg sowie in die hydrologische Situation (Brunnenschutzgebiete, Oberflächengewässer) nicht umsetzbar.*

*Im Vergleich zu den sonstigen untersuchten Varianten sind für die eingereichte Projekttrasse (im Plan Variantenübersicht als Variante 6C-R hKA bezeichnet) folgende Vorteile angeführt:*

- Erfüllung aller Projektziele, insbesondere in Bezug auf die Anbindung der Raaber Bahn, die Attraktivierung der Pottendorfer Linie, den Zugang zur Personenverkehr-Infrastruktur, der Umsetzung der Betriebsführungsstrategie, der Sicherheit und Kosteneffizienz sowie der gesellschaftlichen und ökologischen Verantwortung;
- Vermeidung von Kreuzungskonflikten an der Einbindung in die Pottendorfer Linie sowie einer Beeinträchtigung der Kapazität auf der Pottendorfer Linie;
- Einhaltung der notwendigen Kantenfahrzeit zwischen Eisenstadt und Wien Meidling;
- Ermöglichung eines friktionsfreien Güterverkehrs;
- Ermöglichung der Auflassung der Bestandsstrecke durch das Ortsgebiet von Ebenfurth;
- Vermeidung langer Schließzeiten und Sperrzeitüberschreitungen an den Eisenbahnkreuzungen im Stadtgebiet von Ebenfurth unter Berücksichtigung der künftigen Zugzahlen aufgrund der Möglichkeit der Auflassung;
- Ermöglichung einer Einbindung der Rückschleife im Bereich der neuen Verkehrsstation Ebenfurth mit 4 Gleisen und dadurch eine Erreichbarkeit aller Bahnsteigkanten und Gleise in der Verkehrsstation Ebenfurth und einer Direktanbindung an die Anschlussbahn VÖR;



- Vermeidung einer Durchschneidung des Ortsgebietes von Ebenfurth und der Beanspruchung von Bauland-Widmungen im Bereich der Krautgärten und eines prioritären Stadtentwicklungsgebiets („Schweizerwiese“);
- Aufrechterhaltung des Bahnbetriebs auf der Pottendorfer Linie während der gesamten Bauzeit;
- keine Beanspruchung letzter autypischer Tierlebensräume (Altarmreste, Reste der Weichen Au) oder hochwertiger Alt- und Totholz-Lebensräume;
- keine Querung der Leitha im Bereich der dominanten Fluss-Mäander und damit keine Beeinträchtigung der Flusssdynamik, der davon abhängigen hochwertigen Lebensräume und der notwendigen hydromorphologischen Bedingungen zur Mäanderentwicklung;
- keine Beeinträchtigungen der Wasserkraftanlagen EVN Pottendorf und Emanuel Privatstiftung, der Kläranlage Pottendorf und der Entnahmen für den Feuerbach in der Bau-phase;
- keine notwendige Umlegung der Warmen Fische mit den damit verbundenen Beeinträchtigungen biologischer Qualitätselemente der Warmen Fische;
- Vermeidung von Flächenbeanspruchungen in den Randbereichen des Auwalds und den Leitha-Auen und damit eine Reduzierung der Sichtbarkeit der eisenbahntechnischen Anlagen sowie der Fremdkörperwirkung und der Unterbrechung von Sichtbeziehungen.

#### Gutachterliche Stellungnahme (ST)

Seitens Projektwerberin wurde eine umfangreiche Variantenuntersuchung durchgeführt. Die geprüften Trassenvarianten mit deren Vor- und Nachteilen und der Ausscheidungsgründe sind umfassend beschrieben.

Aus Sicht der Fachbereiche Eisenbahnbau aus bautechnischer Sicht (inkl. Eisenbahnkreuzungen), Straßenbau- und Verkehr ergeben sich keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin.

Der Sachverständigen für Eisenbahnwesen aus betrieblicher Sicht (EB) geht zu Frage 3 („Vor- und Nachteile der geprüften Alternativen“) ergänzend auf die Ausscheidungsgründe der Variante 6C-R-P ein:

#### - Gutachterliche Stellungnahme

Die Vor- und Nachteile der Trassenvarianten sind grundsätzlich richtig beschrieben.

Zur Bewertung der Variante 6C-R-P ist Folgendes anzumerken:

- Der Ausbau der Pottendorfer Linie ermöglicht ein Betriebsprogramm mit insgesamt 346 Zügen/Tag im Abschnitt Wampersdorf-Abzww Ebenfurth Nord (Strecke 10601), von denen die Schnell- Eil- und Regionalzüge (in Summe 168) in einem engen Taktgefüge verkehren. Es ist aus diesem Grunde auf besonders kleine Zugfolgezeiten zu achten. Diese werden im gesamten Abschnitt durch kurze und gleichmäßige Signalabstände, die die Zugfolgeabschnitte definieren, erreicht.
- Die Verkehrsstationen Wampersdorf, Pottendorf-Landegg und Ebenfurth haben Stationsabstände von etwa 3,0 und 4, 1 km. Um ein „Nachfahren“ in kurzen Zeitabständen zu ermöglichen, müssen die Abschnitte zwischen den Stationen in möglichst kurze Zugfolgeabschnitte (Blockabschnitte) geteilt werden. Im vorliegenden Projekt sind insgesamt 5 Zugfolgeabschnitte auf der Pottendorfer Linie vorgesehen.
- Ein eigener Blockabschnitt muss auch vor der Abzweigung Ebenfurth Nord angeordnet werden, um ein Nachfahren aus „Pottendorf-Landegg“ nach dem Passieren der Abzweigung Ebenfurth Nord durch den vorausfahrenden Zug für den nachfolgenden Zug unverzüglich zu ermöglichen. Durch die Anordnung der Abzweigung Ebenfurth Nord in der Variante 6C-R-P

*muss der erste Zugfolgeabschnitt entfallen, wodurch ungleichmäßige Signalabstände und eine größere Zugfolgezeit und somit eine Verringerung der Leistungsfähigkeit der Strecke entstehen.*

*- Die geringfügig längere Streckenführung führt darüber hinaus zu einer Verminderung von betrieblich notwendigen (Stabilität des Betriebs, Pünktlichkeit in den Knoten) Fahrzeitreserven.*

*Die Varianten 6C-R-P erfüllt aus betrieblicher Sicht nicht die Zielsetzungen des Projekts.*

Der Sachverständige für Eisenbahnbau aus bautechnischer Sicht (inkl. Eisenbahnkreuzungen), Straßenbau- und Verkehr (ST) führt zu Frage 6 im Fragenbereich 1 der Zusammenfassenden Bewertung Folgendes aus:

**6a. Befund und Sachverhalt**

*Folgende wesentliche Projektziele sind angeführt:*

[Verweis zu den Projektzielen]

*Für das vorliegende Projekt wurde eine umfassende, 4-phasige Variantenuntersuchung durchgeführt. Dabei wurden die Varianten 1, 2, 3, 4A, 5A, 6A, 6A-R, 6B, 6C-R-P, 7 und 8 ausgeschieden da sie die Projektziele des Vorhabens nicht umfassend erfüllen können.*

*Die untersuchte Variante 6B-R erreicht zwar die Projektziele aus eisenbahnbetrieblicher und eisenbahntechnischer Sicht, wurde jedoch wegen ungünstigerer Auswirkungen auf die Raumnutzung, die Biologische Vielfalt, die Oberflächengewässer sowie die Gewässerökologie und das Orts- und Landschaftsbild nicht weiterverfolgt.*

*Ebenso erreicht die Variante 6C-R-mKA die Projektziele aus eisenbahnbetrieblicher und eisenbahntechnischer Sicht, wurde aber wegen ungünstigerer Auswirkungen für die Biologische Vielfalt, die Oberflächengewässer sowie die die Gewässerökologie und das Orts- und Landschaftsbild ausgeschieden.*

*Die Variante 6C-R\_oKA erreicht zwar die Projektziele aus eisenbahnbetrieblicher und eisenbahntechnischer Sicht, wurde jedoch ausgeschieden, da keine Lösung in Hinblick auf die Absiedelung der Gebietskläranlage Neufelderseen-Gebiet erzielt werden konnte.*

**6b. Bei Unterbleiben des Vorhabens (Nullvariante)** *verbleibt die Ist-Situation im Projektbereich unverändert. Folgende Nutzen des Projektes können bei Unterbleiben des Vorhabens nicht lukriert werden:*

*o Die Verbindung der Strecke 10601 Pottendorfer Linie mit der Strecke 17101 Ebenfurth- Sopron wird somit nicht erfolgen und eine direkte Fahrrelation für den Personen- und Güterverkehr (ohne Stürzen in Ebenfurth) von Wien kommend in das Netz der Raaber Bahn in Richtung Eisenstadt, Wulkaprodersdorf und Sopron würde damit nicht hergestellt werden.*

*o In der Nullvariante kann eine Lösung des Systemwechsels der Oberleitung (ÖBB: 15 kV 162/3Hz / ROeEE: 25 kV 50Hz) nicht realisiert werden.*

*o Die geplanten Maßnahmen an der Pottendorfer Linie im Streckenbereich zwischen Wampersdorf und Obereggendorf können im Fall des Unterbleibens des Vorhabens nicht umgesetzt werden, weshalb die Anforderungen eines Integrierten Taktfahrplans (ITF) auf der Pottendorfer Linie zwischen Wiener Neustadt und Wien Meidling nicht erfüllt werden können.*

*o Zusätzlich würden die Kapazitätsanforderungen an die Pottendorfer Linie nicht erfüllt werden, da seitenrichtige, güterzuglange Überholgleise nicht hergestellt werden.*

*o Ebenso unterbliebe die Schaffung eines barrierefreien Bahnsteigzugangs in der Verkehrsstation Pottendorf-Landegg.*

*o Bei der Nullvariante wird aber davon ausgegangen, dass eine Umsetzung des Kontextprojektes „Ausbau Pottendorfer Li-nie“ sehr wohl erfolgen würde, und daher eine Sanierung und Anhebung der maximalen Geschwindigkeit auf 160 km/h im Bereich der Pottendorfer Linie umgesetzt würde. Aufgrund dieser Sanierung würden sich die Zugzahlen auf der Pottendorfer Linie in der Relation Wien – Wr. Neustadt auch in der Nullvariante im Vergleich zum Bestand erhöhen. Dadurch würden sich für die Züge der Raaberbahn bei der Ein-/Ausfahrt der Verkehrsstation Ebenfurth in/aus Pottendorfer Linie massive Kreuzungskonflikte und Kapazitätsprobleme ergeben, die insbesondere zu einer Reduktion der über diese Relation fahrbaren Eil- und Regionalzüge führen würde.*

*o Die Zielsetzungen der Ausweitung des Personennahverkehrs gemäß Zielnetz 2025+ können im Untersuchungsbereich nicht erfüllt werden, weshalb die Anzahl der Eil- und Regionalzüge geringer wäre als bei Umsetzung des Vorhabens „Schleife Ebenfurth“.*

*o Im Güterverkehr sind – wie im Bestand – auf der Relation von Ebenfurth Grenze (ÖBB – ROeEE) in Richtung Wampersdorf Manipulationen in Ebenfurth notwendig. Die Zielsetzungen gemäß Zielnetz 2025+ hinsichtlich einer Verkürzung der Transportzeiten und der damit verbundenen Effizienzsteigerung im Güterverkehr können im Untersuchungsbereich nicht erfüllt werden.*

#### Gutachterliche Stellungnahme

*Es wurde seitens Projektwerberin eine umfassende Alternativenprüfung durchgeführt wobei lediglich bei 4 Varianten die Ziele des Projektes verwirklicht werden können. Von diesen 4 Varianten wurden die Varianten 6B-R und 6C-R\_mKA aus umweltrelevanten Gründen und die Variante 6C-R\_oKA wegen der Problematik Absiedelung der Gebietskläranlage Neufelderseen-Gebiet ausgeschieden.*

*Aus Sicht der Fachbereiche Eisenbahnbau aus bautechnischer Sicht (inkl. Eisenbahnkreuzungen), Straßenbau- und Verkehr stehen die angeführten Projektziele jedenfalls im öffentlichen Interesse.*

*Bei Unterbleiben des Vorhabens (Nullvariante) werden wesentliche Projektziele nicht erreicht.*

*Aus Sicht der Fachbereiche Eisenbahnbau aus bautechnischer Sicht (inkl. Eisenbahnkreuzungen), Straßenbau- und Verkehr ist es zur Zielerreichung zwingend erforderlich das gegenständliche Projekt umzusetzen.*

Der Sachverständige für Eisenbahnwesen aus betrieblicher Sicht (EB) führt zu Frage 6a im Fragenbereich 1 der Zusammenfassenden Bewertung Folgendes aus:

#### Befund und Sachverhalt:

*Der Bericht zur Variantenuntersuchung (Einlagezahl 501) enthält unter Pkt. 4.2 die Darstellung zweier gegenüber der eingereichten Variante abgelegenen Varianten 7 und 8. Beide Varianten konnten die Projektziele nicht erfüllen und wurden im Folgenden ausgeschieden.*

#### Gutachterliche Stellungnahme

*Aus Sicht des Fachgebietes Eisenbahnwesen-Betrieb sind über die untersuchten Varianten hinaus keine praktikablen projektgebietsnahen Alternativen erkennbar. Die Umsetzung des Projektes ist eine wesentliche Maßnahme zur Erreichung der Projektziele sowie der übergeordneten Ziele gemäß dem gültigen Mobilitätsmasterplans 2030 des BMK.*

Es wird hinsichtlich der Frage 6 ergänzend auch auf die fachgutachterliche Beantwortung der ähnlichen Fragestellungen 4 (Nullvariante) und 4a (Realisierung des Vorhabens) im Fragenbereich 1 der Zusammenfassenden Bewertung verwiesen.

Die Sachverständige Wasserbautechnik und Oberflächenwässer (WT) führt zu Frage 6a im Fragenbereich 1 der Zusammenfassenden Bewertung Folgendes aus:

Befund und Sachverhalt

*Die geprüften Alternativlösungen und die Historie zur Variantenfindung sind in den weiterführenden Unterlagen, Bericht zur Variantenuntersuchung, EZ 501, detaillierten beschrieben und mit Plandarstellungen erläutert worden. Bei den letztlich verbliebenen Trassenverläufen (vgl. Punkt 3), die in der UVE aufgelistet sind, handelt es sich um die Varianten 6A-R, 6B-R, 6C-R\_mKA, 6C-R-oKA und 6C-R-mKA, sowie der letztlich favorisierten Strecke 6C-R\_hKA. Im Zuge des Variantenvergleiches sind im Fachbeitrag Oberflächenengewässer, EZ 315.1, neben der gewählten Trasse die Varianten 6B-R und 6C-R\_mKA schließlich eingehend behandelt worden. Diese sind hinsichtlich der Auswirkungen für Oberflächenwässer, für den Hochwasserfall und die Abflussdynamik, sowie Retentionsmöglichkeiten untersucht worden. Es sind die Vor- und Nachteile für die Bau- und Betriebsphase dargelegt worden.*

*Für die Streckenalternative 6B-R werden vier Gewässerquerungen sowie die Umlegung der Warmen Fischa und des Mühlbaches erforderlich. Dadurch werden die Wasserkraftanlagen WKA EVN Pottendorf und KWA Emanuel Privatstiftung betroffen. In der Bauphase muss ein Teil der Warmen Fischa trockengelegt oder umverlegt werden. Das wird den Mischwasserabfluss der ABA Ebenfurth beeinflussen, da das Verdünnungsverhältnis nicht mehr sichergestellt werden kann. Zusätzlich wird der Bau eines Dükers für die Druckleitung erforderlich. Außerdem wird die Entnahme für den Feuerbach beeinflusst. Eine weitere Dammschüttung rechtsufrig der „neuen“ Warmen Fischa wird erforderlich und eine Verschwenkung der Warmen Fischa überprägt zwei Hauptgräben der alten Flussschleife im Wald zwischen den Flüssen. Bezüglich dem Hochwasser bleiben die Abflussverhältnisse annähernd erhalten ohne weitere zwingende Maßnahmen. Die Trasse der Variante 6C-R\_mKA überwindet die Leitha im Bereich der Mäander mit einem Brückenbauwerk. Diese Querung befindet sich im Natura 2000 Gebiet „Feuchte Ebene – Leithaauen“. Dieser Mäander hat in den letzten 20 Jahren eine ausgeprägte Lateralbewegung entwickelt. Das Brückenbauwerk würde schleifend zwei Mäander durchschneiden. Durch die lichte Weite der Brückenwiderlager wird die Lateralbewegung eingeschränkt. Weiter bewirken Einbauten im Hochwasserquerschnitt Anlandungen im Oberwasser, was Auswirkungen auf die Siedlungsgebiete haben kann und eine regelmäßige Räumung erfordert, zudem bedarf es einer entsprechenden Zufahrtsmöglichkeit.*

*Außerdem werden Sohl- und Ufersicherung benötigt, die in die natürliche Dynamik und Mäanderbildung eingreifen. Die detaillierte Beschreibung zu den Auswirkungen in der Bau- und Betriebsphase sind im Fachbeitrag Oberflächenengewässer, EZ 315.1 ersichtlich. Unter Berücksichtigung des Hochwassergeschehens werden Flutbrücken, Dammaufhöhungen und insgesamt drei neue Leithabrücken erforderlich.*

Gutachterliche Stellungnahme

*Infolge des Vergleichs der vorliegenden Alternativlösungen ist jene untersuchte Variante als realisierbar ausgewählt worden, die unter der Vorgabe der geringsten nachteiligen Eingriffe die Ziele in der angestrebten Gesamtheit erreicht.*

*Die Vermeidung von nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser, die Oberflächenwässer und den Hochwasserabfluss steht im Fokus des Fachgebietes Wasserbautechnik und Oberflächenwässer.*

*Bei der verbliebenen Alternativtrasse 6B-R werden vier Gewässerquerungen, die Umlegung der Warmen Fische und des Mühlbaches notwendig. Bewilligten Wassernutzungen, Wasserkraftanlagen und die Kläranlage ABA Ebenfurth, sind direkt betroffen.*

*Bei der Alternativtrasse 6C-R\_mKA werden die wertvollen Leitha-Mäander in ungünstiger Weise durch ein Brückenbauwerk überspannt. Maßgebliche Einflüsse auf die Mäander ergeben sich z.B. durch erforderliche Sohl- und Ufersicherungen, erhöhte Abflussgeschwindigkeiten im Hochwasserfall infolge der Einschnürung durch das Brückenbauwerk. Ein Verlust der Lateral- und Longitudinalbewegung der Mäanderstrecke ist zu befürchten.*

*Folglich werden die Auswirkungen dieser beiden Varianten auf die Oberflächengewässer aus Sicht des Fachgebietes als maßgeblich nachteilig erachtet, was einen Ausschließungsgrund betreffend der Auswirkungen auf die Oberflächengewässer impliziert.*

Betreffend Auswirkungen Trasse über den Leitha Mäander durch die Projektvariante 6C-R\_mKA beantwortete die Sachverständige für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer (WT) in der mündlichen Verhandlung die zum 2. Edikt eingelangte Stellungnahme (siehe Seite 29 der Beilage ./18 zur Verhandlungsschrift „*Gutachterliche Auseinandersetzungen mit den Einwendungen vor der Verhandlung (09.06.2023)*“, einschließlich Gutachten von DI Herbert Beywinkler, welches als Beilage 2 zur Stellungnahme der Bürgerinitiative zum 2. Edikt, E002, beigelegt wurde) folgendermaßen:

*Bei der Variante 6C-R\_mKA würde der erste Mäander durch die Bahntrassen in einem schleifenden Schnitt mit einem Brückenbauwerk überquert werden. Je nach gewählter Brückenlänge kommen dabei Widerlager innerhalb des potenziellen Gewässerbettes zu liegen.*

*Der bestehende Flusslauf der Leitha stellt keinen stabilen oder statischen Zustand dar, sondern weist eine dynamische Entwicklung auf. Diese Aussage wird auch im Gutachten DI Beywinkler bestätigt.*

*Bei bereits bestehenden Bögen bzw. Mäandern in einem Flusslauf kommt es durch die herrschenden Strömungsverhältnisse, Schleppekraft und Erosionen zur Weiterentwicklung der bereits bestehenden Bögen. Dies wird auch in den Erhebungen zur Laufentwicklung der Mäander über die Zeitdauer von 2004 bis 2019 im Übersichtslageplan Laufentwicklung, EZ 315.7, ersichtlich.*

*Die Leitha ist im 19. Jhdt. reguliert und in ein gestrecktes Flussbett gezwungen worden, die davor bestandenen historischen Mäander-strukturen sind auf Luftbilddauswertungen noch nachvollziehbar. Die ehemaligen Regulierungen sind heute nur noch teilweise vorhanden, etwa im Bereich der KA Neufeld, Reste am Gleitufer des 3. Mäanders und am Ende des betrachteten Fließabschnittes, vgl. EZ 315.1, Kapitel 4.1.2. Durch die vorhandenen Verbauungen, die sich im Bereich Ebenfurth und im Unterwasser der betrachteten Fließstrecke befinden, ist die Laufentwicklung begrenzt. Bewegungen der Flussschlingen können somit erst unterhalb des Bereiches der Kläranlage stattfinden. Es zeigen sich jedoch Auflösung der Regulierungen vor Landegg und zwischen der Kläranlage und bestehender Regulierung. Die vorliegende Mäanderentwicklung weist darauf hin, dass sich der Verbau infolge der fortschreitenden Bewegung weiter auflösen wird. Derzeit wird die Leitha im Projektgebiet in dem regulierten Querschnitt im Ober- und Unterwasser als „eingespannt“ bezeichnet. Es wird davon ausgegangen, dass sich der*

*Fluss zukünftig im Projektgebiet zu einem potenziell freien Mäander mit ausgeprägten Schlingen entwickelt.*

*Aus den Untersuchungen zu den Mäanderbewegungen geht eine Entwicklung in Richtung des orographisch rechten Ufers hervor, was durch die geringen Vorlandhöhen auf diese Flussseite bedingt ist. Eine Laufentwicklung des Mäanders in Richtung links wird zwar nicht ausgeschlossen, aufgrund der noch sichtbaren Mäanderentwicklung in Laufbildauswertungen als wenig realistisch eingestuft.*

*Die angemerkte Dynamisierung der Leitha nach „links“ durch bauliche Maßnahmen zu initiieren, erscheint aufgrund der vorliegenden Fließentwicklung des Gewässers nicht der natürlichen Entfaltung zu entsprechen. Die Leitha weist linksufrig ab Höhe der Kläranlage keine Bebauung auf, die eine Behinderung darstellen würde. Dennoch bricht sie trotz der noch bestehenden Verbauungsreste zum rechten Ufer hin aus. Aufgrund dieser Gegebenheiten erscheint ein initiiertes Anstoßen der Flusssdynamik nicht erforderlich und die künstliche Lenkung des Laufes auf die orographisch linke Seite, die damit entgegengesetzte Seite zur Vorherrschenden von der Lauf-dynamik Angestrebten, als regulierender Eingriff.*

*Bei der Projektierung der Trasse sind die alten Mäander Strukturen betrachtet worden. Die Bahntrasse nähert sich diesen alten Formen tangential an, ist jedoch außerhalb des historischen Laufes situiert (am Rand der rechnerischen Maximalamplitude von 140 m bis 175 m). Für eine fortschreitende Ausprägung nach rechts stehen mögliche Ausgleichsflächen in einem bis zu 100 m breiten Streifen am rechten Flussvorland flussab der KA AWV Neufelderseen Gebiet zur Verfügung.*

*Bezüglich der genannten Anlandungen und Auskolkungen (Gutachten DI Beywinkler) werden Brückenpfeiler nicht als unempfindlich erachtet. Diese müssen in Abhängigkeit der eingetretenen Wasserstände in regelmäßigen Abständen aufgrund von Geschiebeablagern und Schwemmholzanlandungen Räumungen unterzogen werden. Beim Pfeiler der ÖBB Brücke über die Leitha kommt es unter dem linken Brückenfeld laufend zu Ablagerungen, die für den Hochwasserschutz des Siedlungsgebietes periodisch zu räumen sind. Das Entfernen der Sedimente bedingt einen Eingriff in die Geschiebebilanz des Fließgewässers und somit in die Transportkapazität sowie die Laufentwicklung der Leitha.*

*Durch die beobachtete fortschreitende Entwicklung der Mäander kann die im Gutachten DI Beywinkler angesprochene Anströmrichtung von Pfeilern einer durchgängigen Flutbrücke bei einer dynamischen Laufentwicklung als nicht gegeben angesehen werden. Wie die Untersuchungen zur Veränderung der Ausprägung der Leithamäander zeigen, ist es in relativ kurzer Zeit zu merklichen Richtungsabweichungen gekommen. Deshalb kann eine optimale Anströmrichtung auf eine längere Zeitperiode aus heutiger Sicht als nicht zwingend gleichbleibend erachtete werden. Je weiter die Hauptströmungsrichtung von der Pfeilerachse abweicht, desto größer ist die hydraulische Beeinträchtigung und folglich das Hemmnis für die Laufentwicklung. Weiter wird darauf hingewiesen, dass die diskutierte Trassenvariante 6C-R\_mKA bereits jetzt einen schleifenförmigen Schnitt zum Mäander aufweist, was sich durch eine weitere Lateralbewegung verstärken kann.*

*Hinsichtlich der Einzigartigkeit der im Projektgebiet vorliegenden Mäanderstrecke an der Leitha stellt ein Trassenverlauf über diesen Bereich des Gewässers einen erheblichen Eingriff in die Laufentwicklung dar.*

Siehe zu Thema Mäanderentwicklung auch unter Punkt VI.3.4 der Begründung „Zur Alternativenprüfung (Trassenauswahl) und damit zusammenhängende Fragen“, Unterpunkt/Vorbringen 13.

### **VI.7.3 Zu den Auswirkungen der Alternativlösungen auf das Natura 2000-Gebiet (Frage 7 in ZB)**

In der Zusammenfassenden Bewertung (Fragenbereich 1) wurden die Sachverständigen für Ökologie und Gewässerökologie in Frage 7 Folgendes gefragt:

*Wurden alle Trassen, die verfügbar, praktikabel und zielerreichend sind, mit derselben Sorgfalt/Detailtiefe hinsichtlich ihrer relativen Auswirkungen auf das Natura 2000-Gebiet untersucht (also hinsichtlich der jeweiligen Beeinträchtigung der Integrität des Gebiets als solches, dem Beitrag des Gebiets zur globalen Kohärenz des Natura-2000-Netztes bzw. jener Arten und Lebensräume, für die das Gebiet laut jeweiliger Natura 2000-Verordnung ausgewiesen wurde, einschließlich der Erhaltungsziele des Gebiets wie die Wahrung/Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes für jene ausgewiesenen Arten/Lebensräume)?*

Der Sachverständige für Ökologie (ÖK) führt zu Frage 7 im Fragenbereich 1 der Zusammenfassenden Bewertung Folgendes aus:

#### Befund und Sachverhalt

*Aufgrund der als erheblich eingestuften Auswirkungen auf die Ziele des Europaschutzgebietes wurde entsprechend den Vorgaben zur Prüfung gem. Art. 6, Abs. 4 FFH-Richtlinie eine Alternativenprüfung im Rahmen der Naturverträglichkeitserklärung durchgeführt. Neben der dem UVP-Verfahren zugrundeliegenden Projekttrasse (6C-R-hKA) wurden neun weitere Trassenvarianten geprüft (siehe Bericht Variantenuntersuchung, EZ 501). Als Ergebnis der Prüfung wurden sieben Varianten aufgrund der Nicht-Erfüllung der Projektziele bzw. von technischen und betrieblichen Anforderungen ausgeschieden. Die Varianten 6B-R und 6C-R mKA erfüllen grundsätzlich die Projektziele und die technischen sowie betrieblichen Anforderungen und wurden als Alternativen im Rahmen der Naturverträglichkeitserklärung überprüft.*

*Für die Gegenüberstellungen in der Naturverträglichkeitserklärung wurden die betroffenen Areale durch die Projektwerberin flächendeckend hinsichtlich Biotopausstattung und Vorkommen relevanter Tierarten kartiert. Die Erhebungen und Auswertungen zu Biotop- und Artvorkommen wurden mit derselben fachlichen Eindringtiefe wie für die Projekttrasse durchgeführt, sodass die Aussagen vergleichbar sind und für einen Variantenvergleich herangezogen werden können. Für die beiden geprüften Varianten wurden analog zur eingereichten Trasse, ebenfalls Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen ausgearbeitet und in die Prüfung mit einbezogen.*

#### Gutachterliche Stellungnahme

*Entsprechend dem Prüfvorgang für die eingereichte Projekttrasse werden für die Varianten 6B-R und 6C-R mKA die Auswirkungen auf die Schutzgüter der Anhänge I und II FFH-Richtlinie sowie auf die Erhaltungsziele des Gebietes überprüft.*

*Die der UVP zugrunde liegende **Projekttrasse 6C-R-hKA** weist mit 2,37 ha die höchste Beanspruchung an Lebensräumen des Anhang I FFH-Richtlinie auf, wobei hiervon ausschließlich Eichen-Ulmen-Eschenauen (91F0) mit dem Erhaltungsgrad B betroffen sind. Die **Variante 6B-R** beansprucht insgesamt um rd. 2.500 m<sup>2</sup> weniger Lebensräume des*

Anhang I, jedoch wird hier der prioritäre Lebensraum Erlen-Eschen-Weidenauen (91E0\*) mit dem Erhaltungsgrad C im Ausmaß von rd. 1,19 ha ebenfalls beansprucht. Für die **Variante 6C-R-mKA** ergeben sich in Summe Lebensraumverluste von rd. 1,34 ha, wobei hier ebenfalls die Lebensraumtypen Erlen-Eschen-Weidenauen (0,33 ha) und Alpine Flüsse mit Ufergehölzen von *Salix elaeagnos* (3240) mit rd. 700 m<sup>2</sup> betroffen sind.

Code	Lebensraumtyp	Fläche Gebiet [ha]	Erhaltungs- grad	Flächenverlust		
				Var. 6B-R [ha]	Var. 6C-R- mKA [ha]	Auswahltrasse 6C-R-hKA [ha]
3240	Alpine Flüsse mit Ufergehölzen von <i>Salix elaeagnos</i>	5,0	B		0,07	
91E0*	Erlen-Eschen-Weidenauen	1.056,4	C	1,19	0,33	
91F0	Eichen-Ulmen-Eschenauen	721,8	B	0,93	0,94	2,37
				<b>2,12</b>	<b>1,34</b>	<b>2,37</b>

Tabelle 1: Übersicht über die Flächenbeanspruchung von Lebensraumtypen des Anhang I FFH-Richtlinie für die Projekttrasse und die Alternativvarianten

In Hinblick auf die erhebliche Beeinträchtigung von Arten des Anhang II FFH-Richtlinie ergeben sich für die Auswahltrasse keine erheblichen Auswirkungen (siehe Prüffrage 5). Die **Trasse 6C-R-mKA** quert die Leitha in einem Bereich mit naturnaher Gerinnemorphologie (Prall- und Gleitufer, Uferabbrüche, Schotterbänke, Nebengerinne, Stillgewässer) und Habitatausstattung. Auch wenn bei der Trasse 6C-R-mKA die Widerlager außerhalb des Abflussraumes errichtet werden, sind Sicherungsmaßnahmen aufgrund des hohen Potenzials an Umlagerungsprozessen notwendig. Aus diesem Grund können auch Auswirkungen durch Habitatverluste und Lebensraumeinschränkungen auf die gewässergebundenen Arten des Anhang II FFH-Richtlinie nicht ausgeschlossen werden. Mit dieser Trasse wird das Gewässerband der Leitha und die angrenzenden Auwaldlebensräume schräg zur Flussachse gequert. Für Fledermäuse (auch jene Arten des Anhang II FFH-Richtlinie) werden damit der zentrale Ausbreitungskorridor und die Jagdhabitats entlang des Gerinnes und der Waldränder gequert und in ihrer Funktion eingeschränkt. Für bodengebundene Arten ist durch die Querung der Auwälder in Dammlage ebenfalls von relevanten Barriere- und Trennwirkungen auszugehen.

Die **Trassenvariante 6B-R** verläuft am westlichen Rand der Auwaldlebensräume, betrifft jedoch das einzige dauernd wasserführende Laichhabitat im Untersuchungsraum. Hier sind Auswirkungen durch Habitatverluste im Bereich von Laichhabitats für Rotbauchunke, Kammmolch und Donau-Kammmolch zu erwarten. Für den Hirschkäfer kommt es zur direkten Beanspruchung von Reproduktionshabitats. Die Waldränder entlang der Warmen Fische stellen für Fledermäuse stark genutzte Jagdhabitats dar, die bei einer Verwirklichung der Variante deutlich und großflächig in ihrer Funktion herabgesetzt werden. In Hinblick auf die Trennwirkung im Leithakorridor sind bei der Trassenvariante 6B-R, wie bei der eingereichten Trasse, keine Wirkungen zu erwarten.



<i>Erhaltungsziele lt. Verordnung über die Europaschutzgebiete LGBL. 5500/6 0 IDGF</i>			
<i>Ausgewiesene natürliche Lebensraumtypen und Lebensräume der Tier- und Pflanzenarten (*)</i>	<i>Auswirkungen Trassenvariante 6C-R-hKA (Auswahltrasse)</i>	<i>Auswirkungen Trassenvariante 6B-R</i>	<i>Auswirkungen Trassenvariante 6C-R-mKA</i>
<b><i>... stehenden Gewässern ohne relevante Nährstoff- und Schadstoffeinträge,</i></b>	<i>Durch das Vorhaben sind keine diesbezüglichen Lebensräume betroffen.</i>	<i>Die Trasse berührt einen dauernd wasserführenden Altarmrest.</i>	<i>Durch das Vorhaben sind keine diesbezüglichen Lebensräume betroffen.</i>
<b><i>... Laichbiotopen und ihres Umlandes für Amphibien,</i></b>	<i>Das Projekt betrifft keine Laichhabitate für Amphibien. Für die ausgewiesenen Arten des Anhang II (Rotbauchunke, Donau-Kammolch und Kammolch) sind die Verluste von Landhabitaten in den Auwäldern nicht als erheblich einzustufen.</i>	<i>Das betroffene Gewässer fungiert als Laichhabitat für die Rotbauchunke und potentiell für Donau-Kammolch und Alpen-Kammolch sowie für weitere, nicht im Anhang II angeführte Arten.</i>	<i>Das Projekt betrifft keine Laichhabitate von Arten des Anhang II, jedoch jene weiterer Arten im Bereich der Leithaquerung. Für die ausgewiesenen Arten des Anhang II (Rotbauchunke, Donau-Kammolch und Kammolch) sind die Verluste von Landhabitaten in den Auwäldern nicht als erheblich einzustufen.</i>
<b><i>... Fließgewässerabschnitten mit natürlicher bzw. naturnaher Dynamik, deren Wasserqualität keine Beeinträchtigung aufweist,</i></b>	<i>Die Abfluss- und Hochwasserdynamik von Leitha und Warmer Fischa werden nicht beeinträchtigt. Da keine Einleitungen des Vorhabens in die beiden Gerinne vorgesehen sind, können auch Auswirkungen auf die Wasserqualität ausgeschlossen werden. Für aquatische Schutzgüter sind im Zuge der Baumaßnahmen an der Warmen Fischa keine Auswirkungen durch</i>	<i>Die Abfluss- und Hochwasserdynamik von Leitha und Warmer Fischa werden nicht beeinträchtigt. Da keine Einleitungen des Vorhabens in die beiden Gerinne vorgesehen sind, können auch Auswirkungen auf die Wasserqualität ausgeschlossen werden. Negative Auswirkungen durch die Umlagerung der Warmen Fischa sind wahrscheinlich (siehe dazu Ausführung</i>	<i>Die Abfluss- und Hochwasserdynamik von Leitha und Warmer Fischa werden nicht beeinträchtigt. Da keine Einleitungen des Vorhabens in die beiden Gerinne vorgesehen sind, können auch Auswirkungen auf die Wasserqualität ausgeschlossen werden.</i>

<i>Erhaltungsziele lt. Verordnung über die Europaschutzgebiete LGBL. 5500/6 0 IDGF</i>			
<i>Ausgewiesene natürliche Lebensraumtypen und Lebensräume der Tier- und Pflanzenarten (*)</i>	<i>Auswirkungen Trassenvariante 6C-R-hKA (Auswahltrasse)</i>	<i>Auswirkungen Trassenvariante 6B-R</i>	<i>Auswirkungen Trassenvariante 6C-R-mKA</i>
	<i>qualitative Veränderungen zu erwarten (siehe dazu Ausführungen des SV Gewässerökologie).</i>	<i>des SV Gewässerökologie).</i>	
<b><i>... möglichst langen Fließgewässerabschnitten mit ursprünglicher Gewässerdynamik sowie natürlichen/naturnahen Uferzonen, Anrissufern (Prallufer), Verlandungszonen (Gleitufer) sowie Geschiebeflächen,</i></b>	<i>Fließgewässerabschnitte mit natürlicher bzw. naturnaher Dynamik finden sich entlang der Leitha und sind durch das Vorhaben weder direkt noch durch Fernwirkungen betroffen. Ufer- und gewässerbettformende Prozesse werden nicht eingeschränkt.</i>	<i>Durch die Trassenvariante kommt es entlang der Warmen Fischa zur Beanspruchung von naturnahen Ufergehölzen entlang der Warmen Fischa (siehe dazu Ausführung des SV Gewässerökologie).</i>	<i>Die Variante quert die Leitha in einem Abschnitt mit natürlicher bzw. naturnaher Gewässerdynamik. Bettformende Prozesse sowie die Ausbildung neuer Uferanrisse werden im Querungsbereich unterbunden und in den angrenzenden Gewässerabschnitten eingeschränkt (siehe dazu Ausführung des SV Gewässerökologie).</i>
<b><i>... für Fischpopulationen durchgängigen Fluss- und Augewässersystemen</i></b>	<i>In der Bauphase kann es zu kurzen, nicht erheblichen Auswirkungen durch die Errichtung der Brücken über die Leitha und die Warme Fischa sowie den Abbruch der Leithabrücke kommen. Die Durchgängigkeit in der Betriebsphase wird nicht eingeschränkt.</i>	<i>In der Bauphase kann es durch Gerinne-umlegungen zu Einschränkungen durch Trübungen und Bauarbeiten kommen. Die Durchgängigkeit in der Betriebsphase wird nicht eingeschränkt.</i>	<i>In der Bauphase kann es zu kurzen, nicht erheblichen Auswirkungen durch die Errichtung der Brücken über die Leitha und die Warme Fischa sowie den Abbruch der Leithabrücke kommen. Die Durchgängigkeit in der Betriebsphase wird nicht eingeschränkt.</i>
<b><i>... großen, wenig gestörten</i></b>	<i>Die Europäische Sumpfschildkröte kommt</i>	<i>Die Europäische Sumpfschildkröte kommt</i>	<i>Die Europäische Sumpfschildkröte</i>

<i>Erhaltungsziele lt. Verordnung über die Europaschutzgebiete LGBL. 5500/6 0 IDGF</i>			
<i>Ausgewiesene natürliche Lebensraumtypen und Lebensräume der Tier- und Pflanzenarten (*)</i>	<i>Auswirkungen Trassenvariante 6C-R-hKA (Auswahltrasse)</i>	<i>Auswirkungen Trassenvariante 6B-R</i>	<i>Auswirkungen Trassenvariante 6C-R-mKA</i>
<b><i>Flusslandschaften (Altwässer, Flüsse und deren unmittelbares Umland) im klimatisch begünstigten Tiefland als Lebensraum für die Europäische Sumpfschildkröte,</i></b>	<i>im Vorhabensgebiet nicht vor. Zwar kommt es durch das Projekt zu Verlusten im Bereich von Waldbeständen, jedoch zu keinen Eingriffen in die naturnahen Fließgewässerabschnitte der Leitha.</i>	<i>im Vorhabensgebiet nicht vor. Das Potenzial in die naturnahen Fließgewässerabschnitte n der Leitha wird nicht eingeschränkt.</i>	<i>kommt im Vorhabensgebiet nicht vor. Das Potenzial in die naturnahen Fließgewässerabschnitten der Leitha wird kleinflächig eingeschränkt.</i>
<b><i>... extensiv genutzten, offenen Trockenlandschaften (wie niedrigwüchsige Rasen auf Schotterriegeln und trockene strukturreiche Ackerbaugebiete),</i></b>	<i>Durch das Vorhaben sind keine diesbezüglichen Lebensräume betroffen.</i>	<i>Durch das Vorhaben sind keine diesbezüglichen Lebensräume betroffen.</i>	<i>Durch das Vorhaben sind keine diesbezüglichen Lebensräume betroffen.</i>
<b><i>... ausgedehntem und teilweise spät gemähtem Grünland in den feuchtegetönten Begleitlebensräumen entlang der Fließgewässer sowie kleinen Feuchtflächen, Hochstaudenfluren, bewachsenen Gräben, Buschgruppen,</i></b>	<i>Durch das Vorhaben sind keine diesbezüglichen Lebensräume betroffen.</i>	<i>Durch das Vorhaben sind keine diesbezüglichen Lebensräume betroffen.</i>	<i>Durch das Vorhaben sind keine diesbezüglichen Lebensräume betroffen.</i>
<b><i>... extensiv genutzten, vernetzten (Feucht- und Moor-) Wiesengebieten mit kleinstrukturiertem</i></b>	<i>Durch das Vorhaben sind keine diesbezüglichen Lebensräume betroffen.</i>	<i>Durch das Vorhaben sind keine diesbezüglichen Lebensräume betroffen.</i>	<i>Durch das Vorhaben sind keine diesbezüglichen Lebensräume betroffen.</i>

<i>Erhaltungsziele lt. Verordnung über die Europaschutzgebiete LGBL. 5500/6 0 IDGF</i>			
<i>Ausgewiesene natürliche Lebensraumtypen und Lebensräume der Tier- und Pflanzenarten (*)</i>	<i>Auswirkungen Trassenvariante 6C-R-hKA (Auswahltrasse)</i>	<i>Auswirkungen Trassenvariante 6B-R</i>	<i>Auswirkungen Trassenvariante 6C-R-mKA</i>
<b>Mosaik unterschiedlicher Lebensraumtypen (Niedermoore, Röhrichte, Solitärgehölze) und ihrem standortstypischen Wasserhaushalt,</b>			
<b>... Waldbeständen mit naturnaher oder natürlicher Alterszusammensetzung und einem gewissen Alt- und Totholzanteil sowohl in den verschiedenen Schlossparks als auch in den Auwäldern entlang der Flüsse Piesting, Fischa und Leitha,</b>	<i>Im Natura 2000-Gebiet werden Flächen des Lebensraumtyps Eichen-Ulmen-Eschenau (91F0) im Ausmaß von rd. 2,37 ha zwischen Leitha und Warmer Fischa beansprucht. Die Artenzusammensetzung entspricht weitgehend jener der Harten Au und die Bestände weisen einen (wenn auf nicht sehr hohen) Alt- und Totholzanteil auf. Der Flächenverlust entspricht einem Anteil von 0,33 % der Gesamtfläche des Lebensraumtyps im Gebiet. Der Erhaltungsgrad im Gebiet ist mit „B“ – gut und für die kontinentale biogeografische Region mit „U2“ – (unfavourable = ungünstig–schlecht) angegeben.</i>	<i>Im Natura 2000-Gebiet werden Flächen der Lebensraumtypen 91E0* und 91F0 von in Summe rd. 2,12 ha beansprucht. Die Artenzusammensetzung entspricht weitgehend jener der Harten und Weichen Auen und die Bestände weisen einen (wenn auch nicht sehr hohen) Alt- und Totholzanteil auf.</i>	<i>Im Natura 2000-Gebiet werden Flächen der Lebensraumtypen 3240, 91E0* und 91F0 von in Summe rd. 1,34 ha beansprucht. Die Artenzusammensetzung entspricht weitgehend jener der Harten und Weichen Auen und die Bestände weisen einen (wenn auch nicht sehr hohen) Alt- und Totholzanteil auf.</i>
<b>... Wäldern mit hohem Laubholzanteil (besonders Eichen) in</b>	<i>Die im Natura 2000-Gebiet betroffenen Waldbestände sind dem Lebensraumtyp der Harten Au</i>	<i>Die im Natura 2000-Gebiet betroffenen Waldbestände sind dem Lebensraumtyp der Harten und</i>	<i>Die im Natura 2000-Gebiet be-</i>

<i>Erhaltungsziele lt. Verordnung über die Europaschutzgebiete LGBL. 5500/6 0 IDGF</i>			
<i>Ausgewiesene natürliche Lebensraumtypen und Lebensräume der Tier- und Pflanzenarten (*)</i>	<i>Auswirkungen Trassenvariante 6C-R-hKA (Auswahltrasse)</i>	<i>Auswirkungen Trassenvariante 6B-R</i>	<i>Auswirkungen Trassenvariante 6C-R-mKA</i>
<b>den Schlossparks und den Auwäldern,</b>	<i>zuzuordnen und weisen einen, wenngleich nicht hohen, Eichenanteil auf.</i>	<i>Weichen Au zuzuordnen und weisen einen, wenngleich nicht hohen, Eichenanteil auf.</i>	<i>stände sind dem Lebensraumtyp der Harten und Weichen Au zuzuordnen und weisen einen, wenngleich nicht hohen, Eichenanteil auf.</i>
<b>... Altbäumen (Laubbäume, insbesondere Buchen, aber auch Eichen und Eschen) mit großen Stammstärken und hohlen bzw. faulen Wurzelpartien als essentielles Teilhabitat der Käferart Veilchenblauer Wurzelhalsschnellkäfer,</b>	<i>Habitatstrukturen für den Veilchenblauer Wurzelhalsschnellkäfer, dessen Lebensraum Urwälder oder weitgehend urwaldnahe Wälder mit ausgeprägten Alt- und Starkholzvorkommen sind, finden sich im Projektgebiet nicht.</i>	<i>Habitatstrukturen für den Veilchenblauen Wurzelhalsschnellkäfer, dessen Lebensraum Urwälder oder weitgehend urwaldnahe Wälder mit ausgeprägten Alt- und Starkholzvorkommen sind, finden sich im Projektgebiet nicht.</i>	<i>Habitatstrukturen für den Veilchenblauen Wurzelhalsschnellkäfer, dessen Lebensraum Urwälder oder weitgehend urwaldnahe Wälder mit ausgeprägten Alt- und Starkholzvorkommen sind, finden sich im Projektgebiet nicht.</i>
<b>... Vorkommensstandorten des Firnisglänzenden Sichelmooses, Kriechselleries und Vorblattlosen Bergflachses.</b>	<i>Durch das Vorhaben sind keine diesbezüglichen Lebensräume betroffen.</i>	<i>Durch das Vorhaben sind keine diesbezüglichen Lebensräume betroffen.</i>	<i>Durch das Vorhaben sind keine diesbezüglichen Lebensräume betroffen.</i>

*Tabelle 2: Auswirkungen der geprüften Trassenalternativen auf die in der Verordnung über die Europaschutzgebiete (LGBL. 5500/6) formulierten Schutzziele des FFH-Gebietes Feuchte Ebene-Leithaauen.*

*(\*) Die Erhaltung oder Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes der in Abs. 2 ausgewiesenen natürlichen Lebensraumtypen und Lebensräume der Tier- und Pflanzenarten. Im Speziellen sind dies die Erhaltung von einem ausreichenden Ausmaß an:*

*...*

<i>Ergänzende Erhaltungsziele lt. Managementplan Europaschutzgebiete „Feuchte Ebene - Leithaauen“</i>			
<i>Erhaltung bzw. Wiederherstellung eines ausreichenden Ausmaßes an ...</i>	<i>Auswirkungen Trassenvariante 6C-R-hKA (Auswahltrasse)</i>	<i>Auswirkungen Trassenvariante 6B-R</i>	<i>Auswirkungen Trassenvariante 6C-R-mKA</i>
<b><i>... extensiv genutzter Grünlandgebiete in ihrer standörtlichen Vielfalt</i></b>	<i>Durch das Vorhaben sind keine diesbezüglichen Lebensräume betroffen.</i>	<i>Durch das Vorhaben sind keine diesbezüglichen Lebensräume betroffen.</i>	<i>Durch das Vorhaben sind keine diesbezüglichen Lebensräume betroffen.</i>
<b><i>... kleinflächigen Feuchtbiotopen mit Schilfbeständen</i></b>	<i>Durch das Vorhaben sind keine diesbezüglichen Lebensräume betroffen.</i>	<i>Durch das Vorhaben sind keine diesbezüglichen Lebensräume betroffen.</i>	<i>Durch das Vorhaben sind keine diesbezüglichen Lebensräume betroffen.</i>

*Tabelle 3: Auswirkungen der geprüften Trassenalternativen auf die im Managementplan für das FFH-Gebiet Feuchte Ebene-Leithaauen formulierten Schutzziele.*

*Für die beiden geprüften Trassenvarianten 6C-R-mKA und 6B-R sind erhebliche Beeinträchtigungen auf die beiden Ziele zur Erhaltung und Wiederherstellung eines ausreichenden Ausmaßes an „Waldbeständen mit naturnaher oder natürlicher Alterszusammensetzung und einem gewissen Alt- und Totholzanteil sowohl in den verschiedenen Schlossparks als auch in den Auwäldern entlang der Flüsse Piesting, Fischa und Leitha“ sowie an „Wäldern mit hohem Laubholzanteil (besonders Eichen) in den Schlossparks und den Auwäldern“ nicht auszuschließen. Ausschließlich bei den Variante 6B-R und 6C-R-mKA sind weitere Erheblichkeiten durch den Verlust bzw. die Beeinträchtigung von Stillgewässern und naturnahen Fließgewässerabschnitten wahrscheinlich.*

*Seitens der Konsenswerberin wurden alle Trassen, die verfügbar, praktikabel und zielerreichend sind, mit derselben Sorgfalt/Detailtiefe hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf das Natura 2000-Gebiet untersucht. Die Bewertungen werden größtenteils vom Sachverständigen geteilt, zu einzelnen Aspekten der Bewertung ergaben sich geringfügige Abweichungen.*

*Als Ergebnis der Alternativenprüfung stellt die Projekttrasse 6C-R-hKA, trotz geringfügig höherer Beanspruchung von Lebensräumen des Anhang I FFH-Richtlinie, aufgrund der geringeren Konflikte mit den Erhaltungszielen des Europaschutzgebietes und mit Arten des Anhang II FFH-Richtlinie die am besten geeignete unter den verglichenen Varianten dar. Aufgrund der Flächenbeanspruchung (insb. des prioritären Lebensraumes 91Eo\*) und der Auswirkungen auf Tierarten des Anhang II-FFH-Richtlinie, ist für die beiden geprüften Varianten 6B-R und 6C-R-mKA von weiteren erheblichen Beeinträchtigungen von Erhaltungszielen auszugehen.*

Der Sachverständige für Gewässerökologie (GW) führt zu Frage 7 im Fragenbereich 1 der Zusammenfassenden Bewertung Folgendes aus:

#### Gutachterliche Stellungnahme

Die Auswirkungen der praktikablen Alternativlösungen werden in der Naturverträglichkeitserklärung (Einlage 311-02\_NVE) unter Berücksichtigung vorhabensseitiger Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen wie folgt zusammengefasst:

<b>Erhaltungsziel</b>	<b>Einreichvariante</b>	<b>6B-R</b>	<b>6C-R mKA</b>
<b>Stehende Gewässer, gute Wasserqualität</b>	<i>Stehende Gewässer werden nicht berührt.</i>	<i>Durch die Trasse wird ein stehendes Gewässer randlich tangiert.</i>	<i>Durch die Trasse wird kein stehendes Gewässer tangiert.</i>
<b>Fließgewässer, gute Wasserqualität</b>	<i>Es erfolgt keine Beeinträchtigung der Wasserqualität.</i>	<i>Die Warme Fischa wird im Zuge der Umlegung des Gewässers trockengelegt und umgelegt. Diese Umlegung hätte in der Bauphase auf alle biologischen Qualitätselemente im neugeschaffenen Abschnitt negative Auswirkungen, da nicht mit einer raschen Etablierung der funktionellen Zusammenhänge im neuen Gerinne zu rechnen ist. Sollte alternativ eine „große“ Bachabkehr in der Bauphase ange-dacht sein, könnte die Warme Fischa nur eingeschränkt als Vorfluter für die stromauf gelegenen Kläranlagen fungieren. Ein reduziertes Verdünnungsverhältnis wäre die Folge, mit entsprechenden negativen Auswirkungen auf die Wasserqualität und die biologischen Qualitätselemente.</i>	<i>Es erfolgt keine Beeinträchtigung der Wasserqualität.</i>
<b>Fließgewässer, ursprüngliche Dynamik und naturnahe Morphologie</b>	<i>Es werden weder die Gewässerdynamik beeinträchtigt noch Uferzonen mit Anrissufern oder Verlandungszonen sowie Geschiebeflächen durch die Trasse tangiert.</i>	<i>Im durch die Verlegung betroffenen Abschnitt sind die Ufer (der Warmen Fischa) reich strukturiert durch überhängende oder einwachsende Vegetation und Totholz. Durch die Trassenvariante 6B-R werden die Uferstrukturen in diesem Bereich beansprucht. Eine Wiederherstellung der doch naturnahen Uferstrukturen bedingt mittelfristige Entwicklungszeiten. Ein Eingriff in</i>	<i>Flussabwärts der Kläranlage ist seit den letzten 20 Jahren eine deutliche Lateralbewegung der Leitha zu beobachten. In ca. 250m Abstand zur Kläranlage und den dort gesicherten Uferböschungen hat der Fluss bereits ausreichend Energie und Freiheitsgrade, um eine Seitwärtsbewegung auszuführen. Durch</i>

<b>Erhaltungsziel</b>	<b>Einreichvariante</b>	<b>6B-R</b>	<b>6C-R mKA</b>
		<i>das Gewässer erschwert und verlängert eine möglichst naturnahe Wiederherstellung der Dynamik.</i>	<i>die Trassenvariante 6C-R mKA sind infolge notwendiger Sicherung der Pfeiler und Widerlager Erosionsschutzteppiche auszubilden. Die Einschnürung des Hochwasserabflusses an den Brückenwiderlagern erhöht die Fließgeschwindigkeit in der Flussachse. Da die Mäanderbildung maßgebend von seitlichem Abtrag und zentrischer Anlandung getrieben wird, ist eine Konzentration des Stromstriches kontraproduktiv und verlangsamt die Mäanderbildung bzw. bringt diese zum Stillstand. Mit einem Verlust an Mäanderstrecke ist auf ca. 150m zu rechnen. Daher stellt die Trassenvariante 6C-R mKA auch einen Eingriff in die derzeit gegebene naturnahe Dynamik dar.</i>
<b>Für Fischpopulationen durchgängige Fluss- und Augewässersysteme</b>	<i>Es wird kein Wanderhindernis für Fische erzeugt.</i>	<i>In der Bauphase wird aufgrund der Umlegung der Warmen Fische ein Wanderhindernis für Fische erzeugt.</i>	<i>Es wird kein Wanderhindernis für Fische erzeugt.</i>
<b><u>Arten des Anhang II</u></b>			
<b>Koppe</b>	<i>nicht beeinträchtigt</i>	<i>beeinträchtigt</i>	<i>nicht beeinträchtigt</i>
<b>Donau Weißflossengründling</b>	<i>nicht beeinträchtigt</i>	<i>Beeinträchtigung möglich</i>	<i>beeinträchtigt</i>
<b>Balkan Goldsteinbeißer</b>	<i>nicht beeinträchtigt</i>	<i>nicht beeinträchtigt</i>	<i>beeinträchtigt</i>



<b>Erhaltungsziel</b>	<b>Einreichvariante</b>	<b>6B-R</b>	<b>6C-R mKA</b>
<b>Grüne Keiljungfer</b>	nicht beeinträchtigt	beeinträchtigt	nicht beeinträchtigt

Gutachterliche Stellungnahme

Die Auswirkungen der verfügbaren, praktikablen und zielerreichenden Alternativlösungen wurden mit Hinblick auf die gewässerökologisch relevanten Erhaltungsziele gemäß Verordnung des Europaschutzgebietes FFH-Gebiet Feuchte Ebene – Leithaauen, Erhalt bzw. Wiederherstellung von- stehenden Gewässern ohne relevante Nährstoff- und Schadstoffeinträge,

- Fließgewässerabschnitten mit natürlicher bzw. naturnaher Dynamik, deren Wasserqualität keine nennenswerte Beeinträchtigung aufweist,
- möglichst langen Fließgewässerabschnitten mit ursprünglicher Gewässerdynamik sowie natürlichen/naturnahen Uferzonen, Anrissufern (Prallufer), Verlandungszonen (Gleitufer) sowie Geschiebeflächen,
- für Fischpopulationen durchgängigen Fluss- und Augewässersystemen in vergleichbarer Sorgfalt geprüft.

Ergänzende Bewertung der Variante 6B-R durch den Sachverständigen für Gewässerökologie

Der Sachverständige führt zur Variante 6B-R aus, dass deren Darstellung in den Einreichunterlagen nachvollziehbar ist, keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin bestehen und führt dazu im Fragenbereich 1 der Zusammenfassenden Bewertung Frage 3 „Vor- und Nachteile der geprüften Alternativen“ Folgendes aus:

*Die **Trassenvariante 6B-R** südlich entlang der Warmen Fischa hätte jedoch u. a. folgende negative Auswirkung auf Oberflächengewässer und Gewässerökologie: Die im Randbereich des Natura 2000 liegenden Leitha-Altarme (westlich der Warmen Fischa) würden durch diese Variante wesentlich beeinträchtigt. Die Altarme or. links der Warmen Fischa, welche derzeit Gegenstand von forst- und naturschutzbehördlichen Wiederherstellungsaufträgen (Zl.: WBL1-A-083/192; Zl.: WBW2-NA-2132/001 vom 01.03.2022) und Teil des Natura2000 Gebiets sind, wären durch diese Variante unmittelbar betroffen.*

*Da die neue Flusstrasse schleifend in die alte „mündet“, kann nur ein Teil seitlich im Trockenen hergestellt werden; für einen großen Teil muss die Warme Fischa auf Bau-dauer trockengelegt oder umgelegt werden. Diese Umlegung hätte in der Bauphase auf alle biologischen Qualitätselemente im neugeschaffenen Abschnitt negative Auswirkungen, da nicht mit einer raschen Etablierung der funktionellen Zusammenhänge im neuen Gerinne zu rechnen ist.*

*Sollte alternativ eine temporäre Ableitung der Warmen Fischa in die Leitha erfolgen, könnte die Warme Fischa nur eingeschränkt als Vorfluter für die stromauf gelegenen Kläranlagen fungieren. Ein reduziertes Verdünnungsverhältnis wäre die Folge, mit entsprechend negativen Auswirkungen auf die biologischen Qualitätselemente.*

*Die Verschwenkung der W. Fischa überprägt zwei Hauptgräben (alte Flussschleife) im Wald zwischen den Flüssen.*

*Eine zusätzliche Dammschüttung rechtsufrig der neuen Warmen Fischa wird erforderlich.*

*Positiv wird in den Fachberichten Oberflächenwasser und Gewässerökologie angemerkt, dass das Grabensystem zwischen der Leitha und der Warmen Fischa sowie die Mäanderstrecke der Leitha nicht berührt werden. Zudem ist die Herstellung eines neuen Brückenbauwerks über die Leitha in der Variante 6B-R einfacher zu bewerkstelligen und mit geringeren Eingriffsintensitäten verbunden als die Vorschlagsvariante. Die Nachteile betreffend Oberflächengewässer und Gewässerökologie überwiegen jedoch eindeutig die Vorteile dieser Variante. Vor allem für die Wirkfaktoren qualitativer Wasserhaushalt, Flächenbeanspruchung und Trennwirkung ergeben sich in der Bauphase hohe und in der Betriebsphase mittlere Erheblichkeiten. Maßnahmen können diese nicht oder nur teilweise kompensieren, womit jedenfalls merkbar nachteilige Auswirkungen verbleiben.*

*Insgesamt wären mit Variante 6B-R gegenüber der Projekttrasse ungünstigere Auswirkungen auf die Raumnutzung, die Biologische Vielfalt, die Oberflächengewässer sowie die Gewässerökologie und das Orts- und Landschaftsbild zu erwarten, weshalb die Variante nicht weiterverfolgt wurde (Einlage 201\_UVE).*

#### Ergänzende Bewertung der Variante 6C-R mKA durch den Sachverständigen für Gewässerökologie:

Der Sachverständige führt zur Variante 6C-R mKA aus, dass deren Darstellung in den Einreichunterlagen nachvollziehbar ist, keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin bestehen und führt dazu im Fragenbereich 1 der Zusammenfassenden Bewertung Frage 3 „Vor- und Nachteile der geprüften Alternativen“ Folgendes aus:

*Die **Trassenvariante 6C-R mKA** umfährt die ABA Neufeld im Osten und quert das Natura 2000 Gebiet im Bereich der dynamischen Mäander. Dies hätte jedoch u. a. folgende negative Auswirkung auf Oberflächengewässer und Gewässerökologie: Ein Brückenbauwerk gemäß Variante 6C-R mKA würde schleifend diesen ersten und den daran anschließenden Mäander durchschneiden. Je nach Länge des Tragwerks kämen Widerlager, Pfeiler samt Erosionsschutzteppich und Fundamente von Bauhilfsmaßnahmen im potenziellen Gewässerbett zu liegen.*

*Die lichte Weite der Brücke über die Leitha von Widerlager zu Widerlager begrenzt die potenzielle Lateralbewegung des Flusses. Der schleifende Schnitt der Brückenachse mit der Flussachse bewirkt, dass die Tragwerkslänge wesentlich länger sein muss als die orthogonal gemessene Flussbettbreite. Daraus resultieren gemäß Fachbericht Oberflächengewässer:*

- *Die Einschnürung des Hochwasserabflusses an den Brückenwiderlagern und Pfeilern erhöht die Fließgeschwindigkeit in der Brücken-/Flussachse. Da die Mäanderbildung maßgebend von seitlichem Abtrag und zentrischer Anlandung getrieben wird, ist eine Konzentration des Stromstrichs kontraproduktiv und verlangsamt die Mäanderbildung. Je kürzer die Spannweite, desto größer ist dieser Düseneffekt.*
- *Gleichermaßen verhält es sich im Unterwasser von Einbauten (z.B. Pfeilern), wo es einerseits entsprechend dem Venturi-Effekt und andererseits aufgrund des dort erforderlichen, glatteren Erosionsschutzes zur Beschleunigung in Flussachse kommt.*
- *Einbauten im Hochwasserquerschnitt verursachen Anlandungen in deren Oberwasser. Zum Schutz von Siedlungsgebiet bzw. Anlagen werden regelmäßige Räumungen erforderlich. Jede Räumung stellt einen Eingriff in das Gewässer dar (Baustraße,*

Abtrag der Gewässersohle, Trübung etc.). Das geräumte Material fehlt dem Unterwasser als Substrat zur Habitatbildung und als wesentlicher Parameter der Mäanderbildung.

- Ufer- und Sohlsicherungen behindern im selben Maße die Materialverlagerung wie sie Erosion an den zu schützenden Bauwerksteilen verhindern. Da diese Materialverlagerung das Wesentliche für die Mäanderbildung ist, bewirken Ufer- und Sohlsicherungen eine Hemmung der Mäanderbildung.

- Die Lage der geplanten Brücke befindet sich am Scheitel des ersten Mäanders nach den „Störungen“ im Ortsgebiet (Brücke, Hochwasserschutz, Kläranlage). Dieser Mäander ist aufgrund der hydromorphologischen Beschattung aus dem Oberwasser schwächer ausgeprägt als die nachfolgenden Mäander (kleinere Sinuosität). Aus diesem Grund ist die Anfälligkeit dieses Mäanders auf äußere Einflüsse bzw. Änderung der hydromorphologischen Bedingungen besonders hoch. Diese können die Lateral- und Longitudinalbewegung zwischen Kläranlage und Brücke zum Stillstand bringen (Verlust an Mäanderstrecke ca. 150 m).

- Je nach Schwere des Eingriffs im Brückenquerschnitt werden Abfluss und Geschiebeumlagerung „eingespannt“ und eine hydromorphologische „Beschattung“ des Unterwassers hervorgerufen. Die Störungen, die das Brückenbauwerk in seinen unterschiedlichen Ausführungsvarianten bewirkt, wird zumindest dieselbe Wirkungslänge haben wie die – bloß einseitige – Ufersicherung an der Kläranlage, also ca. 100 m (bis zur initialen Mäanderbildung) +150 m (erster beeinträchtigter Mäander) = 250 m.

- Die Mäanderstrecke der Leitha zwischen Ebenfurth (Unterwasser Kläranlage Flusskm 97,03) und Landegg (Regulierungsanfang Fluss-km 96,00) betrifft ca. 1.030 m. Der Verlust des ersten Mäanders beträgt ca. 15 % der Gesamtstrecke; die Degradierung der nachfolgenden Mäander betrifft je nach Schwere des Eingriffs zusätzlich zumindest 25 % der Gesamtstrecke.

Zusammengefasst bewirkt das Bauvorhaben in dieser Variante eine Hemmung und Bremsung der Mäanderbildung, die für den gegenständlichen Wasserkörper der Leitha wesentlich ist. Insbesondere in Hinblick auf die geplante Erhöhung der Dotation durch Vorschreibung der Pflichtwasserabgabe aus der Warmen Fischa in die Leitha würde das Vorhaben die Erreichung des guten Zustands verhindern oder zumindest deutlich erschweren. Sie steht zudem dem Gewässerentwicklungs- und Risikomanagementkonzept (GE-RM) Leitha entgegen, wonach die natürliche Dynamik der Leitha zwischen Ebenfurth und Landegg durch entsprechende Maßnahmen noch erhöht werden soll. Die Mäanderstrecke der Leitha stellt gemeinsam mit vergleichbaren Abschnitten stromauf von Ebenfurth und stromab von Landegg einen besonders hochwertigen Abschnitt dar. Vergleichbare Gewässer sind in Ostösterreich nur mehr sehr selten anzutreffen. Entsprechend kritisch sind Eingriffe in diesem Bereich zu bewerten. Die Erheblichkeit des Vorhabens in der Variante 6C-R mKA ist für die Mäanderstrecke in der Bauphase, aber auch in der Betriebsphase hoch. Maßnahmen innerhalb des Projektgebietes könnten die Auswirkungen nicht oder nur geringfügig mindern. Ausgleichsmaßnahmen durch großräumige Renaturierungen in derzeit regulierten Abschnitten sind aus heutiger Sicht nicht realistisch. Damit verblieben in der Variante 6C-R mKA in Hinblick auf die naturnahe Mäanderstrecke zumindest merkbar nachteilige Auswirkungen. Bei künftig ausreichend hoher Dotierung und entsprechend sehr hoher Sensibilität (Hydromorphologie) wären die Auswirkungen in der Betriebsphase sogar als untragbar nachteilig einzustufen (Fachbericht Gewässerökologie).

Als positive Auswirkung ist zu nennen, dass das Grabensystem zwischen der Leitha und der Warmen Fischa in geringerem Ausmaß berührt wird als in der gewählten Variante.

*Die Nachteile betreffend Oberflächengewässer und Gewässerökologie überwiegen eindeutig die Vorteile dieser Variante.*

*Variante 6C-R mKA wurde aufgrund*

- *der mit der vorgesehenen Querung der Leitha im Bereich der Fluss-Mäander, welche einen Eingriff in die Flusssdynamik, die Verlandung von Kleingewässern und Flutmulden sowie eine Hemmung der Mäanderbildung zur Folge hätte,*
- *der Beanspruchung einer Mäanderstrecke, welche in Ostösterreich nur mehr selten anzutreffen ist und deren Ausgleich derzeit unrealistisch und auch nur schwer herstellbar ist,*
- *des Verlaufs der Trasse östlich der Leitha-Auen als deutlich sichtbare Raumkante*  
*und den damit verbundenen, gegenüber der Projekttrasse als ungünstiger zu bewertenden, Auswirkungen auf die Biologische Vielfalt, die Oberflächengewässer sowie die Gewässerökologie und das Orts- und Landschaftsbild ausgeschieden (Einlage 201\_UVE).*

### Ergänzende Bewertung der Variante 6C-R oKA durch den Sachverständigen für Gewässerökologie

Der Sachverständige führt zur die Variante 6C-R\_oKA aus, dass hierzu Einschätzung der Projektwerberin der Auswirkungen der Variante 6C-R oKA auf die Gewässerökologie aus fachlicher Sicht gefolgt werden kann und führt dazu im Fragenbereich 1 der Zusammenfassenden Bewertung Frage 3 „Vor- und Nachteile der geprüften Alternativen“ Folgendes aus:

*In den „Auskünften an die UVP-Behörde gemäß § 24c (6)“ erfolgt zusammengefasst nachstehende Beurteilung der Variante 6C-R\_oKA aus gewässerökologischer Sicht: In der Variante 6C-R\_oKA sind in beiden untersuchten Szenarien (mit und ohne Entfernung der Ufersicherung im Bereich der Kläranlage) Stützen/Pfeiler im Gewässerbett und innerhalb des Mäanderentwicklungsbereichs erforderlich. Unmittelbar im Bereich der Pfeiler und des Erosionsschutzes geht Lebensraum für benthische Organismen und Fische verloren. Die mit der Errichtung der Pfeiler verbundene massive Einschränkung der Flusssdynamik stellt eine erhebliche Beeinträchtigung aus gewässerökologischer Sicht dar, und widerspricht den Zielen des GE-RM und damit dem Nationalen Gewässerbewirtschaftungsplan.*

*Daneben hat die Variante 6C-R\_oKA aus gewässerökologischer Sicht in beiden Szenarien quantitative und qualitative Auswirkungen, wenn die Kläranlage aus diesem Bereich zur Gänze abgesiedelt werden müsste. Die Fließstrecke ab der ARA wird derzeit neben exfiltrierendem Grundwasser wesentlich vom Ablauf der Kläranlage (durchschnittlich 40-50 l/s) gespeist. Angesichts des völligen Fehlens einer Pflichtwasserabgabe für die Restwasserstrecke ist diese Mindestdotierung neben den Grundwasserzutritten ein wesentlicher Beitrag zum Erhalt des Fließgewässercharakters der Leitha. Ungeachtet morphologischer Veränderungen und Anpassungen der Variante 6C-R\_oKA käme die Reduktion des (ohnehin minimalen) Abfluss der Leitha einer Verschlechterung des Ist-Zustands gleich.*

*Qualitativ bewirkt die ARA zwar bei einigen Parametern eine Erhöhung der Konzentrationen in der Leitha, jedoch kommt es zu keinen Überschreitungen von Richtwerten gemäß QZV Ökologie OG bzw. der Jahresdurchschnitts-Umweltqualitätsnorm gemäß QZV Chemie OG. Somit brächte der Wegfall der ARA-Einleitungen in qualitativer Hinsicht nur eine Verbesserung innerhalb des guten ökologischen Zustands. Insgesamt wiegt die*

*Verschlechterung infolge der Reduktion des Abflusses in jedem Fall schwerer als die geringfügige qualitative Verbesserung.*

Ergänzende Bewertung der „Variante mit Querung der Leitha“ durch den Sachverständigen für Gewässerökologie:

In der mündlichen Verhandlung beantwortete der Sachverständige für Gewässerökologie die zum 2. Edikt eingelangte Stellungnahme (siehe Seite 6f der Beilage ./18 zur Verhandlungsschrift „Gutachterliche Auseinandersetzungen mit den Einwendungen vor der Verhandlung (09.06.2023) hinsichtlich der Thematik „Variante mit Querung der Leitha“ so, dass die „Variante mit Querung der Leitha“ eine größere Eingriffserheblichkeit aufweist als die eingereichte Trasse. Insbesondere stehen die aus eisenbahntechnischer Sicht erforderlichen Einbauten in das Mäanderentwicklungsgebiet der Leitha im Widerspruch zu den Erhaltungszielen des Natura 2000 Gebietes. Die Entfernung von Einbauten im Flussbett der Leitha stellt einen Beitrag zur Verbesserung der hydromorphologischen Komponenten des ökologischen Zustandes der Leitha dar. Die Anpassung der Bahnentwässerung an den Stand der Technik trägt indirekt über die Kommunikation der Oberflächengewässer mit dem Grundwasser zu einer Vermeidung qualitativer Beeinträchtigungen des Stoffhaushaltes der Oberflächengewässer bei. An die Leitha angrenzende Ausgleichsflächen, insbesondere rechtsufrig entlang der Mäanderbögen gelegene, dienen der Absicherung der dynamischen Entwicklung des Flusslaufes und damit der Zielerreichung sowohl in wasserwirtschaftlicher (guter ökologischer Zustand) als auch naturschutzfachlicher Hinsicht. Insbesondere werden entsprechend den Erhaltungszielen des Natura 2000 Gebietes die gute Wasserqualität stehender und fließender Gewässer, die dynamische Entwicklung der Flussmäander unter Ausbildung von Uferzonen mit Anrissufern und Verlandungszonen (Gleitufer) sowie Geschiebeflächen und die Entstehung möglichst langer Flussabschnitte mit naturnaher Morphologie gefördert.

**VI.7.4 Zu allfällig vorhandenen zumutbaren Alternativen (Frage 8 in ZB)**

In der Zusammenfassenden Bewertung (Fragenbereich 1) wurden die Sachverständigen in Frage 8 Folgendes gefragt:

*8a) Gibt es neben der eingereichten Auswahltrasse eine Alternativtrasse, die 1. verfügbar, praktikabel und zielerreichend ist, 2. deren Verwirklichung (nach Abwägung der jeweiligen Beeinträchtigung; siehe Frage 7) mit keinen bzw. mit geringeren Auswirkungen auf das Natura 2000-Gebiet behaftet ist?*

*8b): Wäre diese Alternativtrasse der Projektwerberin – unter Berücksichtigung der Verhältnismäßigkeit ihrer Kosten – zumutbar?*

Der Sachverständige für Eisenbahnbau aus bautechnischer Sicht (inkl. Eisenbahnkreuzungen), Straßenbau- und Verkehr (ST) führt zu Frage 8 im Fragenbereich 1 der Zusammenfassenden Bewertung Folgendes aus:

Befund und Sachverhalt

*Aus eisenbahnbetrieblicher und eisenbahntechnischer Sicht werden die Projektziele nur durch die eingereichte Variante 6C-R\_hKA und die Varianten 6B-R, 6C-R\_mKA und 6C-R\_oKA erreicht.*

*Die eingereichte Projekttrasse berührt das Natura 2000-Gebiet auf einer Länge von ca. 1 km, die Variante 6B-R auf einer Länge von ca. 1 km, die Variante 6C-R\_mKA auf einer Länge von ca. 0,5 km und die Variante 6C-R\_oKA auf einer Länge von ca. 0,75 km.*

*Die Variante 6B-R berührt das Natura 2000-Gebiet gleich lang wie die eingereichte Trasse und wurde wegen ungünstigerer Auswirkungen auf die Raumnutzung, die Biologische Vielfalt, die Oberflächengewässer sowie die Gewässerökologie und das Orts- und Landschaftsbild nicht weiterverfolgt.*

*Die Variante 6C-R-mKA berührt das Natura 2000-Gebiet um ca. 0,5 km kürzer wie die eingereichte Trasse und wurde wegen ungünstigerer Auswirkungen für die Biologische Vielfalt, die Oberflächengewässer sowie die die Gewässerökologie und das Orts- und Landschaftsbild ausgeschlossen.*

*Die Variante 6C-R\_oKA berührt das Natura 2000-Gebiet um ca. 0,25 km kürzer wie die eingereichte Trasse und wurde ausgeschlossen, da keine Lösung in Hinblick auf die Absiedelung der Gebietskläranlage Neufelderseen-Gebiet erzielt werden konnte.*

#### Gutachterliche Stellungnahme

*Aus eisenbahnbautechnischer Sicht berühren die Varianten 6C-R\_mKA und 6C-R\_oKA das Natura 2000-Gebiet weniger lang als die eingereichte Trasse und wären aus bautechnischer Sicht auch zielerreichend. Der Ausscheidungsgrund für die Variante 6C-R\_oKA ist jedoch aus bautechnischer Sicht nachvollziehbar. Die angeführten Ausscheidungsgründe für die Variante 6C-R\_mKA werden von den dafür zuständigen Sachverständigen bewertet. Damit gibt es neben der eingereichten Auswahltrasse keine weitere Alternativtrasse, welche geringere Auswirkungen auf das Natura 2000-Gebiet hat.*

Der Sachverständige für Eisenbahnwesen aus betrieblicher Sicht (EB) führt zu Frage 8 im Fragenbereich 1 der Zusammenfassenden Bewertung Folgendes aus:

#### Befund und Sachverhalt

*Dem Bericht Variantenuntersuchung (EZ 501) ist zu entnehmen, dass Variantenuntersuchungen in insgesamt vier Phasen (in den Jahren 2006-2008, 2008-2009, 2009 sowie ab 2009 unter geänderten Rahmenbedingungen) durchgeführt wurden. In Phase 2 wurden auch Trassenvarianten, die abseits des vorliegenden Variantenbündels 4-6 liegen, untersucht. Beide in dieser Phase 2 zusätzlich untersuchten Varianten (Var.7 und 8) erfüllen die Projektziele Kapazitätserhöhung, Verdichtung des ÖPNV-Angebots, Fahrzeiten gemäß integrierten Taktfahrplanmodells sowie einer günstigen Erreichbarkeit der Verkehrsstationen im Raum nicht.*

#### Gutachterliche Stellungnahme

*Es ist neben der eingereichten Auswahltrasse aus der Sicht des Eisenbahnbetriebs keine Variante erkennbar, die die unter 8a) genannten Eigenschaften aufweist.*

Die Sachverständige Wasserbautechnik und Oberflächenwässer (WT) führt zu Frage 8 im Fragenbereich 1 der Zusammenfassenden Bewertung Folgendes aus:

#### Befund und Sachverhalt

*In der Umweltverträglichkeitserklärung sind die Varianten 6A-R, 6B-R, 6C-R\_mKA, 6C-R-oKA, 6C-R\_P und die gewählte Trasse 6C-R-mKA behandelt worden. Neben der Auswahltrasse sind die Alternativen 6B-R und 6C-R\_mKA näher untersucht worden. Die Vor- und Nachteile dieser Varianten sind detailliert im Fachbeitrag Oberflächengewäs-*

ser, EZ 315.1, beschrieben. Betreffend die Oberflächengewässer greifen beide Alternativen maßgeblich in den Lauf der Oberflächengewässer ein bzw. berührt die Trasse 6C-R\_mKA die Leitha Mäander durch eine Brückenquerung, vgl. Ausführung zu Frage 6a.

Gutachterliche Stellungnahme

Die verbliebenen beiden Trassenvarianten 6B-R und 6C-R\_mKA sind im Fachbeitrag Oberflächenwässer, EZ 315.1, umfassend beschrieben worden. Die Varianten sind in die engere Auswahl betreffend Praktikabilität, Zielerreichung und Verfügbarkeit gekommen. In den vertieften Untersuchungen konnten diese Kriterien in Hinsicht auf die Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser nicht mehr als gegeben erachtet werden, was seitens des Fachgebietes bestätigt wird (8a.1).

Aus Sicht des Fachgebietes Wasserbautechnik und Oberflächenwässer bewirken diese beiden verblieben Trassenalternativen maßgebliche Eingriffe für die Oberflächengewässer Leitha, Warme Fischa und den Mühlbach. Die Variante 6B-R führt zu massiven Eingriffen in die Warme Fischa und den Mühlbach. Die Trasse 6C-R\_mKA quert direkt mit einem Brückenbauwerk die Leitha-Mäander, die sich im Natura 2000 Gebiet „Feuchte Ebene – Leithaauen“ befinden, worin der Fachgutachter einen maßgeblichen Eingriff auf die Obergewässer erachtet. (8a.2)

Der Sachverständige für Ökologie (ÖK) führt zu Frage 8 im Fragenbereich 1 der Zusammenfassenden Bewertung Folgendes aus:

Gutachterliche Stellungnahme

Neben der Auswahltrasse wurden im Detail 2 weitere Trassenvarianten (6C-R-mKA und 6B-R) hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf Schutzgüter und Schutzziele des Natura 2000-Gebietes Feuchte Ebene-Leithaauen geprüft. Für beide Trassen ist von erheblichen Beeinträchtigungen in Zusammenhang mit den Schutzzielen „Erhaltung bzw. Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes von Waldbeständen mit naturnaher oder natürlicher Alterszusammensetzung und einem gewissen Alt- und Totholzanteil sowohl in den verschiedenen Schlossparks als auch in den Auwäldern entlang der Flüsse Piesting, Fischa und Leitha“ und „Erhaltung bzw. Wiederherstellung von Wäldern mit hohem Laubholzanteil (besonders Eichen) in den Schlossparks und den Auwäldern“ auszugehen. Darüber hinaus kommt es bei beiden Varianten zu einer Beanspruchung von prioritären Lebensräumen des Typs 91E0\* und zu wesentlichen Trenn- und Barrierewirkungen. Bei einer Gegenüberstellung der Trassenvarianten 6C-R-mKA und 6B-R mit der eingereichten Auswahltrasse, sind die beiden Varianten 6C-R-mKA und 6B-R mit höheren Auswirkungen auf das Natura 2000-Gebiet behaftet.

Der Sachverständige für Gewässerökologie (GW) führt zu Frage 8 im Fragenbereich 1 der Zusammenfassenden Bewertung Folgendes aus:

Gutachterliche Stellungnahme

Neben der Auswahltrasse werden in den Einreichunterlagen die Variante 6B-R und 6C-R\_mKA als technisch machbar und zielerreichend dargestellt. [Ob weitere technisch machbare und zielerreichende Varianten existieren, kann nicht seitens des Sachverständigen für Gewässerökologie beantwortet werden.]

Variante 6C-R\_mKA hat im Gegensatz zur Einreichvariante aus gewässerökologischer Sicht jedoch erheblichen negativen Einfluss auf die Erreichung der Erhaltungsziele des Natura 2000 Gebietes und die aquatischen Schutzgüter. Auch Variante 6B-R weist stärkere Eingriffe in die Gewässerökologie gegenüber der Auswahltrasse auf.

*Eine praktikable Alternativlösung mit geringerer Eingriffserheblichkeit im Fachgebiet Gewässerökologie ist den Einreichunterlagen nicht zu entnehmen und wurde dem Sachverständigen nicht zur Beurteilung vorgelegt.*

#### **VI.7.5 Zur Sicherstellung der globalen Kohärenz durch Ausgleichsmaßnahmen (Frage 9 in ZB)**

In der Zusammenfassenden Bewertung (Fragenbereich 1) wurden die Sachverständigen in Frage 9 Folgendes gefragt:

*Sind aus fachlicher Sicht die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen geeignet, um die globale Kohärenz der Natura 2000 Gebiete weiterhin zu gewährleisten?*

Zusammengefasst kommt der Sachverständige für Ökologie in seiner fachgutachterlichen Beantwortung zur Schlussfolgerung, dass aufgrund des Flächenausgleichs für den Lebensraumtyp Eichen-Ulmen-Eschenau (91F0) und der strukturellen Verbesserung bestehender Waldbestände sichergestellt ist, dass die globale Kohärenz der Natura 2000-Gebiete gewahrt bleibt.

Seitens der ho. Behörde wird ergänzend bezüglich der Frage der globalen Kohärenz der Natura 2000 Gebiete bzw. des Natura 2000-Netzwerkes auf die ökologischen Nebenbestimmungen des gegenständlichen Bescheids und bezüglich der Ausnahmegenehmigung gemäß § 10 Abs. 5 NÖ NSchG und der letztlichen Festlegung der ökologischen Ausgleichsmaßnahmen auf das Verfahren gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 verwiesen.

### **VI.8 Zusammenfassung**

#### **VI.8.1 Phasen der Variantenuntersuchung (Historie) und Entwicklung von Projektzielen - Übersicht**

Wie in den Ausführungen der Einreichunterlagen der Projektwerberin zur Alternativenprüfung (Bericht Variantenuntersuchung“, ON 501, siehe dort ab Punkt 4.1; eine Variantenübersicht, ON 502; Lagepläne ON 503.1 bis 503.9), erfolgte seitens der Projektwerberin bereits vor der gegenständlichen Projekteinreichung seit 2008 eine Variantenuntersuchung in 4-Phasen, in welcher auch die zu erfüllenden Projektziele (weiter-)entwickelt wurden bzw. neue Projektziele hinzugekommen sind.

Zusammengefasst wurden während der ersten Variantenuntersuchung (Phase 1; 2006 bis 2008) die Varianten 1, 2 und 3 und in einer zweiten Variantenuntersuchung (Phase 2; 2008 bis 2009) die Variante 4, 5, 6, 7 und 8 (als Weiterentwicklung der Variante 2) untersucht. Im Mai 2009 wurde festgelegt, dass die Variante 6 (Schleife Ebenfurth Ost) zunächst aufgrund der Fahrzeitverkürzung (ohne Halt) von 7 min, der Vermeidung einer direkten Querung von Siedlungsraum und des gutes Nutzen-Kosten-Verhältnis (Effizienz) weiterverfolgt wird und wurden für jene in einer weiteren vertieften Infrastrukturentwicklung (Phase 3) insbesondere durch das Hinterlegen des Projektziels „ITF Pottendorfer Linie“ Kreuzungskonflikte durch die Aus-/Einbindungen aus / in die Pottendorfer Linie erkannt, die eine Verlegung des Bahnhofs inklusive Anordnung von seitenrichtigen und güterzuglangen Überholgleisen mit einer signaltechnischen Nutzlänge von 760 m notwendig machen. Im Rahmen der Variante 6 war daher die Auffassung des bestehenden Bahnhofs Ebenfurth und die Neuerrichtung im Bereich der Umfahrgleise des Bahnhofs Ebenfurth (Pottendorfer Linie) vorgesehen.



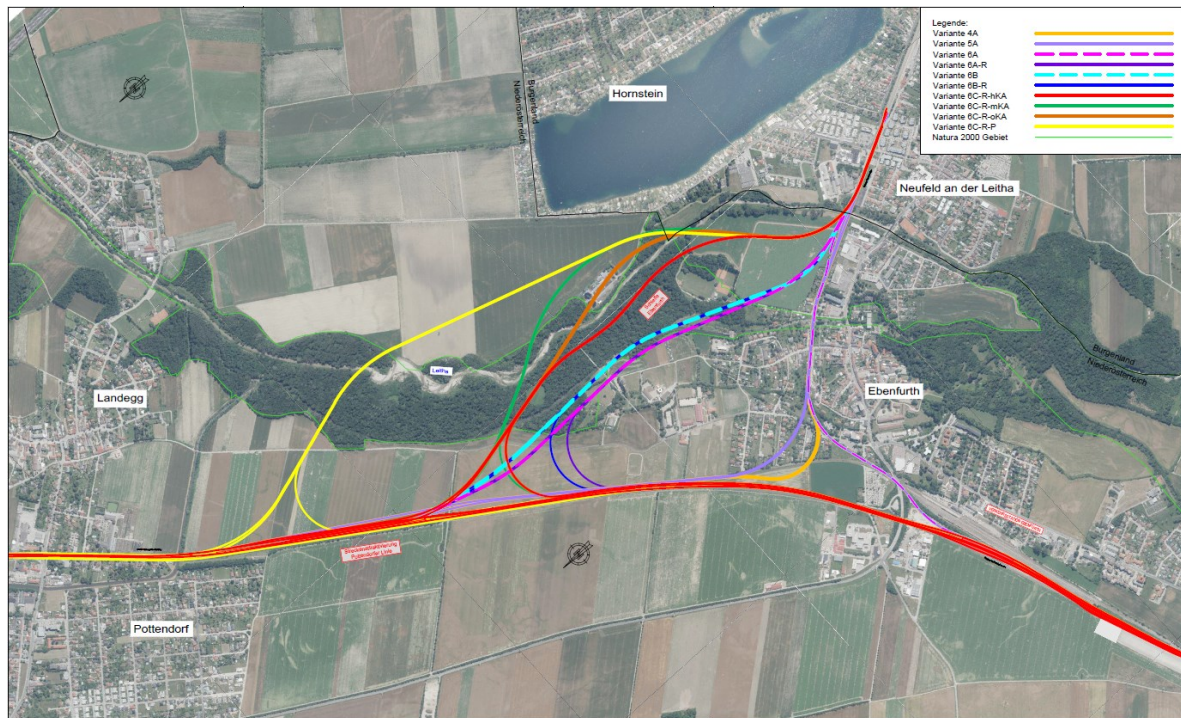
Zunächst war die ursprüngliche beschriebene **Variante 6** für die Züge von/in Richtung Wien eingleisig vorgesehen sowie als Umfahrung des Ortsgebiets am östlichen Ortsrand durch das Natura 2000-Gebiet und durch landwirtschaftlich genutzte Flächen (Pferdekoppeln etc.), zwischenzeitliche Bauland-Widmungen und Stadtentwicklungsgebiet. Für die von bzw. in Richtung Wr. Neustadt verkehrenden Züge blieb die bestehende Trasse hingegen weitgehend unverändert im Ortsgebiet von Ebenfurth inklusive der bestehenden Brückenbauwerke sowie der drei Eisenbahnkreuzungen und mit einer neuen Gleisverbindung an den neuen Bahnhof Ebenfurth. Diese 2009 festgelegte Varianten-/Trassenentscheidung wurde einerseits von Stadtgemeinde Ebenfurth aufgrund geänderter Anforderungen bzw. Rahmenbedingungen aus der Raumordnung im Jahr 2018 und andererseits von der Raaberbahn aufgrund der Situierung der Systemtrennstelle Fahrleitung auf ihrem Netz abgelehnt. Zudem ergaben sich angepasste betriebliche Anforderungen hinsichtlich Zweigleisigkeit, niveaufreier Ausbindung der Schleife aus der Pottendorfer Linie und Beanspruchung von prioritären Lebensräumen.

In Phase 4 der Variantenuntersuchung wurden daher seitens Projektwerberin alternative Varianten aus vorangegangenen Planungsphasen und alternative Trassenführungen zur Variante 6 auf Basis der neuen Anforderungen und geänderten Rahmenbedingungen (Untervarianten) untersucht. Diese sind die Varianten 4A, 5A, 6A, 6A-R, 6B, 6B-R, 6C-r\_mKA, 6C-R\_oKA, 6C-R-P und 6C-R\_hKA, die bis auf die beiden Erstgenannten alternative Varianten zur Variante 6 aus Phase 3 der Variantenuntersuchung darstellen. Eine detailliertere Variantenbeschreibung ist im „Bericht Variantenuntersuchung“ (Einlage 501) enthalten.

Näheres diesbezüglich findet sich insbesondere bei den Ausführungen des Sachverständigen für Eisenbahnbau aus bautechnischer Sicht (inkl. Eisenbahnkreuzungen), Straßenbau und -verkehr (ST) zur Beantwortung der Frage 2c aus Fragenbereich 1 der Zusammenfassenden Bewertung (siehe dort Seite 49ff zu „Darstellung der geprüften Standort- oder Trassenvarianten“) und Frage 3 („Vor- und Nachteile der geprüften Alternativen“).

#### **VI.8.2 Variantenuntersuchung (Phase 4) zu Varianten 4A, 5A, 6A, 6A-R, 6B, 6B-R, 6C-r\_mKA, 6C-R\_oKA, 6C-R-P und 6C-R\_hKA und Ausscheidung von Varianten**

Die grundsätzlich in Phase 4 der Variantenuntersuchung enthaltenen und auch in den UVP-Einreichunterlagen dargestellten Varianten 4A, 5A, 6A, 6A-R, 6B, 6B-R, 6C-r\_mKA, 6C-R\_oKA, 6C-R-P und 6C-R\_hKA wurden von der Projektwerberin im „Bericht Variantenuntersuchung“ (ON 501, siehe dort ab Punkt 4.6.1) beschrieben sowie in der Variantenübersicht (ON 502) und den Lageplänen (ON 503.1 bis 503.9) grafisch dargestellt. Sofern die Bezeichnung einer Variante ein „R“ enthält, beinhaltet die Variante die Herstellung einer (neuen) Rückschleife. Ausführungen zu Varianten und insbesondere zur Nullvariante (Nullplanfall) finden sich daneben auch in der Umweltverträglichkeitserklärung (ON 201).



(ON 502 Variantenübersicht) – grafische Darstellung zum Trassenverlauf der verschiedenen Varianten, darunter folgende Alternativen 6C-R-hKA (**rote Trasse**), 6B-R (**blaue Trasse**) und 6C-R mKA (**grüne Trasse**), sowie des Natura 2000-Gebiets (Umrandung durch dünne grüne Linie)

#### Allgemeines zu verschiedenen Varianten und der Nullvariante:

Aufgrund der Ermittlungsergebnisse geht die ho. Behörde in ihren Feststellungen davon aus, dass bei der Nullvariante und einigen ausgeschiedenen Varianten (insb. jene innerhalb des Ortsgebiets) die Projektziele nicht verwirklicht werden können und daher im Vorhinein nicht als Alternativen in Betracht kommen.

Ungeachtet dessen wird im Folgenden auf weitere ergänzende allgemeine Aspekte hinsichtlich der Verfügbarkeit und der Praktikabilität (inkl. wesentliche Vor- und Nachteile) der Varianten eingegangen:

Dazu ist auszuführen, dass – neben den spezifischen Ausscheidungsgründen – für die jeweilige Variante bei den jeweiligen Varianten auch die Inanspruchnahme von Fremdgrund (insbesondere inkl. landwirtschaftlicher Flächen) und bestehender Wohnbebauung (insbesondere auch solche innerhalb prioritärer Siedlungsräume) in unterschiedlich hohem bzw. höherem Ausmaß notwendig wäre. Mit Ausnahme der technisch nicht den Projektzielen entsprechenden Varianten mit kleiner Schleife durch das Ortsgebiet zählte aus Sicht des Sachverständigen für Fachgebietes Boden und Agrarwesen die Auswahltrasse zu den Varianten, welche eine relativ geringe Beanspruchung landwirtschaftlicher Nutzflächen aufweisen (siehe Seite 86 im Fragenbereich 1 der Zusammenfassenden Bewertung und Frage 3 „Vor- und Nachteile der geprüften Alternativen“).

Durch das Abrücken vom Ortsgebiet durch die Projekttrasse und einige andere Varianten verringern sich zudem die Lärm- und Erschütterungsimmissionen für Ebenfurth. Die Nullvariante sowie einige Varianten im Ortsgebiet bedingen hingegen laut dem Sachverständigen für Lärm- und Erschütterungsschutz eine Erhöhung der Schallimmissionen gegenüber dem Bestand um ca. 5 dB zur Tagzeit und 6 dB zur Nachtzeit, was zu einer Überschreitung der Nachtgrenzwerte

der SchIV führen würde. Aus erschütterungstechnischer Sicht käme es zudem beim Unterbleiben des eingereichten Vorhabens entlang der bestehenden Strecke, v.a. im Ortsgebiet von Neufeld an der Leitha zu deutlichen Verschlechterungen gegenüber dem Planfall (eingereichtes Vorhaben; siehe Seite 83 im Fragenbereich 1 der Zusammenfassenden Bewertung und Frage 3 „Vor- und Nachteile der geprüften Alternativen“).

Beim Nullplanfall wegfallen würden zudem auch Vorhabensbestandteile wie der Abtrag des bestehenden Pfeilers an der Eisenbahnbrücke über die Leitha (und den damit verbundenen Wirkungen auf den Retentionsraum) und verbliebe damit das hohe Verklauungsrisiko aufgrund der tiefgelegene Konstruktionsunterkante der Brücke mit minimalem Freibord, eine höhere Überflutungsgefahr und Begünstigung von Materialablagerungen aufgrund der ungünstig schrägen Pfeilerstellung und des alten Pfeilerfundaments, eine Erschwernis für die Neuerrichtungen, Sanierungen oder Anpassung von wasserbautechnischen Einbauten nachdem die bestehende Bahntrasse als Hindernis für jene wirkt sowie das Ausbleiben der geplanten Verbesserungen am Entwässerungssystem (einschließlich Beherrschung außerbetrieblicher Ereignisses mit Freisetzung wassergefährdender Stoffe) (siehe Seite 103 im Fragenbereich 1 der Zusammenfassenden Bewertung Frage 3 „Vor- und Nachteile der geprüften Alternativen“ und Fachbeitrag Oberflächenwässer, ON 315.1).

Durch das neue Bahnentwässerungssystem gelangen die Bahnwässer insbesondere in den betroffenen Grundwasserschutzgebieten „HFB Pottendorf III“ und „Brunnenfeld“ nicht mehr direkt ins Grundwasser (siehe hierzu die Ausführungen des Sachverständigen für Abfallwirtschaft (AW), Seite 113 im Fragenbereich 1 der Zusammenfassenden Bewertung Frage 4a „Realisierung des Vorhabens“).

Bei Unterbleiben des Vorhabens würde die Belästigung der Anrainer durch die Lichtkegel der Zugspitzensignale bestehen bleiben und befinden sich sensible Objekte (Kindergarten, Volks- und Mittelschule) bei denen u.a. auch eine EMF-Beeinflussung befinden entlang der Bestandsstrasse sich (siehe hierzu die Ausführungen des Sachverständigen für Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Beleuchtung und Beschattung (ET), Seite 104 im Fragenbereich 1 der Zusammenfassenden Bewertung Frage 3 „Vor- und Nachteile der geprüften Alternativen“).

#### Ökologische Aspekte der Nullvariante und anderer Varianten:

Bei der Nullvariante und einigen Varianten würde das Natura 2000-Gebiet „Feuchte Ebene – Leithaauen“ im Vergleich zur eingereichte Projekttrasse 6 C-R hKa sowie insbesondere auch die Varianten 6B-R und 6C-R mKA (mit entsprechender Trennwirkung und Beanspruchung von Wald- und Wildlebensräumen) nicht berührt bzw. gequert werden, würden aber auch die Projektziele damit nicht verwirklicht werden können. Als Vorhabensbestandteile würden ebenso auch Maßnahmen an der Raaber Bahn entfallen, mit einem höheren Tötungsrisiko für alle bodengebundenen Tiere, insbesondere für Amphibien und Reptilien, beim Queren des Bahnkörpers. Der alte Baumbestand entlang der Raaber Bahn aus Sicherheitsgründen müsste gefällt werden, welcher derzeit Lebensraum für Hirschkäfer und Alpenbock bietet. Zudem kämen – mangels Eingriff – auch die Ausgleichsmaßnahmen im Bereich der Mäanderstrecke der Leitha nicht zum Tragen, welche zwar primär Vorteile für die terrestrischen Lebensgemeinschaften bringen, aber auch die Flussdynamik der Leitha stärken und nachhaltig absichern.

Aus Sicht des Sachverständigen für Gewässerökologie leistet der Rückbau der bestehenden Leit-  
habrücke (Widerlager bleibt, Mittelpfeiler wird entfernt) einen Beitrag zur Verbesserung der

hydromorphologischen Komponenten des ökologischen Zustandes der Leitha, trägt die Anpassung der Bahnentwässerung an den Stand der Technik indirekt zu einer Vermeidung qualitativer Beeinträchtigungen des Stoffhaushaltes der Oberflächengewässer bei und dienen an die Leitha angrenzende Ausgleichsflächen, insbesondere rechtsufrig entlang der Mäanderbögen gelegene, der Absicherung der dynamischen Entwicklung des Flusslaufes und damit der Zielerreichung sowohl in wasserwirtschaftlicher (guter ökologischer Zustand) als auch naturschutzfachlicher Hinsicht. Insbesondere werden entsprechend den Erhaltungszielen des Natura 2000 Gebietes die gute Wasserqualität stehender und fließender Gewässer, die dynamische Entwicklung der Flussmäander unter Ausbildung von Uferzonen mit Anrissufern und Verlandungszonen (Gleitufer) sowie Geschiebeflächen und die Entstehung möglichst langer Flussabschnitte mit naturnaher Morphologie gefördert (siehe Seite 113 im Fragenbereich 1 der Zusammenfassenden Bewertung und Frage 4a „Realisierung des Vorhabens“).

Die varianten-/trassenspezifischen Bewertungen der und Schlussfolgerungen zur Ausscheidung von Varianten wegen Nichterfüllung von Projektzielen und/oder aufgrund mangelnder Praktikabilität (inkl. nicht Natura 2000-bezogener Nachteile) waren/sind zusammengefasst jeweils:

**Variante 4A** entspricht in wesentlichen Punkten (Bogenradius Trassierung, Betriebsführung und nutzbare Gleislängen für den Güterverkehr, keine Lösung des Systemwechsels der Oberleitung, Sicherheit betreffend Eisenbahnkreuzungen) nicht den Projektzielen und wurde daher ausgeschieden.

**Variante 5A** entspricht in wesentlichen Punkten (Betriebsführung und nutzbare Gleislängen für den Güterverkehr, keine Lösung des Systemwechsels der Oberleitung, Sicherheit betreffend Eisenbahnkreuzungen) nicht den Projektzielen und wurde daher ausgeschieden.

**Variante 6A** entspricht in wesentlichen Punkten (Betriebsführung und nutzbare Gleislängen für den Güterverkehr, keine Lösung des Systemwechsels der Oberleitung, Sicherheit betreffend Eisenbahnkreuzungen) nicht den Projektzielen und wurde daher ausgeschieden. Überdies weist die Variante ein hohes Verfahrensrisiko aufgrund der Beanspruchung von prioritären Lebensräumen auf.

**Variante 6A-R** entspricht insbesondere in den Punkten Betriebsführung und nutzbare Gleislängen für den Güterverkehr nicht den Projektzielen und wurde daher ausgeschieden. Überdies weist die Variante ein hohes Verfahrensrisiko aufgrund der Beanspruchung von prioritären Lebensräumen auf.

**Variante 6B** entspricht in wesentlichen Punkten (Betriebsführung und nutzbare Gleislängen für den Güterverkehr, keine Lösung des Systemwechsels der Oberleitung, Sicherheit betreffend Eisenbahnkreuzungen) nicht den Projektzielen und wurde daher ausgeschieden. Überdies weist die Variante ein hohes Verfahrensrisiko aufgrund der Beanspruchung von prioritären Lebensräumen auf.

**Variante 6B-R** erreicht die Projektziele und ist aus eisenbahntechnischer und betrieblicher Sicht theoretisch machbar, wurde jedoch aufgrund der Beanspruchung tierökologischer Lebensräume, deren Wiederherstellung schwierig ist, der Beanspruchung prioritärer Siedlungsentwicklungsflächen („Schweizerwiese“), Beanspruchung von Bauland-Widmungen im Bereich der Krautgärten sowie der wesentlichen Flächenbeanspruchung im Bereich der Fließgewässer und

in den Randbereichen des Auwalds ausgeschieden. Diese Variante stellt zumindest hinsichtlich der Erreichung der Projektziele eine Alternative zur eingereichten Projekttrasse 6C-R hKA dar und wurde demnach in die gebietsbezogene Alternativenprüfung gemäß Art. 6 Abs 4 FFH-Richtlinie einbezogen.

**Variante 6C-R\_mKA** erreicht die Projektziele und ist aus eisenbahntechnischer und betrieblicher Sicht theoretisch machbar, wurde jedoch aufgrund der mit der vorgesehenen Querung der Leitha im Bereich der Fluss-Mäander, welche einen Eingriff in die Flusssdynamik, die Verlandung von Kleingewässern und Flutmulden sowie eine Hemmung der Mäanderbildung zur Folge hätte, der Beanspruchung einer Mäanderstrecke, welche in Ostösterreich nur mehr selten anzutreffen ist und deren Ausgleich derzeit unrealistisch und auch nur schwer herstellbar ist sowie des Verlaufs der Trasse östlich der Leitha-Auen als deutlich sichtbare Raumkante ausgeschieden. Diese Variante stellt grundsätzlich eine Alternative zur eingereichten Projekttrasse 6C-R hKA dar und wurde demnach in die gebietsbezogene Alternativenprüfung gemäß Art. 6 Abs 4 FFH-Richtlinie einbezogen.

Bei der Ausformung der Variante 6 C-R mKa mit langer Überspannung der Leitha wäre zudem der Ausnahmegrenzwert der Längsneigung nicht umsetzbar. Die Ausformung der Variante 6 C-R mKa mit kurzer Überspannung der Leitha wäre technisch umsetzbar, aber im Hinblick auf erforderliche Stützen der Brücken im Flussbett mit einem massiven Eingriff in einen sensiblen Bereich verbunden.

**Variante 6C-R\_oKA** erreicht zwar die Projektziele, da jedoch keine Lösung in Hinblick auf die (komplette) Absiedelung der Gebietskläranlage des Wasserverbandes Neufelderseen-Gebiet erzielt werden konnte, wurde die Variante ausgeschieden. Es kommt zudem im Vergleich zur eingereichte Projekttrasse 6 C-R hKa zur Beeinträchtigungen der Wasserkraftanlagen EVN Pottendorf und Emanuel Privatstiftung, der Kläranlage Pottendorf und der Entnahmen für den Feuerbach in der Bauphase. Aus Sicht der Behörde erscheint die Variante nicht praktikabel (bzw. nicht verfügbar) und wird zudem davon ausgegangen, dass auch der Gebietskläranlage ein besonderes öffentliches Interesse zukommt.

Hinweis zu den Varianten 6 C-R oKA und 6 C-R mKA: Die Untersuchung der beiden Leitha-querenden Varianten 6 C-R oKA und 6 C-R mKA erfolgte jeweils anhand von Untervarianten (Ausführungsvarianten) mit unterschiedlichen Spannweiten (kurze/lange Überspannung) der Leitha-Brücke und den dementsprechenden Steigungen.

**Variante 6C-R-P** entspricht insbesondere im Punkt Betriebsführung und Einschränkung des Bahnbetriebes nicht den Projektzielen und wurde daher ausgeschieden, zudem erscheinen insbesondere die Eingriffe im Ortsgebiet Pottendorf – Landegg sowie in die hydrologische Situation (Brunnenschutzgebiete, Oberflächengewässer) nicht umsetzbar. Siehe zudem insbesondere die Ausführungen des Sachverständigen für Eisenbahnbau aus betrieblicher Sicht (EB) zur Variante 6C-R-P.

Zusammengefasst geht die ho. Behörde aufgrund der Ermittlungsergebnisse davon aus, dass – nach Ausscheidung der Varianten, welche sich letztlich entweder als nicht verfügbar, praktikabel und/oder die Ziele erreichenden herausgestellt haben – nur jene die diese Voraussetzungen im Wesentlichen erfüllenden verbleibenden Varianten 6 B-R, 6 C-R mKa und die letztlich zur Genehmigung eingereichte Projekttrasse 6 C-R hKa in die gebietsbezogene Alternativenprüfung gemäß Art 6 Abs 4 FFH-Richtlinie der ho. Behörde einzubeziehen waren.

### **VI.8.3 Gebietsbezogene Alternativenprüfung gemäß Art. 6 Abs. 4 FFH-Richtlinie:**

Nachdem festgestellt wurde, dass das Vorhaben im Widerspruch zu Naturschutzinteressen steht, spezifisch eine erhebliche Beeinträchtigung von Erhaltungszielen des betroffenen Natura 2000 Gebietes /Europaschutzgebiets FFH-Gebiet „Feuchte Ebene – Leithaauen“ nicht ausgeschlossen werden konnte, war aufgrund dieser negativen Naturverträglichkeitsprüfung gemäß Art. 6 Abs. 3 FFH-Richtlinie und den damit festgestellten Zielkonflikt eine gebietsbezogene Alternativenprüfung gemäß Art 6 Abs 4 FFH-Richtlinie von der Behörde (leg cit „vom Mitgliedstaat“) – mithilfe von Sachverständigen – durchzuführen, in welcher Alternativen auf ihre jeweilige Naturverträglichkeit bzw. auf ihre jeweiligen varianten-/trassenbezogenen Auswirkungen auf die verordneten Erhaltungsziele hin zu prüfen waren. Nach Durchführung der Alternativenprüfung hatte die Trassenwahl auf die Alternative mit den am wenigsten schwerwiegenden Auswirkungen auf das Natura 2000-Gebiet zu fallen (in diesem Sinne auf die naturverträglichste bzw. die ökologisch am unerheblichsten zu beurteilende Alternative).

Wie oben bereits dargelegt, waren letztlich als „echte“ Alternativen, also Trassenvarianten und –standorte, welche verfügbar, praktikabel und zielerreichend sind, lediglich die Varianten 6B-R und 6C-R mKA sowie die eingereichte Projekttrasse (6C-R-hKA) hinsichtlich ihrer Prüftiefe in die Alternativenprüfung gemäß Art. 6 Abs. 4 FFH-RL einzubeziehen.

Für die genannten verbleibenden Varianten wurde von der Projektwerberin eine Naturverträglichkeitserklärung (ON 311) vorgelegt und wurden jene von den Sachverständigen für Ökologie und Gewässerökologie im Sinne einer Alternativenprüfung gemäß Art 6 Abs 4 FFH-Richtlinie mit derselben Sorgfalt/Detailtiefe auf ihre jeweilige Naturverträglichkeit hin geprüft. Der Maßstab für diese Prüfung sind insbesondere die jeweiligen trassenbezogenen Auswirkungen auf die Schutzgüter der Anhänge I und II FFH-Richtlinie und der Erhaltungsziele für das Europaschutzgebiet FFH-Gebiet Feuchte Ebene – Leithaauen, verordnet von der NÖ Landesregierung mit § 37 der Verordnung über die Europaschutzgebiete LGBL. 5500/6-0). Diese Prüfung der Sachverständigen erfolgte in Beantwortung der Frage 7 („*Zu den Auswirkungen der Alternativlösungen auf das Natura 2000-Gebiet*“), wie oben und inhaltlich gleichlautend in der zusammenfassenden Bewertung (Fragenbereich 1) beschrieben.

#### **Generelle Angaben der Projektwerberin zur Naturverträglichkeit der Alternativen:**

Bei der **Variante 6 B-R** kommt es im Vergleich zur eingereichte Projekttrasse 6 C-R hKa 1. zur dauerhaften Beanspruchung letzter autypischer Tierlebensräume (Altarmreste, Reste der Weichen Au) oder hochwertiger Alt- und Totholz-Lebensräume und 2. zur notwendigen Umlegung der Warmen Fische bzw. dessen Trockenlegung während der Bauzeit und zu damit verbundenen Beeinträchtigungen aller biologischer Qualitätselemente der Warmen Fische, da nicht mit einer raschen Etablierung der funktionellen Zusammenhänge im neuen Gerinne zu rechnen ist.

Bei der **Variante 6 C-R mKa** (mit kurzer/langer Überspannung der Leitha) kommt es im Vergleich zur eingereichte Projekttrasse 6 C-R hKa zur Querung der Leitha im Bereich der dominanten Fluss-Mäander und damit keine Beeinträchtigung der Flussdynamik, der davon abhängigen hochwertigen Lebensräume und der notwendigen hydromorphologischen Bedingungen zur Mäanderentwicklung.

Mit dieser Variante würden nach Angaben der Projektwerberin der Waldbereich nördlich des Wildackers bis zum Siedlungsgebiet von Pottendorf-Landegg, welcher einen hochwertigen Lebensraum mit Alt- und Totholz darstellt, beansprucht werden. Die vorgesehene Querung der Leitha im Bereich der dominanten Fluss-Mäander, welche aufgrund der gegebenen Flusssdynamik Lebensräume in Form diverser Flussarme, Schotterinseln und -flächen, Flutmulden und Kleingewässer beherbergen, sind lt. UVE nur schwer wieder herstell- bzw. ausgleichbar. Die Errichtung der Brückenpfeiler und der Widerlager würde die Dynamik der Leitha in diesem Abschnitt zum Erliegen bringen, womit die Flutmulden und Kleingewässer verlanden würden. Änderungen der hydromorphologischen Bedingungen an diesem Mäander können die Mäanderbildung als auch die Längsvernetzung zwischen den Mäandern und Fluss-Abschnitten zum Stillstand bringen. Ein mit der Mäanderstrecke der Leitha stromauf von Ebenfurth und stromab von Landegg vergleichbares Gewässer ist in Ostösterreich nur mehr selten anzutreffen. Ausgleichsmaßnahmen in den derzeit regulierten Abschnitten der Leitha sind derzeit lt. Projektwerberin nicht realistisch.

Die fachgutachterliche Bewertung der und Schlussfolgerungen zur Ausscheidung von Alternativen gemäß Art. 6 Abs. 4 FFH-Richtlinie waren/sind zusammengefasst jeweils:

Hinsicht dem Thema Flächenverlust von Biotopen und Lebensraumtypen (LRT) kam der Sachverständige für Ökologie zu folgender gutachterlichen Schlussfolgerung: Die **Variante 6C-R-hKA** (Projekttrasse) weist mit 2,37 ha die höchste Beanspruchung an Lebensräumen des Anhang I FFH-Richtlinie auf, wobei hiervon ausschließlich Eichen-Ulmen-Eschenauen (91F0) mit dem Erhaltungsgrad B betroffen sind. Die **Variante 6B-R** beansprucht insgesamt um rd. 2.500 m<sup>2</sup> weniger Lebensräume des Anhang I, jedoch wird hier der prioritäre Lebensraum Erlen-Eschen-Weidenauen (91E0\*) mit dem Erhaltungsgrad C im Ausmaß von rd. 1,19 ha ebenfalls beansprucht. Für die Variante **6C-R\_mKA** ergeben sich in Summe Lebensraumverluste von rd. 1,34 ha, wobei hier ebenfalls die Lebensraumtypen Erlen-Eschen-Weidenauen (0,33 ha) und Alpine Flüsse mit Ufergehölzen von Salix elaeagnos (3240) mit rd. 700 m<sup>2</sup> betroffen sind.

Nochmals dargestellt wird die bereits oben angeführte Tabelle (Tabelle 5: *Übersicht über die Flächenbeanspruchung von Lebensraumtypen des Anhang I FFH-Richtlinie für die Projekttrasse und die Alternativvarianten*):

Code	Lebensraumtyp	Fläche Gebiet [ha]	Erhaltungsgrad	Flächenverlust		
				Var. 6B-R [ha]	Var. 6C-R-mKA [ha]	Auswahltrasse 6C-R-hKA [ha]
3240	Alpine Flüsse mit Ufergehölzen von Salix elaeagnos	5,0	B		0,07	
91E0*	Erlen-Eschen-Weidenauen	1.056,4	C	1,19	0,33	
91F0	Eichen-Ulmen-Eschenauen	721,8	B	0,93	0,94	2,37
				<b>2,12</b>	<b>1,34</b>	<b>2,37</b>

In Hinblick auf die erhebliche Beeinträchtigung von Arten des Anhang II FFH-Richtlinie ergeben sich für die **Auswahltrasse** keine erheblichen Auswirkungen.

Die **Trasse 6C-R-mKA** quert die Leitha in einem Bereich mit naturnaher Gerinnemorphologie (Prall- und Gleitufer, Uferabbrüche, Schotterbänke, Nebengerinne, Stillgewässer) und Habitat-ausstattung. Auch wenn bei der Trasse 6C-R-mKA die Widerlager außerhalb des Abflussraumes errichtet werden, sind Sicherungsmaßnahmen aufgrund des hohen Potenzials an Umlagerungsprozessen notwendig. Aus diesem Grund können auch Auswirkungen durch Habitatverluste und Lebensraumeinschränkungen auf die gewässergebundenen Arten des Anhang II FFH-Richtlinie nicht ausgeschlossen werden. Mit dieser Trasse wird das Gewässerband der Leitha und die angrenzenden Auwaldlebensräume schräg zur Flussachse gequert. Für Fledermäuse (auch jene Arten des Anhang II FFH-Richtlinie) werden damit der zentrale Ausbreitungskorridor und die Jagdhabitats entlang des Gerinnes und der Waldränder gequert und in ihrer Funktion eingeschränkt. Für bodengebundene Arten ist durch die Querung der Auwälder in Damm-lage ebenfalls von relevanten Barriere- und Trennwirkungen auszugehen.

Die **Trassenvariante 6B-R** verläuft am westlichen Rand der Auwaldlebensräume, betrifft jedoch das einzige dauernd wasserführende Laichhabitat im Untersuchungsraum. Hier sind Auswirkungen durch Habitatverluste im Bereich von Laichhabitats für Rotbauchunke, Kammmolch und Donau-Kammolch zu erwarten. Für den Hirschkäfer kommt es zur direkten Beanspruchung von Reproduktionshabitats. Die Waldränder entlang der Warmen Fischa stellen für Fledermäuse stark genutzte Jagdhabitats dar, die bei einer Verwirklichung der Variante deutlich und großflächig in ihrer Funktion herabgesetzt werden. In Hinblick auf die Trennwirkung im Leithakorridor sind bei der Trassenvariante 6B-R, wie bei der eingereichten Trasse, keine Wirkungen zu erwarten.

Hinsicht dem Thema Auswirkungen auf die Erhaltungsziele haben die Sachverständigen für Ökologie und Gewässerökologie die jeweiligen trassenbezogenen Auswirkungen der Alternativen auf die verordneten Erhaltungsziele tabellarisch gegenübergestellt (siehe oben zur Beantwortung der Frage 7 im Fragenbereich 1 der Zusammenfassenden Bewertung).

Für die gegenständliche Alternativenprüfung zwischen den Varianten sind insbesondere folgende Erhaltungsziele des gegenständlichen Natura 2000-Gebiets (lt. Verordnung über die Europaschutzgebiete LGBL. 5500/6 0 IDGF) maßgeblich:

*„Die Erhaltung oder Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes der in Abs. 2 ausgewiesenen natürlichen Lebensraumtypen und Lebensräume der Tier- und Pflanzenarten. Im Speziellen sind dies die Erhaltung von einem ausreichenden Ausmaß an:*

*...*

*- Fließgewässerabschnitten mit natürlicher bzw. naturnaher Dynamik, deren Wasserqualität keine nennenswerte Beeinträchtigung aufweist,  
- möglichst langen Fließgewässerabschnitten mit ursprünglicher Gewässerdynamik sowie natürlichen/naturnahen Uferzonen, Anrissufern (Prallufer), Verlandungszonen (Gleitufer) sowie Geschiebeflächen,*

*...*

*... Waldbeständen mit naturnaher oder natürlicher Alterszusammensetzung und einem gewissen Alt- und Totholzanteil sowohl in den verschiedenen Schlossparks als auch in den Auwäldern entlang der Flüsse Piesting, Fischa und Leitha,  
... Wäldern mit hohem Laubholzanteil (besonders Eichen) in den Schlossparks und den Auwäldern,*

*...*

*- für Fischpopulationen durchgängigen Fluss- und Augewässersystemen“*



Zur Beeinträchtigung des Erhaltungsziels „Waldbestände mit naturnaher oder natürlicher Alterszusammensetzung und einem gewissen Alt- und Totholzanteil sowohl in den verschiedenen Schlossparks als auch in den Auwäldern entlang der Flüsse Piesting, Fischa und Leitha“:

**Variante 6C-R-hKA (Einreichtrasse):** Im Natura 2000-Gebiet werden Flächen des Lebensraumtyps Eichen-Ulmen-Eschenau (91F0) im Ausmaß von rd. 2,37 ha zwischen Leitha und Warmer Fischa beansprucht. Die Artenzusammensetzung entspricht weitgehend jener der Harten Au und die Bestände weisen einen (wenn auf nicht sehr hohen) Alt- und Totholzanteil auf. Der Flächenverlust entspricht einem Anteil von 0,33 % der Gesamtfläche des Lebensraumtyps im Gebiet. Der Erhaltungsgrad im Gebiet ist mit „B“ – gut und für die kontinentale biogeografische Region mit „U2“ – (unfavourable–bad = ungünstig–schlecht) angegeben.

**Variante 6B-R:** Im Natura 2000-Gebiet werden Flächen der Lebensraumtypen 91E0\* und 91F0 von in Summe rd. 2,12 ha beansprucht. Die Artenzusammensetzung entspricht weitgehend jener der Harten und Weichen Auen und die Bestände weisen einen (wenn auch nicht sehr hohen) Alt- und Totholzanteil auf.

**Trasse 6C-R-mKA:** Im Natura 2000-Gebiet werden Flächen der Lebensraumtypen 3240, 91E0\* und 91F0 von in Summe rd. 1,34 ha beansprucht. Die Artenzusammensetzung entspricht weitgehend jener der Harten und Weichen Auen und die Bestände weisen einen (wenn auch nicht sehr hohen) Alt- und Totholzanteil auf.

Zur Beeinträchtigung des Erhaltungsziels „Wälder mit hohem Laubholzanteil (besonders Eichen) in den Schlossparks und den Auwäldern“:

**Variante 6C-R-hKA (Einreichtrasse):** Die im Natura 2000-Gebiet betroffenen Waldbestände sind dem Lebensraumtyp der Harten Au zuzuordnen und weisen einen, wenngleich nicht hohen, Eichenanteil auf.

**Variante 6B-R:** Die im Natura 2000-Gebiet betroffenen Waldbestände sind dem Lebensraumtyp der Harten und Weichen Au zuzuordnen und weisen einen, wenngleich nicht hohen, Eichenanteil auf.

**Trasse 6C-R-mKA:** Die im Natura 2000-Gebiet betroffenen Waldbestände sind dem Lebensraumtyp der Harten und Weichen Au zuzuordnen und weisen einen, wenngleich nicht hohen, Eichenanteil auf.

Zur Beeinträchtigung des Erhaltungsziels „Fließgewässerabschnitten mit natürlicher bzw. naturnaher Dynamik, deren Wasserqualität keine nennenswerte Beeinträchtigung aufweist“:

**Variante 6C-R-hKA (Einreichtrasse):** Es erfolgt keine Beeinträchtigung der Wasserqualität.

**Variante 6B-R:** Die Warme Fischa wird im Zuge der Umlegung des Gewässers trockengelegt und umgelegt. Diese Umlegung hätte in der Bauphase auf alle biologischen Qualitätselemente im neugeschaffenen Abschnitt negative Auswirkungen, da nicht mit einer raschen Etablierung der funktionellen Zusammenhänge im neuen Gerinne zu

rechnen ist. Sollte alternativ eine „große“ Bachabkehr in der Bauphase angedacht sein, könnte die Warme Fischa nur eingeschränkt als Vorfluter für die stromauf gelegenen Kläranlagen fungieren. Ein reduziertes Verdünnungsverhältnis wäre die Folge, mit entsprechenden negativen Auswirkungen auf die Wasserqualität und die biologischen Qualitätselemente.

**Trasse 6C-R-mKA:** Es erfolgt keine Beeinträchtigung der Wasserqualität.

Zur Beeinträchtigung des Erhaltungsziels „möglichst lange Fließgewässerabschnitte mit ursprünglicher Gewässerdynamik sowie natürlichen/naturnahen Uferzonen, Anrissufern (Prallufer), Verlandungszonen (Gleitufer) sowie Geschiebeflächen“

**Variante 6C-R-hKA (Einreichtrasse):** Es werden weder die Gewässerdynamik beeinträchtigt noch Uferzonen mit Anrissufern oder Verlandungszonen sowie Geschiebeflächen durch die Trasse tangiert.

**Variante 6B-R:** Im durch die Verlegung betroffenen Abschnitt sind die Ufer (der Warmen Fischa) reich strukturiert durch überhängende oder einwachsende Vegetation und Totholz.

Durch die Trassenvariante 6B-R werden die Uferstrukturen in diesem Bereich beansprucht.

Eine Wiederherstellung der doch naturnahen Uferstrukturen bedingt mittelfristige Entwicklungszeiten. Ein Eingriff in das Gewässer erschwert und verlängert eine möglichst naturnahe Wiederherstellung der Dynamik.

**Trasse 6C-R-mKA:** Die Variante quert die Leitha in einem Abschnitt mit natürlicher bzw. naturnaher Gewässerdynamik. Bettformende Prozesse sowie die Ausbildung neuer Uferanrisse werden im Querungsbereich unterbunden und in den angrenzenden Gewässerabschnitten eingeschränkt (siehe oben zu den Ausführungen des Sachverständigen für Ökologie). Flussabwärts der Kläranlage ist seit den letzten 20 Jahren eine deutliche Lateralbewegung der Leitha zu beobachten. In ca. 250m Abstand zur Kläranlage und den dort gesicherten Uferböschungen hat der Fluss bereits ausreichend Energie und Freiheitsgrade, um eine Seitwärtsbewegung auszuführen. Durch die Trassenvariante 6C-R mKA sind infolge notwendiger Sicherung der Pfeiler und Widerlager Erosionsschutzteppiche auszubilden. Die Einschnürung des Hochwasserabflusses an den Brückenwiderlagern erhöht die Fließgeschwindigkeit in der Flussachse. Da die Mäanderbildung maßgebend von seitlichem Abtrag und zentrischer Anlandung getrieben wird, ist eine Konzentration des Stromstriches kontraproduktiv und verlangsamt die Mäanderbildung bzw. bringt diese zum Stillstand. Mit einem Verlust an Mäanderstrecke ist auf ca. 150m zu rechnen. Daher stellt die Trassenvariante 6C-R mKA auch einen Eingriff in die derzeit gegebene naturnahe Dynamik dar (siehe oben zu den Ausführungen des Sachverständigen für Gewässerökologie).

Aufgrund der Schlussfolgerungen des Sachverständigen für Ökologie zu den trassenbezogenen Auswirkungen auf die Erhaltungsziele sind durch die beiden geprüften Trassenvarianten 6C-R-mKA und 6B-R erhebliche Beeinträchtigungen auf die beiden Ziele zur Erhaltung und Wiederherstellung eines ausreichenden Ausmaßes an „*Waldbeständen mit naturnaher oder natürlicher Alterszusammensetzung und einem gewissen Alt- und Totholzanteil sowohl in den verschiedenen Schlossparks als auch in den Auwäldern entlang der Flüsse Piesting, Fischa und*

Leitha“ sowie an „Wäldern mit hohem Laubholzanteil (besonders Eichen) in den Schlossparks und den Auwäldern“ nicht auszuschließen. Ausschließlich bei den Variante 6B-R und 6C-R-mKA sind weitere Erheblichkeiten durch den Verlust bzw. die Beeinträchtigung von Stillgewässern und naturnahen Fließgewässerabschnitten wahrscheinlich.

Aus Sicht des Sachverständigen wurden seitens der Konsenswerberin alle Trassen, die verfügbar, praktikabel und zielerreichend sind, mit derselben Sorgfalt/Detailtiefe hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf das Natura 2000-Gebiet untersucht. Die Bewertungen der Projektwerberin werden dabei größtenteils vom Sachverständigen geteilt, zu einzelnen Aspekten der Bewertung ergaben sich geringfügige Abweichungen.

Als Ergebnis der Alternativenprüfung stellt die Projekttrasse 6C-R-hKA, trotz geringfügig höherer Beanspruchung von Lebensräumen des Anhang I FFH-Richtlinie, aufgrund der geringeren Konflikte mit den Erhaltungszielen des Europaschutzgebietes und mit Arten des Anhang II FFH-Richtlinie die am besten geeignete unter den verglichenen Varianten dar. Aufgrund der Flächenbeanspruchung (insb. des prioritären Lebensraumes 91Eo\*) und der Auswirkungen auf Tierarten des Anhang II-FFH-Richtlinie, ist für die beiden geprüften Varianten 6B-R und 6C-R-mKA von weiteren erheblichen Beeinträchtigungen von Erhaltungszielen auszugehen (insb. jene durch Beeinträchtigung des Mäanderentwicklungsgebiets).

#### **VI.8.4 Schlussfolgerungen der ho. Behörde zur Alternativenprüfung gemäß Art 6 Abs 4 FFH-Richtlinie und Interessenabwägung**

##### Naturverträglichkeits- und Alternativenprüfung

Das gegenständliche Eisenbahnvorhaben – im Konkreten der Vorhabenteil der Errichtung der Schleife Ebenfurth (Neubau einer Direktverbindung zwischen Pottendorfer Linie und der Raaberbahn) – quert als Linienvorhaben das Natura 2000-Gebiet „Feuchte Ebene – Leithaauen“ (AT1220000), welches sich schlauchförmig durch das Projekt- bzw. das Untersuchungsgebiet in Niederösterreich und Burgenland zieht. Für diese Querung konnte im Zuge einer Naturverträglichkeitsprüfung aus fachgutachterlicher Sicht eine erhebliche Beeinträchtigung des Natura 2000-Gebiets bzw. auf dessen verordnete Erhaltungsziele (laut § 37 der Verordnung über die Europaschutzgebiete LGBl. 5500/6-0 der NÖ Landesregierung) – im Konkreten durch den vorhabensbedingten Verlust des Lebensraumtyps „Eichen-Ulmen-Eschenau (91F0)“ des Anhangs I FFH-Richtlinie im Ausmaß von rd. 2,37 ha – nicht ausgeschlossen werden, weshalb für diesen Zielkonflikt eine Alternativenprüfung gemäß Art 6 Abs 4 FFH-Richtlinie durchzuführen war. Die Erheblichkeitsbewertung zur Naturverträglichkeitsprüfung hatte dabei ohne die Einrechnung von (geplanten) schadensausgleichenden Maßnahmen zu erfolgen.

Für die Alternativenprüfung gemäß Art. 6 Abs. 4 FFH-RL wurden von der Projektwerberin Unterlagen vorgelegt (Bericht Variantenuntersuchung“, ON 501; Variantenübersicht, ON 502; Lagepläne, 503.1 bis 503.9 und die Naturverträglichkeitserklärung/NVE; ON 311, sonstige naturschuttfachliche Ausführungen zur eingereichten Trasse in der Umweltverträglichkeitserklärung sowie zur Alternativenprüfung vorgelegte ergänzende Auskünfte gemäß § 24c Abs. 6 UVP-G 2000).

Hinsichtlich der als Vorfrage im Verfahren aufgeworfenen und vorab zu klärenden Rechtsfrage im Zusammenhang mit dem laufenden Vertragsverletzungsverfahren gegen Österreich (INFR 2022/2056) und dessen rechtliche Auswirkungen auf das gegenständliche Verfahren aufgrund

behaupteter Untauglichkeit/Nicht-Quantifizierbarkeit von verordneten Erhaltungszielen wird seitens der ho. Behörde auf das kürzlich ergangene Urteil des EuGH 21. September 2023, C-116/22, Kommission/Deutschland, verwiesen (siehe dort ab Rz 110), nach welchem eine solche Quantifizierbarkeit in der VO kurz gesagt nicht notwendig ist. Diesbezüglich erschien der ho. Behörde auch im Einzelfall die Notwendigkeit zur Ergänzung des gegenständlich für geschlossen erklärten Ermittlungsverfahrens hinsichtlich ergänzender Auskünfte zur Quantifizierbarkeit von Erhaltungszielen nicht gegeben und waren die maßgeblichen Erhaltungsziele der VO des vom Vorhaben berührten Natura 2000-/Europaschutzgebiets „Feuchte Ebene – Leithaauen“ (LGBl. 5500/6-0 § 37), die alle hochwertigen Ziele des allgemeinen Naturschutzes in dem Gebiet abdecken, hinsichtlich der Durchführung der Naturverträglichkeitsprüfung und der Alternativenprüfung hinreichend spezifisch und konkret, um diese Prüfungen ordnungsgemäß durchzuführen.

In der vorgelegten Variantenuntersuchung wurden die Vor- und Nachteile der anderen „Alternativen“ im Sinne des UVP-G 2000 (im Sinne einer Historie aller bisher betrachteten und ausgeschiedenen Varianten; Alternativen im weiteren Sinn) dargestellt, während in der Naturverträglichkeitserklärung die „echten“ Alternativen (Alternativen im engeren Sinn) im Sinne der FFH-Richtlinie hinsichtlich ihrer trassenbezogenen naturschutzfachlichen Auswirkungen auf die verordneten Erhaltungsziele dargestellt wurden. Die Variantenübersicht und die einzelnen Lagepläne pro Variante dienen der grafischen Gegenüberstellung der Varianten und Alternativen, zeigen die Grenzen des Natura 2000-Gebiets auf und weisen auf die bereits bestehende (Wohn-)Bebauung und sonstigen anthropogenen Einflüsse innerhalb dieser Grenzen hin.

Für die Naturverträglichkeits- und Alternativenprüfung gemäß Art. 6 Abs. 3 und 4 FFH-RL wurden von der ho. Behörde und der UVP-Koordination im Leitfaden zur Zusammenfassenden Bewertung in Anlehnung an den Natura 2000-Leitfaden (Natura 2000-Gebietsmanagement – Vorgaben des Artikel 6 der Habitat-Richtlinie 92/43/EWG (Europäische Kommission, C(2018) 7621 final; siehe dort insb. Seite 57) und der Methodik-Leitlinie (Prüfung von Plänen und Projekten in Bezug auf Natura-2000-Gebiete — Methodik-Leitlinien zu Artikel 6 Absätze 3 und 4 der FFH-Richtlinie 92/43/EWG, Europäische Kommission, 2021/C 437/01; siehe dort insb. Seite 47) die Fragen 5-9 im Fragenbereich 1 der Zusammenfassenden Bewertung ausgearbeitet und hinsichtlich der Variantenuntersuchung insbesondere den Sachverständigen für Eisenbahnwesen (Eisenbahnbetrieb, Eisenbahnbau) und hinsichtlich der Naturverträglichkeits- und der Alternativenprüfung den Sachverständigen für Ökologie und Gewässerökologie zur Beantwortung vorgelegt.

Aufgrund der nachvollziehbaren und schlüssigen Ausführungen der Sachverständigen für Ökologie und Gewässerökologie konnte aus Sicht der ho. Behörde festgestellt werden, dass – nach Prüfung der jeweiligen trassenbezogenen Auswirkungen der Alternativen (Varianten 6C-R-hKA, 6B-R und 6C-R mKA) auf die verordneten Erhaltungsziele des Natura 2000-Gebiets mit der gleichen fachgutachterlichen Sorgfalt/Detailtiefe (insb. hins. gleichwertiger Erhebungen und Auswertungen zu Biotop- und Artvorkommen und unter Heranziehung der jeweiligen Erhaltungsgrade der Schutzgüter laut Standard-Datenbögen) – die zur Genehmigung eingereichte Projekttrasse 6C-R-hKA als die am besten geeignete Variante unter den Alternativen hervorgeht, von jener keine prioritären Lebensräume/Arten betroffen sind und dass die Sicherstellung bzw. der Schutz der globalen Kohärenz von Natura 2000 mithilfe von Ausgleichsmaßnahmen möglich ist (siehe dazu die ökologischen Nebenbestimmungen sowie künftige Ergebnisse des Ausnahmegenehmigungsverfahrens gemäß § 10 Abs. 6 NSchG im Verfahren nach § 24 Abs. 3 UVP-G 2000).

Zur Beurteilung wurde der jeweilige Erhaltungsgrad des Schutzguts (Erhaltungsziels) vom Sachverständigen herangezogen. Der Begriff „Erhaltungsgrad“ („Degree of Conservation“) stammt aus Anhang III der FFH-RL, und bezeichnet Kriterien zur Auswahl bzw. zur Beurteilung der Bedeutung eines (im Gegensatz zum „Erhaltungszustand“ auf höherer Betrachtungsebene der biogeografischen Region) individuellen Natura 2000-Gebietes sowie zur Einstufung der Erhaltung der darin vorkommenden (geschützten) Lebensraumtypen und Arten von gemeinschaftlichem Interesse. Der jeweilige Erhaltungsgrad wird dabei im Sinne des Durchführungsbeschlusses der Kommission vom 11. Juli 2011 (2011/484/EU) in Standard-Datenbogen des jeweiligen Gebietes dokumentiert. Der Erhaltungsgrad kann daher als Maßstab für die Beeinträchtigung der jeweiligen Erhaltungsziele herangezogen werden.

Zur Beurteilung ist weiters ergänzend anzumerken, dass dem Schutz von prioritären Lebensraumtypen oder Arten ein besonderer Stellenwert zuzumessen ist (vgl. dt BVerwG vom 17.01.2007, 9 A 20.05; dt. BVerwG 23.04.2014 - BVerwG 9 A 25.12 und Schlussanträge der Generalanwältin Kokott zu Rs. C-441/03, Kommission/Niederlande Slg. 2005, I-3043, Nr. 13). Das Schutzregime stuft seine prioritären Elemente als schutzbedürftiger ein als nicht prioritäre (vgl. Urteil vom 17. Mai 2002 - BVerwG 4 A 28.01 - BVerwGE 116, 254 <264>). Die ohnehin nur begrenzte Möglichkeit, den Habitatschutz zugunsten eines Vorhabens zurückzustellen, unterliegt dann, wenn prioritäre Elemente von dem Vorhaben betroffen sein werden, einer noch strengeren Anwendung als sonst (vgl. Schlussanträge des Generalanwalts Geelhoed zu Rs. C-244/05, juris Nr. 36). Folge davon ist, dass „nur eine begrenzte Zahl solcher zwingender Gründe“ unter dem Gesichtspunkt der Verhältnismäßigkeit geeignet erscheint, eine Beeinträchtigung der prioritären Lebensraumtypen oder Arten zu rechtfertigen (vgl. EuGH, Urteil vom 14. April 2005 - C-441/03 - Slg. 2005, I-3043, Rn. 27).

Hinsichtlich der Ausgleichsmaßnahmen (bzw. der Wiederherstellbarkeit des vorigen Zustandes) kommt es nicht auf die Herstellbarkeit desselben, identischen Zustandes, sondern eines gleichartigen Zustandes an. In diesem Sinne hat der VwGH beispielsweise bereits im Zusammenhang mit der Wiederherstellbarkeit von gerodeten Wäldern ausgesprochen, dass ein unverhältnismäßiger Nachteil nicht auf der Hand liege, wenn eine Wiederaufforstung möglich ist (vgl. VwGH 10.08.2018, Ra 2018/03/0066; VwGH 31.7.2015, Ra 2015/03/0058, vgl. idS - zum Neubesatz einer Fischpopulation - auch VwGH 1.7.2014, Ro 2014/05/0057).

Ergänzend kann hier die Feststellung angemerkt werden, dass eine echte Alternative, die das Natura 2000-Gebiet (gar) nicht berührt, nicht vorhanden ist (auch nachdem sich das Natura 2000-Gebiet schlauchförmig durch das Projektgebiet zieht).

Nachdem im Ergebnis eine mit geringeren Auswirkungen auf das Natura 2000-Gebiet behaftete alternative Trassenvariante („*Alternativlösung*“ gemäß FFH-RL bzw. auch NÖ NSchG) nicht vorhanden ist, war es auch nicht notwendig weitergehend die Zumutbarkeit einer solchen nichtexistenten Alternative zu ermitteln und/oder zu prüfen (siehe Beantwortung der Frage 8 im Fragenbereich 1 der Zusammenfassenden Bewertung).

Zu den Projektzielen, öffentlichen Interessen und zur Interessenabwägung gemäß FFH-Richtlinie

Zu den gegenständlich verfolgten Projektzielen zählen – neben den höheren Zielen der Einhaltung des Internen Taktfahrplans (ITF), des Mobilitätsmasterplans 2023 und dem Verkehrsverlagerungspotenzial in Verbindung mit dessen Beitrag zur Einhaltung der Klimaziele bzw. der Dekarbonisierung – im Speziellen hinsichtlich dem Natura 2000-querenden Vorhabensteil der Schleife Ebenfurth auch der Entfall des notwendigen Wendens von Zügen (sog. „Stürzen“) in Ebenfurth, die Lösung von Kreuzungskonflikten an der Pottendorfer Linie sowie die Anbindung der Raaberbahn (bei Neufeld an der Leitha).

Näheres zu den Projektzielen und den öffentlichen Interessen am Vorhaben findet sich unter den Punkten IV.3 und VII.3.4. der Begründung.

Aus Sicht der ho. Behörde liegen die Projektziele entsprechend Art. 6 Abs. 4 FFH-Richtlinie aus zwingenden Gründen im (gegenüber den Naturschutzzielen) überwiegenden öffentlichen Interesse einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art und entsprechen diese den Voraussetzungen laut dem Urteil des EuGH 16.2.2012, C-182/10 *Solvay*, Rz 76 f, wonach der Zweck zur Verwirklichung eines solchen Plans oder Projekts zugleich „öffentlich“ und „überwiegend“ sein muss. Es wird festgestellt, dass die Verwirklichung des Projekts zur Erreichung der damit verfolgten (unmittelbaren) Verkehrsziele unerlässlich ist und im Sinne des Gemeinwohls primär öffentlichen Interessen dient, die langfristig sind (vgl. VwGH 10.08.2018, Ra 2018/03/0066; Hinweis E vom 13.10.2004, Zl. 2001/10/0252). Es wird zudem darauf hingewiesen, dass Vorhaben des Eisenbahnbaus nach § 23b UVP-G 2000 gemäß § 2 Abs. 7 UVP-G 2000 auch Vorhaben der Energiewende sind, die gemäß § 24f Abs. 4 letzter Satz UVP-G 2000 als Vorhaben in hohem öffentlichen Interesse gelten. Verwiesen wird auch auf die jeweiligen Interessenabwägungen nach UVP-G 2000 und nach den Materiengesetzen im gegenständlichen Bescheid. Durch den gegenständlichen Bescheid werden somit die öffentlichen Bundesinteressen dokumentiert.

Hinsichtlich der erforderlichen Ausnahmegenehmigung gemäß § 10 NÖ NSchG und der Festlegung der ökologischen Ausgleichsmaßnahmen (zur Sicherstellung bzw. der Schutz der globalen Kohärenz von Natura 2000) wird auf das Verfahren gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 verwiesen, in welchem auch die diesbezügliche Information an die Europäische Kommission ergeht.

## **VII. Auseinandersetzung mit den in den Stellungnahmen und Einwendungen aufgeworfenen Rechtsfragen und Fragen mit Rechtsbezug**

Auf die während des Verfahrens eingelangten Stellungnahmen und Einwendungen (siehe jene aufgelistet unter Punkt I.4 und I.9 der Begründung) wurde in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen (Fragenbereich 4) und in der mündlichen Verhandlung (siehe hierzu in der Verhandlungsschrift) fachlich von den jeweiligen Sachverständigen beantwortet.

Die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen sowie die Verhandlungsschrift wurden unter Spruchpunkt III. zu einem integrierenden Bestandteil dieses Bescheids erklärt.

Generell waren durch die während der öffentlichen Auflage eingelangten Stellungnahmen bzw. Einwendungen waren aus Sicht der Sachverständigen keine weiteren Maßnahmen (für die Umweltverträglichkeit und die Einhaltung der weiteren Genehmigungsbestimmungen) erforderlich als jene im Maßnahmenkatalog aufgeführten von den Sachverständigen zusätzlich geforderten Maßnahmen (siehe Seite 163 der Zusammenfassenden Bewertung – Fragenbe-

reich 4). Vereinzelt Maßnahmen wurden in der mündlichen Verhandlung ergänzt oder präzisiert (siehe hierzu in der Verhandlungsschrift). Soweit weitere Forderungen im Verfahren nicht bereits in die Nebenbestimmungen des Spruches Eingang gefunden haben, waren sämtliche Anträge abzuweisen (siehe hierzu unter Spruchpunkt V.).

Im Anschluss folgt eine Auseinandersetzung mit den im Verfahren aufgekommenen Rechtsfragen.

## VII.1 Zur Parteistellung im Allgemeinen

Gemäß § 24f Abs. 8 UVP-G 2000 haben in den Genehmigungsverfahren nach § 24f Abs. 6 UVP-G 2000 die nach den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften und die vom jeweiligen Verfahrensgegenstand betroffenen Personen gemäß § 19 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 (Nachbarn) Parteistellung.

Gemäß § 19 Abs. 1 UVP-G 2000 haben Parteistellung im UVP-Verfahren:

- 1. Nachbarn/Nachbarinnen: Als Nachbarn/Nachbarinnen gelten Personen, die durch die Errichtung, den Betrieb oder den Bestand des Vorhabens gefährdet oder belästigt oder deren dingliche Rechte im In- oder Ausland gefährdet werden könnten, sowie die Inhaber/Inhaberinnen von Einrichtungen, in denen sich regelmäßig Personen vorübergehend aufhalten, hinsichtlich des Schutzes dieser Personen; als Nachbarn/Nachbarinnen gelten nicht Personen, die sich vorübergehend in der Nähe des Vorhabens aufhalten und nicht dinglich berechtigt sind; hinsichtlich Nachbarn/Nachbarinnen im Ausland gilt für Staaten, die nicht Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum sind, der Grundsatz der Gegenseitigkeit;*
- 2. die nach den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften vorgesehenen Parteien, soweit ihnen nicht bereits nach Z 1 Parteistellung zukommt;*
- 3. der Umweltanwalt gemäß Abs. 3;*
- 4. das wasserwirtschaftliche Planungsorgan zur Wahrnehmung der wasserwirtschaftlichen Interessen gemäß §§ 55, 55g und 104a WRG 1959;*
- 5. Gemeinden gemäß Abs. 3;*
- 6. Bürgerinitiativen gemäß Abs. 4;*
- 7. Umweltorganisationen, die gemäß Abs. 7 anerkannt wurden und*
- 8. der Standortanwalt gemäß Abs. 12.*

Zur Abgrenzung des Parteienkreises im gegenständlichen Verfahren: Wie bereits unter Punkt II.2. der Begründung ausgeführt, haben Beteiligte (darunter insbesondere Nachbarn im Sinne des § 19 Abs. 1 UVP-G 2000) entsprechend den Großverfahrensbestimmungen des § 44b Abs. 1 AVG iVm §§ 9 und 9a UVP-G 2000 im gegenständlichen Verfahren ihre Parteistellung verloren, sofern sie nicht rechtzeitig innerhalb der mit Edikt kundgemachten Auflage- und Einwendungsfrist von 23. November 2022 bis einschließlich 11. Jänner 2023 bei der Behörde schriftlich Einwendungen erhoben haben. Siehe hierzu zu den eingebrachten Stellungnahmen und Einwendungen unter Punkt I.5. der Begründung. Es wird ungeachtet dessen darauf hingewiesen, dass die erst im Zuge der mündlichen Verhandlung (und damit verspätet) eingebrachten Einwendungen und Stellungnahmen von weiteren – nicht in Punkt I.5. der Begründung angeführten – Grundeigentümern und Nachbarn in der mündlichen Verhandlung mitbehandelt wurden (siehe Verhandlungsschrift an unterschiedlichen Stellen).

Gemäß § 24f Abs. 13 UVP-2000 gilt der gegenständliche Bescheid zwei Wochen nach Veröffentlichung im Internet auf der Homepage des BMK auch gegenüber Personen als zugestellt, die sich am UVP-Verfahren nicht oder nicht rechtzeitig (§§ 9 und 9a UVP-G 2000 bzw. §§ 44a iVm 44b AVG) beteiligt und deshalb die Parteistellung verloren haben.

## VII.2 Allgemeine Themenbereiche

### VII.2.1 Einwendungen im Verwaltungsverfahren

Mit der gegenständlichen Bewilligung des verfahrenseinleitenden Antrages gelten gegen die Bewilligung gerichtete Einwendungen gemäß § 59 Abs. 1 AVG als miterledigt. Die im Zuge des Verfahrens vorgebrachten Einwendungen sind somit im Rahmen der gegenständlichen Genehmigung abschließend behandelt. Darüber hinaus wird auf Spruchpunkt V. verwiesen.

Nach herrschender Lehre und Judikatur ist unter dem Begriff „Einwendung“ die Behauptung einer Partei zu verstehen, durch die Genehmigung des verfahrensgegenständlichen Projekts in seinen subjektiven öffentlichen Rechten verletzt zu sein (VwGH 2. 7. 1998, 98/07/0042; 18. 9. 2002, 2001/07/0149; 27. 11. 2003, 2002/06/0084; Hengstschläger 2 Rz 329; Pallitsch, Präklusion 14f; Thienel 3 155; Wiederin, Neuregelung 32). Nur eine Einwendung in diesem Sinn (VwGH 18. 11. 2003, 2001/05/0341), also eine zulässige Einwendung, sichert gemäß § 42 Abs 1 AVG die Parteistellung im weiteren Verfahren. Einwendungen einer Partei müssen konkretisieren, welcher Art das verletzte Recht ist. Eine Begründung ist hingegen nicht erforderlich. Die Legitimation zur Erhebung von Einwendungen hängt auch nicht davon ab, ob das betreffende Recht tatsächlich beeinträchtigt wird, sondern von der Möglichkeit einer solchen Rechtsverletzung. Ob die Behauptung zutrifft, ist in der Sache zu entscheiden.

Ist eine Rechtsverletzung aus dem Vorbringen nicht erkennbar, liegt keine Einwendung im Rechtssinne vor (vgl. Hauer-Leukauf, Handbuch des österreichischen Verwaltungsverfahrens 4, 1990, S 277 f). So sind als nicht die Parteistellung wahrende Einwendungen daher jene Vorbringen anzusehen, mit denen gegen den Antrag allgemeiner Protest oder 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, Aufforderung an die Behörde bestimmte bzw. alle notwendigen Maßnahmen festzusetzen) einverstanden zu sein. Keine tauglichen Einwendungen stellen bloß allgemeine, nicht auf die konkreten Verhältnisse abgestellte Vorbringen, allgemein gehaltene Aufzählung von potentiellen Beeinträchtigungsmöglichkeiten durch das Vorhaben, die bloße Aufzählung von gesetzlichen Bestimmungen sowie Befürchtungen bzw. Vermutungen, der Genehmigungsinhaber werde den Umfang der ihm erteilten Genehmigung überschreiten.

Die Parteistellung im UVP-Verfahren ist in § 19 UVP-G 2000 geregelt und ergibt sich daraus, welche subjektiven Rechte eingewendet werden können:

- Der Umweltanwalt ist gemäß § 19 Abs. 3 UVP-G 2000 berechtigt, die Einhaltung von Rechtsvorschriften, die dem Schutz der Umwelt dienen, als subjektives Recht im Verfahren geltend zu machen.
- Gemeinden (Standortgemeinde und die an diese unmittelbar angrenzenden österreichischen Gemeinden, die von wesentlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Um-



welt betroffen sein können) sind gemäß § 19 Abs. 3 UVP-G 2000 berechtigt, die Einhaltung von Rechtsvorschriften, die dem Schutz der Umwelt oder der von ihnen wahrzunehmenden öffentlichen Interessen dienen, geltend zu machen.

- Bürgerinitiativen sind gemäß § 19 Abs. 4 UVP-G 2000 als Partei berechtigt, die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften als subjektives Recht geltend zu machen.
- Umweltorganisationen sind gemäß § 19 Abs. 10 UVP-G 2000 als Partei berechtigt, die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften im Verfahren geltend zu machen, soweit sie während der Auflagefrist gemäß § 9 Abs. 1 schriftlich Einwendungen erhoben haben.
- Der Standortanwalt hat gemäß § 19 Abs. 12 UVP-G 2000 in Genehmigungsverfahren Parteistellung und ist berechtigt, die Einhaltung von Vorschriften über öffentliche Interessen, die für die Verwirklichung des Vorhabens sprechen, geltend zu machen
- Nachbarn können unter anderem subjektive Rechte gemäß § 24f Abs 1 lit a und c UVP-G 2000 geltend machen bzw. einwenden, soweit sie während der Auflagefrist gemäß § 9 Abs. 1 schriftlich Einwendungen erhoben haben (siehe oben zu Punkt VII.1. der Begründung).

### **VII.2.2 Privatrechtliche Einwendungen**

Keine Einwendungen im Sinne des Verwaltungsverfahrensrechts sind grundsätzlich Einwendungen, mit denen bloß die Geltendmachung privatrechtlicher oder zivilrechtlicher Ansprüche erfolgt (Hengstschläger/Leeb, AVG § 42 Rz 32) und waren diese auf den Zivilrechtsweg zu verweisen (siehe Spruchpunkt V.).

Beachtlich wäre für die Behörde im Genehmigungsverfahren, 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. Hinsichtlich sämtlich vorgebrachten, projektändernden Planungs- und Verbesserungsvorschläge wäre aber zu beachten, dass der Genehmigungsgegenstand durch den Antrag der Projektwerberin definiert wird. Darüber hinaus wird auf die Ausführungen zur Alternativenprüfung verwiesen, so wie auch zur die diese betreffende Legitimation von Einwendungen auf Punkt VII.3.16 der Begründung.

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.

### **VII.2.3 Grundeinlöse, Enteignung und sonstige Zwangsrechte**

Fragen der Grundeinlöse sowie der Einräumung von Zwangsrechten (Enteignung, sonstige Zwangsrechte wie Duldungen, etc.) sind gemäß § 2 Abs. 3 UVP-G 2000 grundsätzlich nicht Gegenstand des gegenständlichen Verfahrens und bleibt die Voraussetzung des Erwerbes der betroffenen bzw. erforderlichen Grundstücke oder anderer entsprechender Verfügungsberechtigungen von der gegenständlichen Genehmigung unberührt (siehe Spruchpunkt I.1.2).

Ungeachtet dessen geht die gegenständliche Trassengenehmigung gemäß § 5 Abs. 1 HIG mit der Rechtsfolge einher, dass auf den vom künftigen Trassenverlauf betroffenen Grundstücken (Hochleistungsstrecken-Baugebiet) Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen, keine Anlagen sonst errichtet oder geändert, keine Gewinnung mineralischer Rohstoffe aufgenommen sowie keine Deponien eingerichtet oder erweitert werden dürfen. Hieraus kann ein Entschädigungsanspruch nicht abgeleitet werden.

Der gegenständlichen Genehmigung liegt gemäß § 24f Abs. 1a UVP-G 2000 iVm § 2 HIG iVm §§ 18b und 31f EibG iVm Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetz (EibEG) auch die Feststellung zu Grunde, dass das öffentliche Interesse am Bauvorhaben die entgegenstehenden Interessen überwiegt. Dazu zählt auch die Feststellung, dass die Inanspruchnahme aller für die Realisierung des Bauvorhabens erforderlichen Grundstücke notwendig ist und im überwiegenden öffentlichen Interesse liegt.

Sofern zum Erwerb von Grundstücken oder sonstigen Verfügungsberechtigungen keine einvernehmliche Lösung erzielt werden kann, hat die Konsenswerberin als Eisenbahnunternehmen demnach die Möglichkeit, die Enteignung auf Grund der Bestimmungen des Eisenbahnteilnehmungsentschädigungsgesetzes (EibEG) zu beantragen.

#### **VII.2.4 Schienenlärm, Betriebsprogramm und Baulärm**

Gemäß § 24f Abs. 2 letzter Satz UVP-G 2000 ist die Zumutbarkeit einer Belästigung nach bestehenden, besonderen Immissionsschutzvorschriften zu beurteilen.

Soweit dahingehend der Anwendungsbereich und die Gültigkeit der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) im gegenständlichen Verfahren hinterfragt wurde, wird auf das Erkenntnis des BVwG W248 2249759-1/106E und W248 2249888-1/92E des Verfahrens „Viergleisiger Ausbau der Westbahn im Abschnitt Linz Marchtrenk“ vom 19.06.2023 verwiesen und diesbezüglich auch auf die Ausführungen dazu unter Punkt V.1.2. der Begründung zu § 24f Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 „Zur Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV)“.

Zum Betriebsprogramm ist anzumerken, dass dieses den 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 und im Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren festgelegten Immissionsschutzgrenzwerte jedenfalls einzuhalten. Mögliche künftige Kapazitätsausweitungen nach Inbetriebnahme des gegenständlichen Vorhabens, mit denen die der gegenständlichen Genehmigung zugrundeliegenden Emissions- und Immissionsschutzgrenzwerte überschritten werden, lösen im künftigen Betrieb gemäß § 19 EibG eine rechtliche Verpflichtung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens aus, entsprechende zusätzliche Vorkehrungen zu ergreifen.

Die Beurteilung von Lärmimmissionen in der Bauphase (Baulärm) unterliegt nicht der SchIV 1993, nachdem sich dessen Anwendungsbereich gemäß § 1 Abs. 1 SchIV 1993 idgF auf Schallimmissionen aufgrund des Schienenverkehrs (Zugverkehrs) beschränkt (VwGH vom 19. Dezember 2013, 2011/03/0160). Die Beurteilung der Zumutbarkeit der aus dem Baulärm resultierenden Immissionen hat grundsätzlich anhand des Maßstabs des § 77 Abs. 2 iVm § 74 Abs. 2 Z 2 GewO 1994 zu erfolgen (VwGH vom 18.01.2017, Zl. 2014/03/0035) und wird dazu die Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung (BStLärmIV) herangezogen, welche auch Regelungen für den Baulärm enthält.

### **VII.2.5 Zum nachfolgenden teilkonzentrierten Verfahren gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 bei der Landesregierung (Naturschutz)**

Festzuhalten ist, dass insbesondere das naturschutzrechtliche Verfahren nicht Gegenstand des Umweltverträglichkeitsprüfungs- und des teilkonzentrierten Verfahren bei der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie ist, sondern dieses im Zuge eines nachfolgenden teilkonzentrierten Verfahrens gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 von der jeweiligen Landesregierung durchzuführen ist und in dem die Ergebnisse des gegenständlichen Verfahrens (insb. Umweltverträglichkeitsprüfung, Naturverträglichkeitsprüfung, Alternativenprüfung) zu berücksichtigen sind.

Fragen des Artenschutzes waren dabei grundsätzlich auch im Zuge des gegenständlichen UVP-Verfahrens hinsichtlich dem Aspekt der Umweltverträglichkeit zu beurteilen.

Zur Zuständigkeit hinsichtlich der Naturverträglichkeitsprüfung sowie der Alternativenprüfung für die Trassenwahl wird auf die Ausführungen zur Alternativenprüfung verwiesen.

Wie schon zu den Nebenbestimmungen aus dem Fachbereich Ökologie unter Spruchpunkt IV.1.6 (Maßnahmen in Bau- und Betriebsphase) und IV.2.5 (Begleitende Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen) klargestellt, erfolgt die Vorschreibung dieser Nebenbestimmungen jeweils nur unter der Bedingung und sind jene nur dann anwendbar, als diese nicht durch die Behörde gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 im Zuge des dortig abzuführenden Verfahrens abgeändert, ergänzt oder aufgehoben werden.

### **VII.3 Zu den Vorbringen im Verfahren (nach Themenbereichen)**

#### **VII.3.1 Zum Antrag auf Durchführung eines Mediationsverfahrens**

Von der Niederösterreichischen Umweltschutzanstalt wurde im Zuge ihrer Stellungnahme die Unterbrechung des gegenständlichen Verfahrens und die Durchführung eines Mediationsverfahrens gemäß § 16 Abs. 2 UVP-G 2000 beantragt.

Nachdem die die Antragslegitimation auf Unterbrechung des UVP-Verfahrens zur Durchführung eines Mediationsverfahrens gemäß § 16 Abs. 2 UVP-G 2000 allein der Projektwerberin zukommt, war der Antrag der Niederösterreichischen Umweltschutzanstalt als unzulässig zurückzuweisen.

#### **VII.3.2 Zum Nationalen Gewässerbewirtschaftungsplan (NGP), dem Gewässerentwicklungs- und Risikomanagementkonzept (GE-RM) und zur Überflutungsdynamik in der Au**

Vorgebracht wurde von der Niederösterreichischen Umwelthanwaltschaft, dass der Nationale Gewässerbewirtschaftungsplans (NGP) – sowie andere strategische Dokumente – zu berücksichtigen sind.

Der Sachverständige für Gewässerökologie führt zur Frage, ob das Projekt den angesprochenen Zielen und Maßnahmen den Leitlinien entspricht, im Fragenbereich 4 der Zusammenfassenden Bewertung (siehe unter Punkt B001a.2) aus, dass laut nationalem Gewässerbewirtschaftungsplan als Zielzustände das gute ökologische Potential der Warmen Fische sowie der gute ökologische Zustand der Leitha zu erreichen sind. Im Wesentlichen stehen der Zielerreichung aber die fehlende fischökologische Durchgängigkeit sowie die mangelnde Restwasserdotation der Leitha entgegen, zu denen im GE-RM Maßnahmenkonzepte (im Umfeld des Projektes) entwickelt wurden. Dementsprechend wurde auch die gegenständlich eingereichte Trasse von der Leitha und dem potenziellen Mäanderentwicklungsgebiet abgerückt, womit Konflikte mit dem Maßnahmenkonzept des GE-RM und dem wasserwirtschaftlichen Sanierungsgebot minimiert wurden. Die diskutierte Erhöhung des Basisabflusses (Nieder- Mittelwasserbedingungen) der Leitha wird durch die geplante Brücke nicht verhindert.

Die Sachverständige für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer führt zur gleichen Frage aus, dass im Hinblick auf den Hochwasserschutz ein Eingriff in bereits umgesetzte Hochwasserschutzmaßnahmen oder in die Rückhalteflächen durch das Vorhaben nicht erkennbar ist und dass Angaben und Maßnahmen des Nationalen Gewässerbewirtschaftungsplanes, des Maßnahmenkonzeptes GE-RM Leitha NÖ und Burgenland im Fachbeitrag Oberflächengewässer (ON 315.1) berücksichtigt wurden.

Der Sachverständige für Ökologie führt im Fragenbereich 4 der Zusammenfassenden Bewertung (siehe unter Punkt B001a.10) aus, dass die Umsetzung der GE-RM Leitha NÖ und Burgenland angeführten Maßnahmen weiterhin möglich ist, insbesondere da die bestehenden Flutmulden und Gräben überspannt werden. Durch die Sicherung von Flächen im Bereich der Agrarfluren entlang der bestehenden Uferabbrüche im Zuge des Vorhabens, werden die Ziele einer ungehinderten Gewässerdynamik unterstützt.

In der mündlichen Verhandlung beantwortete der Sachverständige für Gewässerökologie (GW) die zum 2. Edikt eingelangte Stellungnahme (siehe Seite 25f der Beilage ./18 zur Verhandlungsschrift „Gutachterliche Auseinandersetzungen mit den Einwendungen vor der Verhandlung (09.06.2023)“) hinsichtlich dem GE-RM folgendermaßen:

*Gemäß nationalem Gewässerbewirtschaftungsplan sind als Zielzustände das gute ökologische Potential der Warmen Fische sowie der gute ökologische Zustand der Leitha zu erreichen. Im Wesentlichen stehen der Zielerreichung die fehlende fischökologische Durchgängigkeit sowie die mangelnde Restwasserdotation der Leitha entgegen. Unter Wahrung der Interessen am Hochwasserschutz der Siedlungsgebiete sowie der rechtmäßigen Wassernutzungen werden im Rahmen des Gewässerentwicklungs- und Risikomanagementkonzepts (kurz GE-RM) Maßnahmenkonzepte entwickelt.*

*Relevant für gegenständlich Betrachtung verbleiben somit die Maßnahmen 15 und 18 bezüglich des Teilbereichs der Ebenfurther Au. Eine natürliche Überflutungsdynamik der Leitha-Auwälder soll erreicht werden durch (M18):*

*o Flächigen Geländeabtrag der Auwälder zur Wiederherstellung der natürlichen Überflutungsdynamik zur Entwicklung einer Weichholzaue sowie dynamische Gewässerentwicklung bei kleineren Hochwässern HQ1 bis HQ10*

- o *Morphologische Verbesserungen durch Entnahme bestehender Uferbefestigungen und Initiierung pendelnder Laufentwicklung (Entwicklungskorridor Stufe 1) bzw. eigendynamischer Mäanderentwicklung (Entwicklungskorridor Stufe 2).*
  - o *Verbesserung der Ufer- und Sohldynamik und Entwicklung typspezifischer Schlüsselhabitate durch Einbringen strömungs-lenkender Elemente*  
*Zur Annäherung an den ursprünglichen morphologischen Flusstyp, zur Schaffung von Fischhabitaten und zur Schaffung einer Abflusskonzentration bei NW und MW dienen (M18):*
    - o *Entnahme bestehender Ufersicherungen*
    - o *Einbringen strömungslenkender Elemente*
- Die zu beurteilende Trasse wurde von der Leitha und dem potenziellen Mäanderentwicklungsgebiet abgerückt. Sie minimiert daher Konflikte mit dem Maßnahmenkonzept des GE-RM und dem wasserwirtschaftlichen Sanierungsgebot. Insbesondere steht sie der Zielerreichung gemäß nationalem Gewässerbewirtschaftungsplan nicht entgegen.*

Zur Überflutungsdynamik/Auwalddynamik beantwortete der Sachverständige für Ökologie (ÖK) in der mündlichen Verhandlung die zum 2. Edikt eingelangte Stellungnahme (siehe Seite 28 der Beilage ./18 zur Verhandlungsschrift „Gutachterliche Auseinandersetzungen mit den Einwendungen vor der Verhandlung (09.06.2023)“) so, dass eine regelmäßige Überflutung der Auwälder im Bestand schon nicht mehr gegeben ist. In den Gutachten sind die Veränderungen bei größeren Hochwässern dargestellt. Hier zeigt sich, dass durch die Flutbrücken und den flussparallelen Verlauf der ÖBB-Strecke nur vernachlässigbare Änderungen im Abflussverhalten gegeben sind. Entsprechende Auswirkungen wären bei einer Querung quer zu Fließrichtung (grüne Variante 6C-R-mKA) in deutlich höherem Ausmaß zu erwarten. Großflächige bettformende Prozesse an der Leitha und der Warmen Fische sind in den siedlungsnahen Bereichen aufgrund der zahlreichen Nutzungen und der damit zusammenhängenden Gefährdung von Sachwerten nicht zu erwarten, da diese durch entsprechende Maßnahmen hintangehalten würden.

Die Behörde geht daher davon aus, dass das eingereichte Projekt der Zielerreichung gemäß nationalem Gewässerbewirtschaftungsplan nicht entgegensteht und verweist im Weiteren auf die Ausführungen zum Wasserrechtsgesetz (siehe Punkt V.5 der Begründung).

### **VII.3.3 Zum Brunnen Landegg II, WVA Pottendorf-Siegersdorf-Landegg BN1412**

Vorgebracht wurde von der Niederösterreichischen Umweltschutzbehörde, dass ein Einfluss auf das unmittelbar unterhalb bzw. Flussabwärts des Querbauwerkes Schleife Ebenfurth gelegene Schutzgebiet Brunnen Landegg II, WVA Pottendorf-Siegersdorf-Landegg BN1412 nicht auszuschließen ist.

Der Sachverständige für Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik (HD) führt dazu im Fragenbereich 4 der Zusammenfassenden Bewertung (siehe unter Punkt B001a.3) aus, dass der Brunnen Landegg II, WVA Pottendorf-Siegersdorf-Landegg BN1412 in 1,4 km Entfernung im Grundwasserabstrom der Trasse liegt und eine Beeinträchtigung durch das geplante Vorhaben nicht zu erwarten ist.

### **VII.3.4 Zur Alternativenprüfung (Trassenauswahl) und damit zusammenhängende Einwendungen, Stellungnahmen und Fragen**

Hinsichtlich dem generellen Vorbringen der Niederösterreichischen Umweltschutzkommission und weiterer Verfahrensparteien, dass die Alternativenprüfung gemäß FFH-Richtlinie im Allgemeinen nicht ordnungsgemäß durchgeführt wurde, wird generell auf die Ausführungen zur Alternativenprüfung unter Punkt VII. der Begründung verwiesen.

Insoweit aus Sicht der ho. Behörde eine gesonderte Beantwortung erforderlich erschien, wurde jene in der folgenden Aufzählung der Vorbringen behandelt:

**VI.3.4.1 (Vorbringen 1)** Vorgebracht wurde von der Bürgerinitiative und weiteren Verfahrensparteien, dass die Projektziele (insbesondere die Zeitersparnis/Fahrtzeitverkürzung von 7 Minuten auf der Strecke Eisenstadt – Wien Meidling auf gesamt 45 Minuten), nicht einen derartigen Eingriff in ein Natura 2000-Gebiet rechtfertigt, andere Varianten durch technische Anpassung und entsprechende Situierung die Projektziele erreichen können, die vorgelegte Variante nicht genehmigungsfähig ist sowie Gesundheit und Sicherheit nicht als öffentliche Interessen am Projekt geltend gemacht werden können.

Der Sachverständige für Eisenbahnbau aus bautechnischer Sicht (inkl. Eisenbahnkreuzungen), Straßenbau und -verkehr (ST) führt dazu im Fragenbereich 4 der Zusammenfassenden Bewertung (siehe dort unter Punkt D004F.1) aus, dass die Trassenauswahl aus Sicht seiner Fachbereiche schlüssig, plausibel und nachvollziehbar ist und die Auffassung von 3 von derzeit 4 Eisenbahnkreuzungen die Durchlässigkeit und Sicherheit am Straßennetz gegenüber der Bestandssituation erheblich verbessert.

Der Sachverständige für Eisenbahnwesen aus betrieblicher Sicht (EB) führt dazu im Fragenbereich 4 der Zusammenfassenden Bewertung (siehe dort unter Punkt D004F.1) aus, dass mit den Projektzielen (siehe unter Punkt IV.3 der Begründung), insbesondere die angestrebte Fahrzeitverkürzung zwischen Eisenstadt und Wien Meidling auf etwa 45 Minuten, laut Betriebsprogramm (ON 402) im Wesentlichen etwa eine Verdoppelung der Zugzahlen für den Nahverkehr vorgesehen ist und damit einhergehend eine Verlagerung von Verkehrsanteilen des MIV auf den schienengebundenen ÖV und eine Verminderung des Ausstoßes von Luftschadstoffen durch den entfallenden PKW-Verkehr. Die im Projekt vorgesehenen Trassierungselemente, Kunstbauten und Fahrrelationen sowie der Erhalt der bisherigen Fahrrelation Neufeld-Wr. Neustadt sind für die Erreichung der Projektziele erforderlich. Das öffentliche Interesse ist im Mobilitätsmasterplan 2023 des BMK, sowie in den Verkehrskonzepten der Bundesländer Niederösterreich und Burgenland dokumentiert. Das Projekt entspricht den in den angeführten Dokumenten enthaltenen Zielsetzungen und erfüllt somit öffentliches Interesse.

In der mündlichen Verhandlung beantwortete der Sachverständige für Eisenbahnwesen aus betrieblicher Sicht (EB) die zum 2. Edikt eingelangte Stellungnahme (siehe Seite 18 der Beilage ./18 zur Verhandlungsschrift „*Gutachterliche Auseinandersetzungen mit den Einwendungen vor der Verhandlung (09.06.2023)*“) so, dass die angesprochene Verkürzung der Fahrzeit von sieben Minuten die notwendige Voraussetzung für die Umsetzung des projektierten Integrierten Taktfahrplans ist. Für den Fahrgast insbesondere den Pendler bedeutet sie vor-teilhafterweise Zeiteinsparungen von mehr als einer Stunde pro Arbeitswoche.

**VI.3.4.2 (Vorbringen 2)** Vorgebracht wurde, dass das Natura 2000-Gebiet „als Ganzes entwertet und somit für immer zerstört“ wird und die betroffenen Ausgleichsflächen meist sich selbst überlassen sind und den ökologischen Wert verlieren, für den sie eigentlich errichtet wurden und dass es einen langfristigen – über die Dauer des Bestands des Natura 2000-Netzwerkes – und naturschutzfachlich streng überwachten Aktionsplan für alle Ausgleichsmaßnahmen gibt.

In der mündlichen Verhandlung beantwortete der Sachverständige für Ökologie (ÖK) die zum 2. Edikt eingelangte Stellungnahme (siehe Seite 20 der Beilage ./18 zur Verhandlungsschrift „*Gutachterliche Auseinandersetzungen mit den Einwendungen vor der Verhandlung (09.06.2023)*“) so, dass das Natura 2000-Gebiet „Feuchte Ebene-Leithaauen“ eine Fläche von über 5.000 ha aufweist und von der Schwarza östlich von Neunkirchen bis Gattendorf reicht. Von „als Ganzes entwertet und somit für immer zerstört“ kann daher keine Rede sein. Der Nachweis der Sicherung der Ausgleichsflächen ist eine Voraussetzung für die Realisierung des Vorhabens. Die parzellengenaue Darstellung dieser Flächen ist im Naturschutzverfahren nachzuweisen. Hinsichtlich des Monitorings wurden umfangreiche Beweissicherungsmaßnahmen in der Betriebsphase vorgeschrieben, die mit unterschiedlichen Untersuchungsintervallen, auf Bestandsdauer des Vorhabens durchzuführen sind (siehe Maßnahmenkatalog der zusammenfassenden Bewertung).

**VI.3.4.3 (Vorbringen 3)** Vorgebracht wurde, dass in den Einreichunterlagen nicht von einer erheblichen Beeinträchtigung des Europaschutzgebiets „Feuchte Ebene – Leithaauen“ ausgegangen wurde.

**VI.3.4.4 (Vorbringen 4)** Vorgebracht wurde, dass neben den Plandarstellungen auch Vergleiche zwischen den Trassenvarianten fehlen, insbesondere hinsichtlich Varianten, die kein Natura 2000 Gebiet zerstören und einen viel geringeren Bodenverbrauch aufweisen.

**VI.3.4.5 (Vorbringen 5)** Vorgebracht wurde, dass für Natura 2000-Gebiete ein generelles Verschlechterungsverbot gilt.

**VI.3.4.6 (Vorbringen 6)** Vorgebracht wurde, dass zwischen den Varianten nicht mit gleicher Strenge bzw. zweierlei Maß gemessen wurde.

**VI.3.4.7 (Vorbringen 7)** Vorgebracht wurde, dass die Alternativenprüfung gemäß FFH-Richtlinie nicht ordnungsgemäß durchgeführt wurde und es durch die Wahl der eingereichten Streckenführung zu einer Verletzung von subjektiv öffentlichen Rechten im Zusammenhang mit der Nutzung landwirtschaftlicher Flächen und dem Pferdereitstall kommt.

Siehe hierzu auch die Ausführungen unter Punkt VI.3.18 und unter VI.3.22 der Begründung.

**VI.3.4.8 (Vorbringen 8)** Vorbracht wurde, dass die Varianten nicht in der gleichen gebotenen Tiefe geprüft wurden.

Aus Sicht der ho. Behörde ist hierzu anzumerken, dass sich die Prüftiefe bzw. das Prüfprogramm der Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß der UVP-RL (umgesetzt durch das UVP-G 2000) und der Naturverträglichkeitsprüfung gemäß der FFH-RL (Art. 6 Abs. 3 und 4 der FFH-RL) unterscheiden.

Die UVP ist einerseits weiter, weil sämtliche Umweltgüter, einschließlich ihrer Wechselwirkungen, in die Betrachtung einzubeziehen sind, während sich die Naturverträglichkeitsprüfung darauf konzentriert, ob das Schutzgebiet die ihm zugedachte Aufgabe innerhalb des Netzwerkes "Natura 2000" im Falle der Verwirklichung des Projektes noch erfüllen können wird. Andererseits ist die UVP enger, weil sie nur den aktuell vorhandenen Zustand der Umweltgüter betrachtet, während die Naturverträglichkeitsprüfung auch den Beeinträchtigungen des Entwicklungspotenziales eines Schutzgebietes nachzugehen hat. Auch bei der Umweltverträglichkeitsprüfung von nicht vom Netzwerk "Natura 2000" umfassten Gebieten ist von einem - im Vergleich zum Naturschutzgesetz - weiteren, auf sämtliche Umweltgüter ausgedehnten Prüfungsmaßstab auszugehen. (vgl. VwGH 23.6.2009, 2007/06/0257, sowie die dort zitierte Literatur; VwGH 10.08.2018, Ra 2018/03/0066 in Bezug auf das SlbG NatSchG 1999).

Im Folgenden wird auf die Unterschiede eingegangen:

„Alternativen“ im Sinne des UVP-G 2000 (Varianten bzw. Alternativen im weiteren Sinn)

Gemäß Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000) sind – neben den vorzulegenden Unterlagen zur Genehmigung der konkret eingereichten Projekttrasse – nach §1 Abs. 1 Z 3 „die Vor- und Nachteile der vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Alternativen sowie die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens darzulegen“ (nach Z4 bei Enteignungsmöglichkeit auch die geprüften Standort- oder Trassenvarianten) und hat die UVE gemäß § 6 (1) Z2 UVP-G 2000 „eine Beschreibung der anderen Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften realistischen Lösungsmöglichkeiten (zB in Bezug auf Projektdesign, Technologie, Standort, Dimension), der Nullvariante und Angabe der wesentlichen Auswahlgründe sowie ein überblickshafter Vergleich der für die Auswahl der eingereichten Variante maßgeblichen Umweltauswirkungen; im Fall des § 1 Abs. 1 Z 4 die vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Standort- oder Trassenvarianten“ zu enthalten.

Wie in VwGH 24.05.2022, Ra 2021/03/0167 judiziert hat, folgt aus § 1 Abs. 1 Z 3 und 4 UVP-G 2000 eine diesbezügliche Verpflichtung des vorbereitenden Eisenbahnunternehmens. Diese Darlegung der umweltrelevanten Vor- und Nachteile geprüfter Trassenvarianten dokumentiert einen umweltbezogenen Auswahlprozess, zur Begründung des zur Genehmigung eingereichten Vorhabens. Dem Projektwerber ist aber die Entscheidung über die letztendlich gewählte und der Umweltverträglichkeitsprüfung zugrunde gelegte Trasse freigestellt. Es trifft zwar zu, dass gemäß § 1 Abs. 1 Z 4 UVPG 2000 im Fall der Möglichkeit einer Enteignung die vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Standort- oder Trassenvarianten darzustellen sind. Der VwGH führte jedoch bereits aus, dass § 1 Abs. 1 Z 3 und Z 4 UVPG 2000 eine bloß programmatische Bestimmung darstelle, die die Aufgaben der UVP festlege und als Interpretationshilfe diene (vgl. VwGH 27.3.2018, Ra 2017/06/0232, Rn. 9). § 1 Abs. 1 Z 3 und Z 4 oder § 6 Abs. 1 Z 2 UVPG 2000 verlangten ebenso wie Art. 5 Abs. 1 lit. d iVm Anhang IV Z 2 der Richtlinie 2011/92/EU nur Angaben über die vom Projektwerber geprüften Standort- oder Trassenvarianten (UVPG 2000) bzw. Lösungsmöglichkeiten (Richtlinie 2011/92/EU). Einer Auslegung, wonach die Projektwerberin auch alternative Bauausführungen zu prüfen habe, steht der klare Wortlaut sowohl des UVPG 2000 als auch der Richtlinie 2011/92/EU entgegen (vgl. VwGH 27.3.2018, Ra 2017/06/0232, Rn. 9).

Dem nicht-entgegenstehend können aus Sicht der ho. Behörde aufgezeigte (erhebliche) Nachteile einer „Alternative“ unter dem Gesichtspunkt des § 1 UVP-G 2000 auch dazu führen, dass



jene gleichermaßen auch keine praktikable Alternative im Zuge der Alternativenprüfung gemäß FFH-Richtlinie darstellt.

Alternativen im Sinne der FFH-Richtlinie (Alternativen im engeren Sinn)

Gemäß Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH-RL) Art 6 Abs 3 und 4 besteht bei Vorliegen einer Naturverträglichkeitsprüfung mit negativem Ergebnis (=erhebliche Beeinträchtigung eines Natura 2000-Gebiets) die Verpflichtung des Mitgliedstaats eine Alternativenprüfung durchzuführen. In dieser sind Alternativen (im Sinne von „echten“ Alternativen, also Varianten, die verfügbar, praktikabel und die Projektziele erreichend sind) mit der gleichen Sorgfalt hinsichtlich ihrer Naturverträglichkeit, also ihrer jeweiligen trassenbezogenen Auswirkungen auf die verordneten Erhaltungsziele des Gebietes (siehe hierzu die jeweilige Natura 2000-Verordnung), hin zu prüfen. Maßstab ist somit die jeweilige Beeinträchtigung der Erhaltungsziele wie insbesondere die Wahrung/Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes für jene Arten/Lebensräume, für die das Gebiet laut jeweiliger Natura 2000-Verordnung ausgewiesen wurde (lt. Standard-Datenbogen und Erhaltungsgraden), die Integrität des Gebiets und der Beitrag des Gebiets zur globalen Kohärenz des Natura-2000-Netzes.

Wie in der Literatur zu Art. 6 Abs. 4 FFH-RL zu Recht vertreten wird, wohnt dem Begriff der Alternative ein "Vergleichbarkeitsmoment" inne. Eine [echte] Alternative liegt demnach nur vor, wenn sie eine im Wesentlichen vergleichbare Verwirklichung der mit dem Projekt angestrebten Ziele gewährleistet (vgl. VwGH 10.08.2018, Ra 2018/03/0066; VwGH 23.6.2009, 2007/06/0257 und den dortigen Verweis auf *Erbguth*, Naturschutz und Europarecht, Wie weit reicht die Pflicht zur Alternativenprüfung gem. Art. Abs. 4 der Habitatrictlinie?, S. 590). Die Alternative muss zudem (ua technisch und rechtlich) realisierbar sein. (siehe Schlussanträge der GA Kokott zu EuGH, Urteil v. 14.4.2005 – Rs. C-441/03).

Aus der deutschen Judikatur ist zu entnehmen, dass eine planerische Variante/Alternative, die nicht verwirklicht werden kann, ohne dass selbständige Teilziele, die mit dem Vorhaben verfolgt werden, aufgegeben werden müssen, nicht berücksichtigt zu werden braucht und nicht Gegenstand der Alternativenprüfung ist (vgl. dt BVerwG 3.6.2010, 4 B 54.09 sowie Urteile vom 9. Juli 2009 – dt BVerwG 4 C 12.07 - BVerwGE 134, 166 Rn. 33, vom 13. Dezember 2007 - BVerwG 4 C 9.06 - BVerwGE 130, 83 Rn. 67, vom 17. Januar 2007 - BVerwG 9 A 20.05 - BVerwGE 128, 1 Rn. 143 und vom 15. Januar 2004 - BVerwG 4 A 11.02 - BVerwGE 120, 1 <11>; Beschluss vom 16. Juli 2007 - BVerwG 4 B 71.06 - juris Rn. 42). Es sind nur jene Alternativen in Erwägung zu ziehen, die dem Wesen des beantragten Projekts entsprechen (siehe *Oberleitner*, *ecolex* 2012 428 (430).

Weiters keine Alternative sondern ein „aliud“ ist eine Trasse, mit der die von der Projektwerberin zulässigerweise verfolgten Ziele nicht mehr erreicht werden könnten (siehe hierzu dt. BVerwG vom 9.7.2009, 4C12.07 (Flughafen Münster/Osnabrück), BVerwGE 134, 166ff.) Generell beschränkt sich die Anzahl der relevanten Alternativen nach dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit der Europäischen Union gemäß Art. 5 des Vertrags über die Europäische Union (EUV, Abl 2012 C 326/13).

Im Verhältnis Umweltverträglichkeitsprüfung/UVP und Naturverträglichkeitsprüfung/NVP besteht – neben der konkret zur Genehmigung eingereichten Trasse – keine Verpflichtung andere (aus der NVP hervorgehende) Alternativen zum Gegenstand der UVP zu erheben (vgl. EuGH 26.10.2006, C-239/04, Rn 43, zum Unterschied der Alternativenprüfung nach FFH-RL zu

jener nach UVP-RL) und jene demnach auf Auswirkungen auf alle Schutzgüter nach UVP-G 2000 zu prüfen.

Conclusio zu Alternativen gemäß UVP-G 2000 vs. Alternativen gemäß FFH-Richtlinie

Varianten, die zwar als „Alternative“ iSd UVP-G 2000 hinsichtlich ihrer Vor- und Nachteile dargestellt wurden (siehe Bericht Variantenübersicht), aber keine „echte“ Alternative iSd FFH-RL sind, mussten in der Folge grundsätzlich nicht – mit gleicher Sorgfalt/Detailtiefe – auf ihre jeweilige Naturverträglichkeit geprüft werden (dh hinsichtlich der jeweiligen trassenbezogenen Auswirkungen auf die verordneten Erhaltungsziele; siehe Naturverträglichkeitserklärung/NVE) einbezogen werden. Weiters war es auch nicht notwendig, „echte“ Alternativen iSd FFH-RL zum Gegenstand der UVP zu erheben (mit gleicher Prüftiefe wie für das zur UVP-Genehmigung konkret eingereichte Vorhaben).

**VI.3.4.9 (Vorbringen 9)** Vorgebracht wurde, dass die im UVP-Vorverfahren eingeholte natur-  
schutzfachliche Meinung von Dr. Robert Schön („*Naturschutz Fachkommentar zur Trassenwahl der geplanten Schleife Ebenfurth – Bew. Wr. Neustadt-Land*“ vom 23.10.2013) zur Ablehnung der roten Variante (Variante 6C-R\_hKA ohne Querung der Leitha) und zur Bevorzugung der grünen Variante (Variante 6C-R\_mKA mit Querung der Leitha) aus ökologischer Sicht nicht ausreichend beachtet wurde.

Diesbezüglich wird seitens der ho. Behörde darauf hingewiesen, dass der in Rede stehende, im Vorverfahren vorgelegte Fachkommentar selbst davon spricht eine „vorläufige Kurzbewertung“ (siehe dort unter Punkt 4 „Zusammenfassende Beurteilung und Reihung der Trassenvarianten aus naturschutzfachlicher Sicht“) zu sein. Hingegen hat im Zuge der verfahrensgegenständlichen Begutachtung der beiden behördlich bestellten ökologischen Sachverständigen eine wesentlich tiefere bzw. intensivere fachgutachterliche Auseinandersetzung mit der Beeinträchtigung bzw. den trassenbezogenen Auswirkungen der Alternativen auf die Erhaltungsziele stattgefunden.

Zudem ist hinsichtlich der Gesamtbewertung der Auswirkungen auf den Unterschied hinzuweisen, ob Maßnahmen (insb. Ausgleichsmaßnahmen) in die Erheblichkeitsbewertung bereits eingerechnet wurden oder nicht. Die Erheblichkeitsprüfung im Zuge der Naturverträglichkeitsprüfung selbst hat ohne Anrechnung von Ausgleichsmaßnahmen zu erfolgen (vgl. *Bieringer/Trautner*, Unterscheidung zwischen Schadensbegrenzung und Ausgleich, <https://doi.org/10.1007/s10357-023-4142-9>). Im gegenständlichen Verfahren konnte für das eingereichte Vorhaben eine erhebliche Beeinträchtigung des Natura 2000-Gebiets ausgeschlossen werden, weshalb eine Alternativenprüfung durchzuführen war.

**VI.3.4.10 (Vorbringen 10)** Vorgebracht wurde, dass die Variante 8 (Autobahnvariante; Variante an A3 bei Wampersdorf) nicht ausreichend geprüft wurde (siehe hierzu auch das Gutachten von DI Herbert Beywinkler, welches als Beilage 2 zur Stellungnahme der Bürgerinitiative zum 2. Edikt, E002, beigelegt wurde).

In der mündlichen Verhandlung beantwortete der Sachverständige für Eisenbahnwesen aus betrieblicher Sicht (EB) die zum 2. Edikt eingelangte Stellungnahme (siehe Seite 18 der Beilage ./18 zur Verhandlungsschrift „*Gutachterliche Auseinandersetzungen mit den Einwendungen vor der Verhandlung (09.06.2023)*“) so, dass eine autobahnnahe Trasse als Variante 8 in Phase zwei der Variantenuntersuchung 2008/2009 behandelt wurde. Auch eine derartige Variante würde ein Natura 2000-Gebiet (Feuchte Ebene Leithaauen) durchschneiden und wurde wegen

weiterer, betrieblicher und verkehrlicher Unzulänglichkeiten ausgeschieden. Dazu gehören der Lange Neubauabschnitt (ca. 11 km) mit den zugehörigen Kosten, lange Umwegfahrten in der Relation Wr. Neustadt – Müllendorf, Auflösen der Verkehrsbeziehung über Neufeld und Ebenfurth, Entfall des verdichteten Nahverkehrsangebots für Pottendorf-Landegg/Ebenfurth und Entfall des gesamten Nahverkehrsangebots für Neufeld. Dies Projektvariante erfüllt somit nicht die Ziele der übergeordneten Dokumente wie des Mobilitätsmasterplans 2023 des BMK und der Verkehrskonzepte der Bundesländer Niederösterreich und Burgenland und ist aus diesen Gründen aus der Sicht des Fachbereichs Eisenbahnwesen Betrieb nicht zur Umsetzung geeignet. Die Rückschleife liegt zwischen den Bahnhöfen Ebenfurth und Neufeld. Sie weist im Minimum einen Bogenradius von 190,00 m auf und ist somit für eine Fahrgeschwindigkeit von 50 km/h geeignet.

**VI.3.4.11 (Vorbringen 11)** Vorgebracht wurde, dass die bestehende Flächennutzung/Waldnutzung bei der Alternativenprüfung (Variante 6C-R-hKA) nicht ausreichend bewertet wurde (siehe hierzu das Gutachten von DI Herbert Beywinkler, welches als Beilage 2 zur Stellungnahme der Bürgerinitiative zum 2. Edikt, E002, beigelegt wurde).

In der mündlichen Verhandlung beantwortete der Sachverständige für Ökologie (ÖK) die zum 2. Edikt eingelangte Stellungnahme (siehe Seite 28 der Beilage ./18 zur Verhandlungsschrift „*Gutachterliche Auseinandersetzungen mit den Einwendungen vor der Verhandlung (09.06.2023)*“) so, dass sämtliche Auwaldbereiche zwischen der Leitha und der Warmen Fische Wirtschaftswälder sind und – wenn auch nicht durch Kahlschlagwirtschaft – als solche bewirtschaftet werden. Bedingt durch das Eschentriebsterben wird in den letzten Jahren besonders diese Baumart aus den Beständen entfernt.

Betreffend Waldbewirtschaftung und waldökologischer Wertigkeit der Waldflächen beantwortete der Sachverständige für Forstwesen, Waldökologie und Wildökologie (FW) in der mündlichen Verhandlung die zum 2. Edikt eingelangte Stellungnahme (siehe Seite 28f der Beilage ./18 zur Verhandlungsschrift „*Gutachterliche Auseinandersetzungen mit den Einwendungen vor der Verhandlung (09.06.2023)*“) so, dass zwischen den Waldflächen südlich und nördlich des Wildackers aus forstfachlicher Sicht kein relevanter Unterschied besteht. Beide Bereiche werden mit geringer Intensität naturnah forstlich genutzt. Aus forstfachlicher Sicht ist die waldökologische Qualität der Waldflächen kein wesentliches Argument gegen die Variante 6C-R-mKA. Entscheidend für den Ausschluss dieser Variante war aus forstfachlicher Sicht die Aussage des Gutachters für Gewässerökologie, wonach die Querung im Bereich des Mänders aus gewässerökologischer Sicht mit erheblichen nachteiligen Auswirkungen für die Schutzgüter verbunden gewesen wäre.

**VI.3.4.12 (Vorbringen 12)** Vorgebracht wurde, dass die Behörde verpflichtet wäre sämtliche denkbaren Alternativen zu prüfen bzw. zu würdigen und nicht nur jene Varianten, die vom Projektwerber vorgelegt wurden.

Der Sachverständige für Eisenbahnwesen aus betrieblicher Sicht (EB) führt zu Frage 6a im Fragenbereich 1 der Zusammenfassenden Bewertung aus, dass aus Sicht des Fachgebietes Eisenbahnwesen aus betrieblicher Sicht über die untersuchten Varianten hinaus keine praktikablen projektgebietsnahen Alternativen erkennbar sind.

Dazu ist seitens der ho. Behörde zu ergänzen, dass weder der ho. Behörde noch den behördlich bestellten Sachverständigen die Aufgabe einer Planungstätigkeit oder zur Festlegung von

Projektzielen zukommt anhand derer sich die Alternativen bestimmen. Vielmehr hat die Projektwerberin bereits bei Einreichung entsprechende Unterlagen vorzulegen, die allenfalls im Zuge der Prüfung im Verfahren zu ergänzen sind.

Unabhängig davon wurde seitens der Sachverständigen im Vorverfahren – aus raumplanerischer Sicht grob – vorgeschlagen auch eine Variante 6C-R-P in die Betrachtung miteinzubeziehen (zu den Ausscheidungsgründen siehe unter Punkt VI. der Begründung zur Alternativenprüfung).

Im Ergebnis war keine Variante ersichtlich, die die Voraussetzungen einer „echten“ Alternative (verfügbar, praktikabel, zielerreichend) erfüllt und mit keinen bzw. geringeren Auswirkungen als die eingereichte Trassenvariante auf das (sich schlauchartig durch das Projektgebiet erstreckende) Natura 2000-Gebiet behaftet ist.

**VI.3.4.13 (Vorbringen 13)** Vorgebracht wurde, dass die Überbrückung der Leitha im Rahmen der „grünen“ Variante (6C-R-mKA) und die damit allenfalls verbundene, bloße Entschleunigung des Flusslaufs der Leitha den Mäandrierungsprozess keineswegs unterbindet und sich diese Veränderung des Mäandrierungsprozesses auf zusammengefasst rund 250 m des Leithaverlaufes beschränkt und zwar auf 150 m zwischen Kläranlage und Überbrückung und rund 100 m unterhalb der Überbrückung (siehe hierzu das Gutachten von DI Herbert Beywinkler, welches als Beilage 2 zur Stellungnahme der Bürgerinitiative zum 2. Edikt, E002, beigelegt wurde).

Hinsichtlich dem Thema Leitha Mäanderstruktur antwortete die Sachverständige für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer in der mündlichen Verhandlung (siehe VH-Schrift, Seite 36f) folgendermaßen:

*Die Sachverständige für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer hat die Auswirkungen auf die im Projektvorhaben angeführte Trassenvariante 6C-R-mKA (grüne Variante) betrachtet.*

*Diese Variante würde über den ersten Bogen der bestehenden Mäanderstruktur schleifend mit einem Brückenbauwerk schneiden. Dieser Flussabschnitt der Leitha stellt keinen stabilen und statischen Zustand dar, sondern unterliegt einer fortschreitenden Entwicklungsdynamik. Dies ist in den Untersuchungen zur Laufentwicklung 2004 bis 2019, Übersichtslageplan, EZ 315.7, ersichtlich.*

*Die Mäanderstruktur der Leitha stellt aus Sicht der Sachverständigen einen naturwürdigen Abschnitt im vorliegenden Natura 2000 Gebiet dar. Bei einer Überquerung dieses Flussabschnittes mit einer Brückenkonstruktion kann nicht sichergestellt werden, dass sich der derzeit unvollständige Mäander in seiner Lateralausdehnung uneingeschränkt entwickeln kann.*

*In der Stellungnahme der Bürgerinitiative IG Schleife Ebenfurth/Unter Au wird die Aussage getätigt, „...die Verfahrensparteien teilen die Auffassung der Sachverständigen, aktive zu setzende künstliche (anthropogene) Maßnahmen zur Dynamisierung des Flusses Leitha im Lichte des Verfahrensgegenstandes seien nicht positiv in Hinblick auf die grüne Variante zu berücksichtigen, nicht.“*

*Mit dieser Stellungnahme wird die Fragebeantwortung der Sachverständigen unrichtig wiedergegeben: Vielmehr wurde durch die SV für Oberflächengewässer erläutert, dass die beschriebene Maßnahme zur Dynamisierung der Leitha, nämlich die linksufrige initiale Öffnung des Auwaldes, nicht zielführend ist. Die Leitha-Mäander entwickeln sich in Richtung rechtes Ufer; eine punktuelle Öffnung am linken Ufer würde zu keiner*

*linksufrigen Mäanderentwicklung führen, da das Niveau des linken Auwaldes zu hoch liegt und außerdem die morphologische Tiefenlinie nach rechts abbiegt. Der Fluss wäre nur durch anthropogene Verlegung des gesamten Flussbettes bzw. flächige Tieferlegung der Au nach links zu bewegen. Dies kann aus fachlicher Sicht nicht einer natürlichen Gewässerentwicklung entsprechen. Darüber hinaus müsste dieser Zustand, der den natürlichen morphologischen Gegebenheiten widerspricht, künstlich erhalten werden. Einen künstlichen Flussschlauch auf Dauer zu erhalten, ist aus Sicht der SV für Wasserbautechnik und Oberflächengewässer mit „behutsamen Gewässermanagementmaßnahmen“ nicht realisierbar.*

*In der Stellungnahme der Bürgerinitiative IG Schleife Ebenfurth/Unter Au wird zudem die Meinung vertreten, dass „behutsame Gewässermanagementmaßnahmen“ zu einer Verbesserung der grünen Variante (6CR-mKA) führten.*

*Mit „behutsamen Gewässermanagementmaßnahmen“ werden die regelmäßig erforderliche Räumung von Geschiebe an den Pfeilerbauwerken umschrieben. Für solche Räumungen muss bei jeder Räumkampagne eine Zufahrt durch das Gewässerbett geschaffen werden, damit Bagger und LKW zufahren können. Dasselbe trifft auf die Räumung von hängen gebliebenen Totholz zu, damit keine Teilverklausungen am Brückenbauwerk entstehen.*

*Zu den regelmäßigen Eingriffen in das Gewässerbett kommt hinzu, dass sowohl Geschiebe als auch Totholz dem Flusssystem entnommen werden.*

*Eine solche „behutsame Gewässermanagementmaßnahme“ kann nicht eingriffsneutral durchgeführt werden; sie trägt nicht zu einer Verbesserung der grünen Variante bei, sondern stellt einen wesentlich negativen Eingriff in das Oberflächengewässer durch die grüne Variante dar.“*

*In der Stellungnahme der Bürgerinitiative IG Schleife Ebenfurth/Unter Au wird weiters die Aussage getätigt, „...“, dass eine Überbrückung der Leitha im Rahmen der grünen Variante den Mäanderprozess keineswegs unterbindet, sondern allenfalls entschleunigt und dies lediglich zu einer Veränderung des Mäandrierungsprozesses auf zusammengefasst rund 250 m des Leithaverlaufes beschränkt. .... Weitere Veränderungsprozesse jenseits dieser Bereiche sind nach Ausführung der Amtssachverständigen nicht zu erwarten.“*

*Hierzu wird richtiggestellt, dass sich dieser Leithaverlauf auf ca. 350 m zwischen Kläranlage Pottendorf und Überbrückung und rund 100 m unterhalb der Überbrückung bezieht. Betreffend weitere Veränderungsprozesse jenseits dieser Bereiche wird darauf hingewiesen, dass die historischen Regulierungen infolge der fortschreitenden Bewegung des Flusslaufes weitere Auflösungen erfahren werden, wodurch der bisher „eingespannte“ Mäander sich zu einem zukünftigen freien Mäander mit ausgeprägten Bögen bzw. Schlingen entwickeln kann. Darüber hinaus stellt diese beeinträchtigte Entwicklungsstrecke einen erheblichen Anteil der knapp 1000 m langen Mäanderstrecke der Leitha dar (rd. 45%).*

*Aus Sicht des Fachgebietes stellen Brückenkonstruktionen mit den Flusslauf einengenden Widerlagern oder Pfeilerstrukturen im Gewässer eine Einschränkung der Lateralbewegung dar, wodurch eine Behinderung der fortschreitenden Entwicklung der Mäanderstruktur zu bedenken ist. So kann auch eine günstige Anströmrichtung der Pfeiler zum heutigen Zeitpunkt nicht als gegeben angesehen werden, da infolge der dynamischen Laufentwicklung Richtungsabweichungen auch in wenigen Jahren auftreten können, sodass die Anströmrichtung eine Veränderung erfahren kann.*

*Auch bergen Brückenpfeiler jeweils die Gefahr von Geschiebeablagerungen und Schwemmholtzanlandungen, sodass periodische Räumungen in Anhängigkeit des Wasserstandes erforderlich werden, um den Hochwasserschutz der Kläranlage und der Siedlung Schweizerwiese zu gewährleisten. Auch wird durch die Entfernung von Sedimenten in die Geschiebebilanz eingegriffen. Die dahingehende Erfordernis ist an den laufenden Geschiebeablagerungen an der bestehenden Eisenbahnbrücke über die Leitha in Ebenfurth und den regelmäßigen Räumkampagnen des Leitha Wasserverbandes III ersichtlich.*

*In der der Behörde vorliegenden Präsentation des Fachbereiches Wasserwirtschaft und Oberflächenwässer zur mündlichen Verhandlung sind die beschriebenen Effekte auf den Mäander durch die Trassenvariante erläutert worden.*

*Für den Fachbereich Wasserbautechnik und Oberflächenwässer stellt die vorliegende Mäanderstrecke der Leitha, auch wenn sich diese derzeit noch in seiner Entwicklung befindet, einen einzigartigen Flussabschnitt dar, der jedenfalls schützenswert ist und dem seine weitere natürliche Entwicklung, möglichst ohne anthropogene Eingriffe und Einflussnahmen, ermöglicht werden soll. Die Umweltverträglichkeit wird für diese angesprochene Trassenvariante 6C-R-mKA angezweifelt. Aus diesem Grund befürwortete die Sachverständige von Eingriffen in den mäandrierenden Flusslauf abzusehen.*

Siehe auch die Ausführungen der Sachverständigen unter Punkt VI.7.2 der Begründung, Unterpunkt „Zur Variantenuntersuchung“ sowie Seite 29 der Beilage ./18 zur Verhandlungsschrift „Gutachterliche Auseinandersetzungen mit den Einwendungen vor der Verhandlung (09.06.2023).“

Hinsichtlich dem Vorbringen in der mündlichen Verhandlung (VH-Schrift, S. 70f), dass 1. durch die „grüne“ Variante (6C-R-mKA) ja gar keine Zerstörung der Mäander erfolgt, sondern lediglich eine Entschleunigung der Mäandrierungsprozesse, die Mäandrierungsstrecke zudem im Umfang von 350 Metern in Relation zu dem gesamtösterreichischen Mäandrierungsprozesse (62 km) und ihrer funktionellen Bedeutung zu bringen ist und dass 2. nach Auffassung der Verfahrensparteien durch den gewässerökologischen Sachverständigen die Frage des Eingriffsumfangs und der Eingriffstiefe betreffen die projektierte Trasse und ihre geprüften Alternativen in der mündlichen Verhandlung nicht ausreichend beantwortet wurde und sich dies auch nicht in dem gebotenen Maße aus den bisherigen Einreichunterlagen und Gutachten ergibt (mit einem Verweis auf die Ausführungen des Dr. Ellmayer) verwies der Sachverständige in der mündlichen Verhandlung (VH-Schrift S.73f) zunächst auf die fachgutachterliche Stellungnahme der Sachverständigen für Wasserbautechnik und Oberflächengewässer bezüglich dem Thema Leitha Mäanderstruktur (siehe oben) und ergänzte Folgendes:

*„Weiters wird darauf hingewiesen, dass die beeinflusste Mäandrierungsstrecke mit einer Länge von 350m im Verhältnis zu den im gesamtösterreichischen Raum noch vorhandenen 62 km Mäanderabschnitten zu vernachlässigen sei. Die Mäanderstrecken in der Bioregion 13 – Östliche Flach- und Hügelländer sind jedoch deutlich weniger. Darüber hinaus stellt diese beeinträchtigte Entwicklungsstrecke einen erheblichen Anteil der knapp 1000 m langen Mäanderstrecke der Leitha dar (rd. 45%).“*

*In meiner Präsentation vom 21.6.2022 wird auf die Publikation des Umweltbundesamtes aus dem Jahr 2006 mit dem Titel „Rote Liste der gefährdeten Biotope Österreichs“ hingewiesen. Dabei wird der Typ BT Mäandrierender Tieflandfluss, das ist jener Biotoptyp der betroffenen Leithastrecke. Dieser Biotoptyp ist der Gefährdungsklasse 1 -*

*von vollständiger Vernichtung bedroht – zugeordnet und unterstreicht die Seltenheit und Besonderheit dieser Gewässerstrecke.*

*Der Eingriff bei der Brückenquerung verlangsamt die Mäanderbildung und reduziert die Vielfalt an gewässerökologisch wertvollen Habitaten.*

*Zum wasserrechtlichen Verschlechterungsverbot wird folgendes klargestellt:*

- 1) Der Unterfertiger ist nichtamtlicher SV*
- 2) Die grüne Variante verschlechtert das Qualitätselement „Hydromorphologie“ und hätte in der Mäanderstrecke eine Verschlechterung von biologischen Qualitätselementen (BQE) zur Folge (MZB derzeit im guten Zustand, im regulierten Abschnitt aber mäßig!) bzw. verhindert die Zielerreichung für das BQE Fische (derzeit im mäßigen bis unbefriedigenden Zustand).“*

Ergänzend dazu verwies der Rechtsvertreter der ÖBB in der Schlussstellungnahme zur mündlichen Verhandlung (siehe VH-Schrift Seite 94) auf die Aussagen der Fachplaner, wonach der Eingriff bei der Brückenquerung die Mäanderbildung verlangsamen und die Vielfalt an gewässerökologisch wertvollen Habitaten reduzieren würde (DI Ulrich Wild-Pelikan). „Entschleunigung“ mag als Begriff zwar positiv besetzt sein, ist aber tatsächlich als graduelle Verschlechterung zu sehen, die sich bei den (sensitiven) biologischen Qualitätselementen auch in einem schlechteren ökologischen Zustand in der Mäanderstrecke manifestieren würde (Georg Wolf-ram).

Hinsichtlich der Thematiken Damm als Hindernis für den Sedimenttransport (Abfluss- und Geschiebeanteil) bei einem 30-jährlichen Hochwasser (HQ30), Überflutungsdynamik, Wasserspiegeländerungen und Pionierstandorte wird auf die Beantwortung der Sachverständigen auf Seite 39f der Verhandlungsschrift verwiesen.

Seitens der ho. Behörde wird abschließend angemerkt, dass die Gebietskläranlage nicht Gegenstand des gegenständlichen Eisenbahnvorhabens bzw. Trassenfestlegungsverfahrens ist.

**VI.3.4.14 (Vorbringen 14)** Vorgebracht wurde von der Niederösterreichischen Umweltschutzkommission und weiteren Verfahrensparteien (nochmals) in der mündlichen Verhandlung (siehe VH-Schrift, Seite 55f sowie in dessen Beilage ./21 *Gutachten von Mag. Dr. Ellmauer für die NÖ LUA*).), dass das anhängige Vertragsverletzungsverfahren gegen Österreich (INFR 2022/2056) aufgrund mangelnder Umsetzung der FFH-Richtlinie Auswirkungen auf das gegenständliche Verfahren entfaltet und damit zusammenhängend, dass die gegenständlich maßgeblichen gesetzlichen Grundlagen (Natura 2000-Verordnung) zu unscharf formuliert sind, die Datenlage schlecht ist oder die Naturräume seitens des Projektwerbers mangelhaft erhoben wurden, womit ein ausreichender Schutz für Schutzgebiete nicht wahrgenommen werden kann bzw. gewährleistet ist. Es mangelt an der Quantifizierbarkeit von Eingriffs- und Ausgleichswirkung. Die EK betont in jenem Vertragsverletzungsverfahren, dass Erhaltungsziele den Beitrag der NATURA 2000-Gebiete zur Wahrung oder Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands der Schutzgüter (Lebensräume und Arten von gemeinschaftlichem Interesse) u.a. spezifisch, quantifiziert und messbar festlegen müssen und nur solche Erhaltungsziele können auch eine Grundlage für die Naturverträglichkeitsprüfung sein. Nur solche Erhaltungsziele können auch eine Grundlage für die Naturverträglichkeitsprüfung sein. Bereits in der Rechtssache C-849/19 hat der Europäische Gerichtshof bestätigt, dass unspezifische und allgemein Ziele nicht als Erhaltungsziele im Sinn der FFH-Richtlinie angesehen werden können. Die Europäische Kommission (EK) vertritt weiters im ggstd. Mahnschreiben die Auffassung, dass eine Verträglich-

lichkeitsprüfung erst dann durchgeführt werden kann, wenn taugliche Erhaltungsziele formuliert wurden. Folglich sollten die Auswirkungen eines Plans oder Projekts nicht nur in Bezug auf den gegenwärtigen Zustand der Schutzgüter analysiert werden, sondern vielmehr in Bezug auf den durch die Erhaltungsziele definierten gewünschten Zustand. Es sei außerdem nicht möglich, die Erhaltungsziele durch Informationen aus den Standard-Datenbögen zu ersetzen.

Im Zuge der mündlichen Verhandlung von 20. bis 22. Juni 2023 wurde von der Niederösterreichischen Umweltschutzbehörde der Fachexperte Dr. Thomas Ellmauer beigezogen und hat dieser in der Verhandlung eine fachgutachterliche Stellungnahme den Fachbereich Ökologie (und Gewässerökologie) abgegeben (siehe VH-Schrift, Seite 55f sowie in dessen Beilage ./21 *Gutachten von Mag. Dr. Ellmauer für die NÖ LUA*) mit zusammengefasst folgenden darin enthaltenen Themen:

1. Mangel bei Abgrenzung des Untersuchungsraums
2. Schutzguterhebung (Lebensraumtypen des Anhangs I und Arten des Anhangs II der FFH-Richtlinie, Arten des Anhangs I der Vogelschutzrichtlinie und regelmäßig auftretende Zugvogelarten)
  1. Unschärfen hins. Erfassung der FFH-Lebensraumtypen vs. Biotoptypen
  2. Mangelnde Abgrenzung der Habitate der Arten nach FFH- und VS-Richtlinie
  3. Mangelnde Erfassung von Natura 2000-Schutzgütern außerhalb des Natura 2000-Gebiets
  4. Nichterfassung von Potenzialflächen
  5. Mangelnde Erfassung der Qualitäten der Vorkommen/Erhaltungsgrade
3. Erhaltungsziele
  1. Natura 2000-VO beschränkt sich auf „Erhaltung von einem ausreichenden Ausmaß an ...“
  2. Ungeeignetheit der VO aufgrund mangelnder Quantifizierung
  3. Erhaltungsziele der VO beziehen sich auf Habitate der Arten nicht auf Populationen (bzw. erforderliche Populationsgröße)
  4. Fehlende Bezugnahme auf Ausgangslage bzw. auf „Verschlechterungsverbot“ seit Gebietsausweisung
  5. Schärfung der Ziele hätte in der NVE erfolgen sollen
4. Beurteilung der Beeinträchtigung von Erhaltungszielen
  1. Quantitative Beeinträchtigung (Verlust beim FFH-Lebensraumtyps 91F0 von 2,73 ha betrifft aktuelle Flächen des Lebensraumtyps; jedoch muss Wiederherstellungsziel aufgrund des ungünstigen Erhaltungszustand auf biogeografischer Ebene und hinsichtlich Verschlechterung seit Gebietsausweisung formuliert werden; auch hinsichtlich potenziellen Flächen)
  2. Qualitative Beeinträchtigung (Standard-Datenbögen können qualitativen Verlust nicht quantifizieren)
  3. Kumulative Effekte nicht berücksichtigt seit Gebietsausweisung
  4. Eingriffe außerhalb des Gebiets mit Wirkung auf das Gebiet nicht erfasst/beurteilt
5. Alternativenprüfung

Durchführung der Alternativenprüfung nicht möglich, weil Eingriffsschwere aufgrund obiger Argumentation nicht korrekt dargestellt werden kann
6. Ausgleichsmaßnahmen



Ausgleichsmaßnahmen sind nicht tauglich, weil unklar ist, inwieweit diese über (ohnehin bereits ohne das ggst. Vorhaben) erforderliche Erhaltungsmaßnahmen hinausgehen

7. Artenschutzrechtliche Prüfung (hins. Töten, Stören und Fangen sowie die Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten laut §18 Abs. 4 des NÖ Naturschutzgesetzes)
  - Mangel bei Abgrenzung des Untersuchungsraums
  - CEF-Maßnahmen für Fledermäuse (Anbringen von Fledermauskästen) und deren Wirksamkeit fraglich

Aus den obig genannten Themen wurden vom Fachexperten, Dr. Ellmauer, und der Niederösterreichischen Umweltschutzbehörde weitere Ermittlungs- bzw. Prüfvorschläge für das gegenständliche Verfahren ausgearbeitet wie die Überprüfung der Abgrenzung des Untersuchungsraumes, die Schärfung der Schutzguterhebungen, die Erfassung von Potenzialflächen, die Schärfung von Erhaltungszielen, Feststellen des Ausmaßes der Beeinträchtigung (Zerstörung von Flächen plus Degradationen), abermalige vertiefte Prüfung der Alternativvarianten (insb. Varianten 6A, 6A-R bzw. 6B-R), die Überarbeitung des Konzeptes der Ausgleichsmaßnahmen, projektbegleitende Maßnahmen zur Verminderung des erheblichen Eingriffes in das NATURA 2000-Gebiet.

Zunächst beantwortete der mündlichen Verhandlung der Sachverständige für Ökologie (ÖK) die bereits davor zum 2. Edikt eingelangte Stellungnahme (siehe Seite 27f der Beilage ./18 zur Verhandlungsschrift „*Gutachterliche Auseinandersetzungen mit den Einwendungen vor der Verhandlung (09.06.2023)*“) so, dass sich Vertragsverletzungsverfahren gegen Österreich auf noch nicht durch die einzelnen Bundesländer verordneten Europaschutzgebiete bezieht. Derzeit sind in Niederösterreich rd. 23% der Landesfläche als Schutzgebiete nach der FFH- und Vogelschutzrichtlinie ausgewiesen. Seitens des Landes wurden bereits zusätzliche Erweiterungsflächen festgelegt, welche vor allem die Europaschutzgebiete „Wein-viertler Klippenzone“ und „Waldviertler Teich-, Heide und Moorlandschaft“ sowie in einem Fall „Ötscher-Dürnstein“ betreffen. Für das ggst. betroffene Schutzgebiet „Feuchte Ebene-Leithaauen“ wurde kein Nachnominierungsbedarf angegeben.

Hinsichtlich Quantifizierbarkeit antwortete der Sachverständige für Ökologie (ÖK) in der mündlichen Verhandlung (siehe VH-Schrift, Seite 65) dahingehend, dass neben dem wesentlichen Wirkfaktor Flächenverbrauch auch mögliche qualitative Auswirkungen (Immissionen, Veränderung Wasserhaushalt, Licht, Lärm) auf Lebensraumtypen und Lebensräume von Arten des Anh. II FFH-Richtlinie betrachtet und als nicht erheblich eingestuft wurden.

Hinsichtlich der Rechtsfrage im Zusammenhang mit dem laufenden Vertragsverletzungsverfahren gegen Österreich (INFR 2022/2056) und dessen Auswirkungen auf das gegenständliche Verfahren aufgrund behaupteter Untauglichkeit/Nicht-Quantifizierbarkeit von verordneten Erhaltungszielen wird seitens der ho. Behörde auf die Urteile des EuGH vom 29. Juni 2023, C-444/21 (Kommission/Irland) und vom 21. September 2023, C-116/22 (Kommission/Deutschland) verwiesen.

Im Urteil des EuGH vom 29. Juni 2023, C-444/21 (Kommission/Irland) konnte dieser dem Vorbringen der Kommission, dass die von Irland getroffenen Erhaltungsmaßnahmen generell ständig allgemein ungenügend seien, weil sie nicht hinreichend bestimmt und konkret seien oder nicht genügten, um sämtlichen Hauptbedrohungen und -belastungen zu begegnen, nicht folgen (siehe dort Rz 175).

Mit Urteil des EuGH vom 21. September 2023, C-116/22 (Kommission/Deutschland); siehe dort ab Rz 110) wurde Deutschland hinsichtlich der Nicht-Festlegung von detaillierten Erhaltungszielen und daraus abzuleitenden Erhaltungsmaßnahmen für einige Gebiete verurteilt (Rz 137, 147). Jedoch hat Deutschland – im gegenständlich wesentlichen Anklagepunkt – laut EuGH nicht gegen Art. 4 Abs. 4 der Habitatrichtlinie verstoßen, wonach es die Habitatrichtlinie laut der Europäischen Kommission verlangt, dass Erhaltungsziele immer zu quantifizieren sind und es 1. notwendig wäre, für die in den Gebieten vorkommenden und insb. repräsentativen Lebensräume und Arten quantitative und messbare Erhaltungsziele festzulegen (in Bezug auf den Anklagepunkt der Kommission Deutschland habe eine allgemeine und strukturelle Praxis, Erhaltungsziele in einer den Anforderungen von Art. 4 Abs. 4 der Habitatrichtlinie zuwiderlaufenden Weise festzulegen und solche, ohne quantitative und messbare Elemente anzugeben, die es ermöglichen, den spezifischen Beitrag festzustellen, den das Schutzgebiet leisten müsse, um für den fraglichen Lebensraum oder die fragliche Art einen günstigen Erhaltungszustand auf nationaler Ebene zu erreichen) und es 2. notwendig wäre, zwischen der Wiederherstellung der Schutzgüter und ihrer Erhaltung zu unterscheiden.

Laut Nr. 53 der Schlussanträge der Generalanwältin müssen die von einem Mitgliedstaat festgelegten Erhaltungsziele zwar die Überprüfung ermöglichen, ob mit den auf ihnen beruhenden Erhaltungsmaßnahmen der gewünschte Erhaltungszustand des betreffenden Gebiets erreicht werden kann, doch ist die Notwendigkeit, diese Ziele quantitativ und messbar zu formulieren, in jedem Einzelfall zu prüfen, und in ihr kann keine allgemeine Verpflichtung der Mitgliedstaaten gesehen werden (Rz 116). Der entsprechende Anklagepunkt wurde vom EuGH zurückgewiesen (Rz 126). Zudem sind Mitgliedstaaten nicht bereits bei der Formulierung dieser Ziele verpflichtet, eine Unterscheidung zwischen der Wiederherstellung der Schutzgüter einerseits und ihrer Erhaltung andererseits vorzunehmen und kann es auf diese Unterscheidung erst im Stadium der Festlegung konkreter Erhaltungsmaßnahmen ankommen (Rz 129-130). Auch wies der EuGH das Vorbringen der EK zurück, wonach die Erhaltungsziele Dritten gegenüber rechtlich nicht verbindlich festgelegt seien (Rz 132, 136).

Hinsichtlich der mit diesem Thema zusammenhängenden, nach der mündlichen Verhandlung (und dem Schluss des Ermittlungsverfahrens) vorgebrachten Mitteilung über das ergangene Erkenntnis des BVwG vom 30.6.2023, W109 2247200-2, zum Pumpspeicherkraftwerk Koralm und dessen vermeintliche Auswirkungen auf das gegenständliche Verfahren, ist seitens der ho. Behörde anzumerken, dass die Sach- und Rechtslage in jenem Verfahren nicht mit jener des gegenständlichen Verfahrens vergleichbar ist, nachdem für das im Vorbringen erwähnte Verfahren – im Gegensatz zum gegenständlichen Verfahren – mangels Natura 2000-Gebietsverordnung keine Beurteilungsgrundlage herangezogen werden konnte, anhand welcher eine Naturverträglichkeits- und Alternativenprüfung durchgeführt hätte werden können.

Angesichts der obigen Judikatur erschien aus Sicht der ho. Behörde die Notwendigkeit zur Ergänzung des für geschlossen erklärten Ermittlungsverfahrens hinsichtlich ergänzender Auskünfte zur Quantifizierbarkeit von Erhaltungszielen nicht gegeben und waren die gegenständlich maßgeblichen Erhaltungsziele der VO des gegenständlich berührten Europaschutzgebiets (LGBl. 5500/6-0) hinsichtlich der Durchführung der Naturverträglichkeitsprüfung und der Alternativenprüfung hinreichend spezifisch und konkret, um diese ordnungsgemäß durchzuführen.

**VI.3.4.15 (Vorbringen 15)** Vorgebracht wurden von der der Niederösterreichischen Umweltschutzbehörde und weiteren Verfahrensparteien in der mündlichen Verhandlung weitere gebiets-

und artenschutzrechtliche Themen (und nicht ausgeschlossen ist, dass einer der Verbotstatbestände nach Artikel 12 FFH-Richtlinie erfüllt ist).

Hinsichtlich der Erheblichkeitsbewertung antwortete der Sachverständige für Ökologie (ÖK) in der mündlichen Verhandlung (siehe VH-Schrift, ab Seite 64f) dahingehend, dass in der Erheblichkeitsprüfung für die Projekttrasse der Beitrag zur Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes nicht berücksichtigt wurde, da auch ohne dieses Kriterium eine Erheblichkeit gegeben ist. In den nach abgeschlossener Alternativenprüfung vorgeschriebenen Ausgleichsmaßnahmen wurde der Beitrag zur Wiederherstellung in Form des Ausgleichsverhältnisses von 1:3 für den Lebensraumtyp 91F0 berücksichtigt.

Hinsichtlich Einwirkungen von außen auf das Natura 2000-Gebiet antwortete der Sachverständige für Ökologie (ÖK) in der mündlichen Verhandlung (siehe VH-Schrift, Seite 65) dahingehend, dass projektbedingte Immissionen, insb. Lärm und Luftschadstoffe, welche von außerhalb des Gebietes auf das Gebiet einwirken können, geprüft und als unerheblich bewertet wurden. Auswirkungen durch Flächenverbrauch auf Habitate von Arten des Anh. II FFH-Richtlinie wurden ebenfalls berücksichtigt. Dies betrifft den Großen Feuerfalter, für den ein Habitat an der Pottendorfer Linien betroffen ist. Die Auswirkungen auf die Population werden durch die Umsetzung von schadensbegrenzenden Maßnahmen (Vergrößerung von geeigneten Wiesenflächen) von Eintritt der Projektwirkung auf ein nicht erhebliches Ausmaß reduziert. Diesbezüglich wird auf die zusammenfassende Bewertung, Fragenbereich N 4.4 verwiesen.

Hinsichtlich der Frage der Niederösterreichischen Umweltschutzbehörde, ob bei den Ausgleichsmaßnahmen berücksichtigt wurde, dass diese zusätzlich zu den ohnedies notwendigen Erhaltungsmaßnahmen gesetzt werden müssen und befinden sich diese Maßnahmen daher auf Flächen, die nicht für die nötigen Erhaltungsmaßnahmen zur Verfügung stehen müssen (Ausgleichsmaßnahmen vs. ohnedies notwendige Erhaltungsmaßnahmen), antwortete der Sachverständige für Ökologie (ÖK) in der mündlichen Verhandlung (siehe VH-Schrift, Seite 66) dahingehend, dass dieser Umstand berücksichtigt wurde und das Ausgleichsverhältnis von 1:3 damit zur Verbesserung des Erhaltungszustandes beiträgt. Für das Natura 2000-Gebiet liegt keine Verortung von Flächen seitens des Landes NÖ vor, die für die notwendige Erhaltungsmaßnahmen auszuweisen sind. Daher können diese auch nicht berücksichtigt werden.

Hinsichtlich der Frage der Niederösterreichischen Umweltschutzbehörde, ob sichergestellt ist, dass die funktionserhaltenden Maßnahmen (CEF-Maßnahmen) vor Eingriffswirkung eingerichtet, überprüft und nachweislich wirksam sind, antwortete der Sachverständige für Ökologie (ÖK) in der mündlichen Verhandlung (siehe VH-Schrift, Seite 66) dahingehend, dass seitens des SV eine Reihe von funktionserhaltenden Maßnahmen vorgeschrieben wurden, welche die Umsetzung von funktionserhaltenden Maßnahmen vor Eintritt der Wirkungen inkl. deren Überwachung sicherstellen sollen (siehe dazu die Nebenbestimmungen bzw. die Ausführungen in der zusammenfassenden Bewertung, Kap. Maßnahmenkatalog).

Hinsichtlich dem Verbotstatbestand „Fangen“ bzw. dem Vorbringen der Niederösterreichischen Umweltschutzbehörde, dass nicht ausgeschlossen wird, dass in der Baubegleitung Vorkommen von Tierarten festgestellt werden, welche dann durch Fangen und Umsiedlung gesichert werden sollen, und der sich daraus stellenden Frage, ob dafür die Durchführung eines artenschutzrechtlichen Verfahrens zur Genehmigung des Verbotstatbestands des „Fangens“ vorgesehen ist, antwortete der Sachverständige für Ökologie (ÖK) in der mündlichen Verhandlung (siehe VH-Schrift, Seite 66) dahingehend, dass alle im Gebiet potenziell vorkommenden

geschützten Arten im Zuge des Gutachtens behandelt wurden. Eine Bewilligung für das Abfangen von geschützten Arten nach dem NÖ NSchG 2000 ist seitens der Konsenswerberin im Naturschutzverfahren zu beantragen. Hier können auch weitere Arten, auch wenn dies sehr unwahrscheinlich ist, behandelt werden.

Hinsichtlich dem Vorbringen, dass die Arten des Anhang II-FFH Richtlinie nicht berücksichtigt wurden, wurde vom Sachverständige für Ökologie (ÖK) in der mündlichen Verhandlung (siehe VH-Schrift, Seite 76) auf die im gegenständlichen Verfahren vorgelegte Naturverträglichkeitsklärung verwiesen.

Hinsichtlich der Gleichwertigkeit/Vergleichbarkeit von Rodungen mit der Kompensation durch Ersatzaufforstungen antwortete der Sachverständige für Ökologie (ÖK) in der mündlichen Verhandlung (siehe VH-Schrift, Seite 77), dass zur Kompensation der zeitverzögerten Wirksamkeit von Aufforstungen bis zur Etablierung von Beständen mit eigenständigem Waldklima bestandesverbessernde Maßnahmen (strukturelle Maßnahmen) durchzuführen sind (siehe Maßnahmenkatalog). Der Flächenausmaß der Maßnahmen entspricht jenem der betroffenen Waldbestände.

**VI.3.4.16 (Vorbringen 16)** Vorgebracht wurde von der Niederösterreichischen Umweltschutzbehörde und weiteren Verfahrensparteien in der mündlichen Verhandlung (siehe VH-Schrift, Seite 55f sowie in dessen Beilage ./21 Gutachten von Mag. Dr. Ellmauer für die NÖ LUA), die Alternativvarianten (insb. Varianten 6A, 6A-R bzw. 6B-R und die sog. Autobahnvariante-A3"/Variante 8) seien abermals vertieft zu prüfen, differenziert zu gewichten und neu zu beurteilen, nachdem eine große Fläche desjenigen Natura 2000-Gebiets durch anthropogene Aktivitäten massiv beeinträchtigt und geschädigt und dafür von der Bezirkshauptmannschaft Wiener Neustadt in einem naturschutzbehördlichen Verfahren ein naturschutzbehördlicher Wiederherstellungsauftrag (Bescheid der BH Wiener Neustadt vom 1. 3. 2022 mit GZ. WBW2-NA-2132/001; Beilage 1 zur Stgn bzw. Beilage ./21a zur VH-Schrift) erlassen wurde hinsichtlich konsenslos vorgenommener Anschüttungen von Verlandungszonen auf den Grundstücken Nr. 1471 (nördlicher Altarm), Nr. 1472/1 (nördlicher und südlicher Altarm) und Nr. 1087 (südlicher Altarm), alle KG Ebenfurth. Aus Beilage 2 (bzw. Beilage ./21b zur VH-Schrift, Stellungnahme der ASV der NÖ Landesregierung für Naturschutz vom 26. 4. 2023, Dr. Edelbauer) kann entnommen werden, dass der Eingriff so massiv war, dass er leider nicht gänzlich zu sanieren war und jedenfalls davon auszugehen ist, dass es viele Jahre dauern wird bis die ökologische Wertigkeit des ursprünglichen Zustandes wieder erreicht sein wird und dass außerdem das Gewässer der „Warme Fische“ durch Verbauungsmaßnahmen und Ausleitungen so stark anthropogen überprägt, dass man teilweise nicht mehr von einem sich frei entwickelnden natürlich abfließenden Gewässer sprechen kann.

Hinsichtlich der Frage der Niederösterreichischen Umweltschutzbehörde, ob diese neuen Erkenntnisse (zu den Schüttungen im Natura 2000-Gebiet und zur Zerstörung von Lebensräumen) nicht zu einer naturschutzfachlichen Neubewertung der naturschutzfachlich nicht so erheblich eingreifenden Trassenvarianten insbesondere des Trassenkomplexes 6A, 6A-R bzw. 6B-R, sowie 6C-R-P und die sog. Autobahnvariante-A3" Variante 8 führen müssen, antwortete der Sachverständige für Ökologie (ÖK) in der mündlichen Verhandlung (siehe VH-Schrift, Seite 66) dahingehend, dass die Varianten 6A, 6A-R, 6C-R-P und die sog. „Autobahnvariante-A3" Variante 8 im Vorfeld ausgeschieden wurden, da sie entweder nicht technisch umsetzbar sind oder die Projektziele nicht erfüllen – siehe dazu die Ausführungen in der zusammenfassenden

Bewertung. Die Variante 6B-R wurde im Zuge der NVP-Alternativenprüfung behandelt. Am Ergebnis der Beurteilung ändern die Ausführungen der Umweltschutzbehörde nichts.

Ungeachtet dessen wird diesbezüglich seitens der ho. Behörde angemerkt, dass der naturschutzbehördliche Wiederherstellungsauftrag Teil der Rechtslage im Zeitpunkt der gegenständlichen Entscheidung ist und die Wiederherstellung des ursprünglichen Zustands bzw. deren Wirksamkeit eine für die Sachlage eine konkret absehbare und praktisch verwirklichtbare (bzw. zu verwirklichtende) Entwicklung darstellt (vgl. VwGH Ro 2014/03/0035 vom 20.12.2016; VwGH 97/04/0026 vom 27. Mai 1997).

**VI.3.4.17 (Vorbringen 17)** Vorgebracht wurde in der mündlichen Verhandlung, dass der pauschale Verweis des SV aus dem Fachbereich Ökologie, mehrere Sach- und Rechtsfragen in Zusammenhang mit Artikel 6 Abs. 3 und Abs. 4 sowie Artikel 12 und 16 FFH-Richtlinie seien in dem teilkonzentrierten landesrechtlichen Verfahren zu klären, nach Auffassung der Verfahrensparteien aus rechtlicher Sicht nicht tragbar sei. Diese sind im trassenbestimmenden und damit im vorliegendem Verfahren sehr wohl zu klären (Vorfrage im Sinne des § 38 AVG für das trassenbestimmende Verfahren).

Weiters sei es rechtlich nicht haltbar, dass zur Sicherstellung der Ausgleichsflächen noch Dokumente von der NÖ Landesregierung fehlen, eine fachliche Beurteilung daher nicht möglich sei, es diesfalls Aufgabe der Behörde sei, durch konkrete und präzise Erhebungen die Entscheidungsgrundlagen auf alternative Weise zu ermitteln und sind Ausmaß und die Situierung der ökologischen Ausgleichsmaßnahmen und der forstfachlich vorgeschlagenen Ersatzaufforstungsmaßnahmen nicht nachvollziehbar.

Die ho. Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 (1. Teilkonzentration Bundesgenehmigungen) verweist bezüglich der Zuständigkeit auf das nachfolgende Verfahren bei der Behörde gemäß § 24 Abs. 3 (2. Teilkonzentration Landesgenehmigungen). Die für die Trassenfestlegung notwendigen Ermittlungen gemäß 6 Abs. 3 und Abs. 4 sowie Artikel 12 und 16 FFH-Richtlinie wurden im gegenständlichen Verfahren durchgeführt, weitere können bzw. werden im nachfolgenden Verfahren erfolgen.

### **VII.3.5 Zum behaupteten Auslösen eines artenschutzrechtlichen Verbotstatbestands**

Vorgebracht wurde von der Niederösterreichischen Umweltschutzbehörde und weiteren Verfahrensparteien, dass Vorgaben des Artenschutzes, Biodiversitätsrichtlinien und Konzepte in den angeführten Leitschriften nicht eingehalten wurden und dass wegen des Auslösens eines artenschutzrechtlichen Verbotstatbestands zusätzlich eine Alternativenprüfung nach Art. 16 FFH-RL durchzuführen ist.

Der Sachverständige für Ökologie führt im Fragenbereich 4 der Zusammenfassenden Bewertung (siehe unter Punkt B001a.12) aus, dass die im Projekt vorgesehenen und durch den Gutachter ergänzten Maßnahmen sicherstellen, dass keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände, das sind das absichtliche Töten, die Störung von Arten insb. während der Fortpflanzungszeit und die Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten, verwirklicht werden. Dazu sind umfangreiche Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen sowie funktionserhaltende Maßnahmen (CEF-Maßnahmen) vorgesehen. Die flächigen Verluste können durch die Ausgleichsmaßnahmen zur Gänze kompensiert werden. In der Zusammenschau ist von keinen erheblichen Beeinträchtigungen von Schutzgütern durch das Vorhaben auszugehen. Durch die Auswahl der Projekttrasse bleibt der überregional bedeutende Ausbreitungskorridor entlang

der Leitha in seiner Funktion uneingeschränkt erhalten. Die Trennwirkungen innerhalb des Auwaldes können durch die im Projekt vorgesehenen Querungsmöglichkeiten (Flutbrücken, Durchlässe, Brücke über die Warme Fischa) auf ein nicht erhebliches Ausmaß reduziert werden.

Die ho. Behörde geht demnach davon aus, dass durch das Vorhaben kein artenschutzrechtlicher Verbotstatbestand ausgelöst wird.

Siehe hierzu auch unter Punkt VI.3.4.15 (Vorbringen 15) der Begründung.

### **VII.3.6 Zur Umlegung einer 20 kV-Leitung**

Vorgebracht wurde von der Trans Austria Gasleitung GmbH (TAG GmbH), dass die in der Einreichplanung vorgesehene Umlegung einer 20 KV-Leitung, welche die Verdichterstation Egendorf versorgt und die Eisenbahntrasse quert, in dieser Form nicht zugestimmt werden kann.

Der Sachverständige für Eisenbahnbau aus bautechnischer Sicht (inkl. Eisenbahnkreuzungen), Straßenbau und -verkehr (ST) führt im Fragenbereich 4 der Zusammenfassenden Bewertung (siehe unter Punkt D001.1) aus, dass hierzu zwei Varianten geprüft werden.

Unabhängig davon ist seitens der ho. Behörde anzumerken, dass es sich bei derartigen Maßnahmen (Leitungsumlegungen), die nicht den gleichen Betriebszweck wie das gegenständliche Vorhaben (idF: Eisenbahnbetrieb) verfolgen, lediglich um Vorarbeiten bzw. Baufeldfreimachungen und damit reine Vorbereitungshandlungen für die Verwirklichung des Vorhabens handelt, die nicht Gegenstand des gegenständlichen Projekts und oder dessen Genehmigung sind (vgl. BVwG vom 22.11.2021, W248 2244480-1, zu Wasserleitungsumlegungen im Zusammenhang mit Trassenverschwenkung und 4-gleisigem *Ausbau Linz – Marchtrenk* sowie weiterführend: Schmelz/Schwarzer, UVP-G, § 2 UVP-G 2000 Rz 27, vgl. auch Baumgartner/Petek, Kurzkommentar UVP-G 2000, 58; Ennöckl/Raschauer, UVP-G2 § 2 Rz 13; Piska in FS Funk 372 ff; vgl. VwGH 23.06.2010, 2007/03/0160; 15.12.2009, 2009/05/0303).

### **VII.3.7 Zur behaupteten Steigerung der Emissionen von Lärm und Luftschadstoffen und zum Bedarf am Projekt**

Vorgebracht wurde von mehreren Verfahrensparteien, dass das Projekt zu einer Steigerung der Emissionen von Lärm und Luftschadstoffen und von Immissionen an nahegelegenen Wohnobjekten inklusive Reflexionen führt, vorgesehene Lärmschutzwände unzureichend sind, die herangezogenen Grundlagendaten im Hinblick auf die aktuelle Konjunkturentwicklung veraltet sind und damit im UVP-Verfahren nicht herangezogen werden können, Fahrgastzahlen hinsichtlich Covid-Pandemie falsch prognostiziert wurden und die Notwendigkeit des Projekts an sich zu hinterfragen ist.

Der Sachverständige für Eisenbahnwesen aus betrieblicher Sicht (EB) führt im Fragenbereich 4 der Zusammenfassenden Bewertung (siehe dort unter Punkt D003.2) aus, dass Infrastrukturprojekte auf einen langen Prognosehorizont ausgelegt werden müssen. Ein kurzfristiger „Einbruch“ bei den Fahrgastzahlen im ÖV (wie kürzlich zufolge der Covid-Maßnahmen) ist diesbezüglich irrelevant. Die Dynamik der Siedlungsentwicklung im betroffenen Raum sowie die Ein-

haltung der Klimaziele ergeben die Notwendigkeit der Reduktion von TH-Gasen auch im Verkehrsbereich und somit den dringenden Ausbau des ÖPNV (Öffentlicher Personen- und Nahverkehr). Das vorliegende Projekt erfüllt die Anforderungen des Mobilitätsmasterplans 2023 des BMK, der Landesverkehrskonzepte von Niederösterreich und dem Burgenland sowie den Zielsetzungen des Netzausbaus der ÖBB und entspricht den internationalen Verpflichtungen für den Bahnausbau (TEN).

Näheres dazu bei den Ausführungen zu den Projektzielen, dem öffentlichen Interesse (siehe unter Punkt IV.3 der Begründung) sowie zur Alternativenprüfung.

Der Sachverständige für Lärm- und Erschütterungsschutz (LA) führt im Fragenbereich 4 der Zusammenfassenden Bewertung (siehe unter Punkt D003.2) aus, dass die Passagierzahlen wieder das Vorkrisenniveau erreicht (beziehungsweise überschritten) haben und dass die Grenzwerte insb. durch bahnahe aber auch passive Lärmschutzmaßnahmen (inklusive Punkt MP-4) eingehalten und Immissionen in der Au minimiert werden.

Weiters führte der Sachverständige aus:

*Hinsichtlich der Einwendung zur Höhe der Schallimmissionen im Bereich der bahnnahe Wohnobjekte wird auf die Immissionssituation im Bestand (EZ 303.4 und 303.5), in der Nullvariante ohne Lärmschutzmaßnahmen (EZ 303.6 und 303.7) im Vergleich zu den Immissionen in der Prognose unter Berücksichtigung von Lärmschutzmaßnahmen (EZ 303.8 und 303.9) verwiesen.*

*Die Ermittlung der Schallimmissionen beruht auf einem dreidimensionalen Schallausbreitungsmodell unter Berücksichtigung aller relevanter Einflussparameter. Die Schallabstrahlung der Züge, inkl. Reflexionen bzw. Absorptionen wurden entsprechend dem Stand der Technik berücksichtigt.*

Der Sachverständige für Humanmedizin (HU) führt im Fragenbereich 4 der Zusammenfassenden Bewertung (siehe unter Punkt D003.2) zum Zusatzkriterium gemäß WHO-Leitlinie Folgendes aus:

*Grundsätzlich wurden zusätzlich zu den Kriterien der SchIV von humanmedizinischer Seite strengere, an den WHO-Leitlinien orientierten Bedingungen (keine vorhabensbedingte Erhöhung des Beurteilungspegels gegenüber dem Nullplanfall von >0 dB auf über 50,0 dB) gefordert. Das schalltechnische Gutachten hält fest, dass an den für die humanmedizinische Beurteilung relevanten bahnnahe Wohn- und Landwirtschaftsobjekten im Zeitraum Tag unter Berücksichtigung der geplanten Maßnahmen die Grenzwerte eingehalten werden und im Zeitraum Nacht mit Ausnahme des MP-4 eine Reduktion der Grenzwerte erfolgt. Für diese bahnnahe Wohnobjekte sind zusätzlich noch passive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen, um die Einhaltung der Grenzwerte zu gewährleisten.*

*Aus humanmedizinischer Sicht ist daher vorhabensbedingt keine Gefährdung von Leben oder Gesundheit von Menschen durch Lärmimmissionen zu erwarten.*

Der Sachverständige für Luft und Klima (KL) führt im Fragenbereich 4 der Zusammenfassenden Bewertung (siehe unter Punkt D003.2) aus, dass die Luftschadstoffe in der Betriebsphase nur irrelevant Zusatzbelastungen bewirken und die Grenzwerte (IG-L) eingehalten werden.

### **VII.3.8 Zu den Auswirkungen auf Wildtiere und Jagd (Rückzugsraum, Lärm, Erschütterungen, Trennwirkung)**

Vorgebracht wurde, dass der Rückzugsraum für Wildtiere (und Vögel) unwiederbringlich zerstört wird, das Vorhaben aus Sicht der Jagdausübung abzulehnen ist und Wildtiere durch Lärm und Erschütterungen beeinträchtigt werden.

Hinsichtlich der Jagd wird seitens der ho. Behörde zunächst darauf hingewiesen, dass sich aus der Jagdberechtigung keine Parteistellung im UVP-Verfahren ergibt bzw. Jagd kein Schutzgut im Sinne des UVP-G 2000 darstellt.

Der Sachverständige für Forstwesen, Waldökologie und Wildökologie (FW) führt im Fragenbereich 4 der Zusammenfassenden Bewertung (siehe unter Punkt D003.3) zum Rückzugsraum für Wildtiere Folgendes aus:

*In der Bauphase beträgt die temporäre Grundbeanspruchung rd. 22,74 ha und betrifft vorwiegend landwirtschaftliche Flächen (Acker- und Wiesenflächen). Gehölzstrukturen werden nur untergeordnet temporär beansprucht; die befristete Rodung von Wald beträgt rd. 0,72 ha. Die permanente Grundbeanspruchung, die ebenfalls bereits in der Bauphase wirksam wird und sich in der Betriebsphase fortsetzt, beträgt rd. 45,65 ha; davon rd. 19,53 ha Grünland (größtenteils landwirtschaftliche Nutzflächen und 3,31 ha Wald). Die gesamte Grundbeanspruchung in der Bauphase (temporär und permanent) beträgt somit rd. 68,39 ha (gewidmetes Grünland rd. 30,0 ha, davon rd. 4,03 ha Wald). Ein erheblicher Teil der gesamten Grundbeanspruchung (rd. 55 %) entfällt auf Verkehrsflächen (37,33 ha), die als Wildlebensräume nicht relevant sind.*

*An Waldflächen (Ganzjahreslebensräume) sind vorwiegend die zusammenhängenden Auwaldflächen zwischen Leitha und warmer Fische vom Vorhaben betroffen (rd. 2,45 ha Eichen-Ulmen-Eschen-Auwald), der aufgrund der sehr geringen Bewaldung des Projekt-gebiete und seiner näheren Umgebung eine wesentliche Funktion als Einstand und Ganzjahreslebensraum für jagdbare Wildtiere hat. Weiters sind in geringerem Umfang Windschutzgürtel (0,31 ha) sowie Feldgehölze und Kleinwaldflächen (rd. 2,45 ha), die als Strukturelemente von Bedeutung sind, von Grundbeanspruchungen betroffen. Den Ausführungen in der UVE, dass die Auswirkungen des Flächenverbrauchs in Bau- und Betriebsphase aufgrund der vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen trotz der vorhabenbedingten Habitatverluste nur als „gering nachteilig“ einzustufen sind, kann nicht gefolgt werden. Zwar sind im Einreichprojekt umfangreiche Ausgleichsflächen vorgesehen („Ausgleichsflächenbedarf“ lt. Projekt insgesamt rd. 13 ha, davon 5,3 ha Waldflächen, 2,2 ha sonstige Gehölzflächen, 4,7 ha Offenlandflächen. 0,8 ha städtische Grünflächen mit Baumbestand), diese werden jedoch nur zum Teil rasch wirksam (nämlich die Offenlandflächen). Die Wald- und Feldgehölzausgleichsflächen werden erst nach dem Aufwachsen der Bäume und Sträucher (somit also in 10 – 20 Jahren) als Strukturelemente und Einstände für jagdbares Wild voll wirksam. Zudem kommt es durch das Vorhaben zu relevanten Flächenverlusten in einer der wenigen geschlossenen Waldlebensräume in einer von Siedlungen, Verkehrsinfrastruktur und Intensivlandwirtschaft geprägten Landschaft.*

*Die dauernde Flächenbeanspruchung (Betriebsphase) wird daher auch unter Berücksichtigung der vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen aufgrund des insgesamt erheblichen Gesamtflächenverbrauchs von Wildlebensräumen und Strukturelementen von insgesamt 36,2 ha (Ackerflächen 22,1 ha, Offenlandflächen 7,6 ha, Gehölzflächen 3,8 ha,*



*Wald im ökologischen Sinn 2,5 ha, Fließgewässer 0,3 ha) als vertretbar (= merkbar nachteilig) bewertet. Die Bewertung „merkbar nachteilig“ Auswirkungen bedeutet aber nicht, dass das Vorhaben umweltunverträglich wäre.*

*Die Bewertung „merkbar nachteilig“ gilt für die in der Einwendung genannten waldgebundenen Wildarten Baummarter und Steinmarter sowie für andere Wildtiere, die den Wald als Lebensraum nutzen. Die an den Nahbereich von Gewässern gebundenen Wildarten Biber und Fischotter werden durch das Vorhaben nur geringfügig nachteilig beeinflusst, da in die Gewässerufer nur in geringem Umfang vorhabensbedingte Eingriffe gesetzt werden und sowohl Warme Fische und Leitha durch Brückenbauwerke durchgängig bleiben.*

Hinsichtlich der lichten Weite und Höhe der Flutbrücken erfolgte eine Richtigstellung im Zuge der mündlichen Verhandlung (Seite 44f der Verhandlungsschrift), auf die der Sachverständige folgendermaßen antwortete (siehe auch Nebenbestimmung FW10):

*Zu Beilage 02 Stellungnahme zur Zusammenfassenden Bewertung:*

*Die Projektwerberin führt in ihrer Stellungnahme zusammengefasst aus, dass im Fachbeitrag Biologische Vielfalt im Kapitel 5.2.8 die lichte Höhe der Brücke über die Warme Fische irrtümlich mit 4,5 m angegeben wurde, die tatsächliche lichte Höhe in den Randfeldern nur zwischen 1,0 m bis 1,5 m und im Mittelfeld bis zu 3,2 bis 3,5 m betragen.*

*Die Projektwerberin weist darauf hin, dass die Funktionalität der Wildquerung für den Trassenabschnitt im Waldbestand zwischen Leitha und Warmer Fische aber jedenfalls gegeben ist, da dort insgesamt 3 Flutbrücken situiert sind und die Flutbrücke 5 (km 116,516), welche eine lichte Weite von 33,3 m und einer Tiefe von 11,5 m aufweist, mit einer lichten Höhe von zumindest 3,7 m des zumeist trockenen Gerinnebett die volle Funktionalität für potentielle Querungen von Reh- und Schwarzwild sowie weiterer Kleintierarten garantiert.*

*Aus wildökologischer Sicht ist dazu zu bemerken, dass für die in der Zusammenfassung vorgenommene Bewertung einer geringfügigen Barrierewirkung des Vorhabens im Bereich der Leitha-Auen jedenfalls eine Wildquerungshilfe vorhanden sein muss, die den Kriterien der RVS Wildschutz für die Zielwildart Rehwild entspricht. Dies beinhaltet lt. RVS Wildschutz eine Lichte Höhe von mind. 3,5 m und eine Lichte Weite von mind. 15 m. Diese Kriterien sind in der RVS für günstige Bedingungen vorgesehen, die für die konkrete Flutbrücke gegeben sind (Lichte Weite insg. rd. 30 m, ungestörte Lage im Wald, geringe Tiefe, Sichtbarkeit des gegenüberliegenden Bewuchses). Um die Annahme der Flutbrücke 5 als Wildquerung sicherzustellen, wird folgende Auflage ergänzt:*

*„Die Flutbrücke 5 bei km 116,516 ist so auszuführen bzw. das Gelände unter der Brücke so zu gestalten, dass im Mittelfeld der Flutbrücke eine Lichte Höhe von mind. 3,5 m auf einer Breite von 5 m über die gesamte Tiefe der Brücke gegeben ist. Im Rest des Mittelfeldes muss die Lichte Höhe mind. 2,5 m, in den Seitenfeldern mind. 2 m betragen.“*

*Martin Kühnert e.h.*

Der Sachverständige für Forstwesen, Waldökologie und Wildökologie (FW) führt im Fragenbereich 4 der Zusammenfassenden Bewertung (siehe unter Punkt E001b.4) zur Beeinträchtigung von Wildtieren durch Lärm und Erschütterungen Folgendes aus:

*Über die Wirkungen von Erschütterungen auf jagdbare Wildtiere ist wenig bekannt. Falls überhaupt Wirkungen auftreten, ist – vergleichbar mit Lärm – mit einem Rückzug aus dem Baustellen- bzw. Anlagennahbereich zu rechnen. Da davon auszugehen ist, dass der Wirkraum von Erschütterungen für Wildtiere weit kleiner ist, als jener des Faktors Lärm, sind keine relevanten Wirkungen in Bau- und Betriebsphase zu erwarten. Durch Lärmimmissionen werden sich Wildtiere zwar anfänglich von der näheren Umgebung der Baufelder zurückziehen, jedoch nach und nach an den als ungefährlich erkannten Bau- und Betriebslärm anpassen. Dies wird auch durch eigene Beobachtungen belegt, wo Rehwild in unmittelbarer Nähe stark befahrener Straßen bei der Äsung angetroffen wurde. Dokumentiert ist auch, dass an der A22 Donauufer Autobahn das ansonsten sensible Rotwild sogar tagsüber bis 30 m an die Autobahn heran zur Äsung auszog. Potentiell sensibler auf Lärm reagieren Vögel, wobei bei Federwild im Untersuchungsraum das Rebhuhn als sensible Indikatorart gelten kann, da das Zusammenfinden der Kette durch bestimmte Rufe erfolgt, und sich die Tiere bei einem entsprechenden Lärmpegel nicht mehr gegenseitig hören können. Verschiedene Untersuchungen vermuten einen Rückgang der Brutdichte in der Nähe stark befahrener Straßen. Aktuelle Untersuchungen belegen jedoch, dass im Einflussbereich z.B. der B7 die Rebhuhbestände trotz der starken Lärmbelastung in den letzten 10 Jahre zugenommen haben. Wichtiger als der Lärmpegel dürfte für die Entwicklung des Rebhuhns das Vorhandensein von Brachflächen mit ausreichend Nahrung und Deckung sein. Es ist davon auszugehen, dass die im Projekt vorgesehenen ökologischen Ausgleichsmaßnahmen die nachteiligen Auswirkungen der zusätzlichen Schallemissionen überwiegen. Insgesamt ist für Bau- und Betriebsphase durch Lärm von geringfügig nachteiligen Auswirkungen auszugehen.*

Der Sachverständige für Forstwesen, Waldökologie und Wildökologie (FW) führt im Fragenbereich 4 der Zusammenfassenden Bewertung (siehe unter Punkt E001b.10) zur Trennwirkung, zu den Wildquerungen und den Ausgleichsflächen Folgendes aus:

*Auf die Trennwirkung des Vorhabens wurde in der Zusammenfassenden Bewertung ausführlich eingegangen.*

*Im Projekt sind 7 Wildquerungsmöglichkeiten, und zwar alle als Unterführungen im Bereich von Gewässern bzw. von Flutbrücken vorgesehen. Dabei entspricht die Wildquerungsmöglichkeit „Brücke über Warme Fischa“ mit einer Lichten Weite von 125 m und einer Lichten Höhe 4,5 m und einem Abstand zum nächsten Wohnhaus von über 300 m und zum nächsten Siedlungsgebiet von über 500 m den Anforderungen der RVS Wildschutz an eine Wildquerungshilfe der Kat. A. Stuft man die Leithaauen nördlich von Ebenfurth als regional bedeutsamen Wildwechsel ein (nach Süden fließt die Leitha durch geschlossenes Siedlungsgebiet), dann ist eine Wildquerungshilfe der Kategorie B für die Erhaltung der Durchgängigkeit erforderlich. Die Brücke über die Warme Fischa übererfüllt die Anforderungen der RVS an eine Wildquerungshilfe der Kat. B.*

*Die Flutbrücken und die Brücke über die Leitha erfüllen zwar die Kriterien der RVS hinsichtlich Lichte Höhe nicht, für Reh- und Schwarzwild sowie für kleinere Säugetiere ist die Lichte Höhe aber angesichts der kurzen Distanz ausreichend. Damit ist die Lebensraumvernetzung im Bereich der Leithaauen ausreichend gegeben.*

*Im Bereich der Siedlungsgebiete von Pottendorf, Ebenfurth und Neufeld sind Wildquerungsmöglichkeiten nicht erforderlich. Auch im Abschnitt zwischen dem südlichen Ortsrand von Pottendorf und dem nördlichen Ortsrand von Ebenfurth ist eine Wildquerungshilfe nicht zwingend erforderlich, da der durch die Pottendorfer Linie abgetrennte*

*Lebensraum aufgrund der Siedlungsnähe und des Fehlens von Gehölzstrukturen (es handelt ausschließlich sich um siedlungsnahes, weitgehend gehölzfreies Ackerland) nur wenig als Lebensraum für Wildtiere geeignet ist. Für die Wildtiere ist aber ein Ausziehen aus den Leithaauen auf die angrenzenden Felder bis zu einem Abstand von rd. 300 m weiterhin möglich.*

*Die Korridorfunktion der Leitha und der flussbegleitenden Auwälder wird durch das Vorhaben aus forstfachlicher wildökologischer Sicht nicht erheblich beeinträchtigt. Insgesamt ist durch Trennwirkungen für die Bau- und Betriebsphase von geringfügigen nachteiligen Auswirkungen auf Wild und Jagd auszugehen.*

*Die Korridorfunktion der Leitha und der flussbegleitenden Auwälder wird durch das Vorhaben aus forstfachlicher wildökologischer Sicht nicht erheblich beeinträchtigt. Insgesamt ist durch Trennwirkungen für die Bau- und Betriebsphase von geringfügigen nachteiligen Auswirkungen auf Wild und Jagd auszugehen.*

*Die im Projekt vorgesehenen Ausgleichsflächen sind in den Einreichunterlagen in den Maßnahmenplänen (Einlagen 202.1 – 202.5) verortet. Daraus ist ersichtlich, dass ein großer Teil der Ausgleichsmaßnahmen in den oder am Rand der Leitha-Auen geplant sind. Die innerhalb des Gleisdreiecks der Rückschleife geplanten Aufforstungen sind primär als Ersatzaufforstungen (und damit als forstliche und nicht als wildökologische Ausgleichsmaßnahmen) von Bedeutung. Wenngleich die Aufforstungen innerhalb des Gleisdreiecks nicht für Schalenwild als Ausgleichsmaßnahme zu rechnen sind, haben sie doch für kleineres Haarwild und für Federwild Bedeutung als ein von menschlicher Anwesenheit ungestörter Bereich.*

*Die Ausgleichsaufforstungen und Brachflächen haben bereits kurz nach der Umsetzung für viele Niederwildarten (z.B. Rebhuhn, Hase, Fasan) ihre volle Funktionsfähigkeit, da die aufkommende krautige Vegetation bereits nach kurzer Zeit Deckung und Nahrung bietet. Für Schalenwild ist mit 5 Jahren zu rechnen, bis die Aufforstungen ausreichend Deckung bieten bzw. allfällig gezäunte Ausgleichsaufforstungen gesichert (= dem Äser entwachsen) sind, und die Zäune entfernt werden können.*

*Aus Sicht des Fachgebietes Wildökologie kann der Verlust von Waldflächen und Ganzjahreslebensräumen für Wildtiere durch die geplanten Maßnahmen ausgeglichen werden.*

Hinsichtlich der Thematik der Lage der Ersatzaufforstungen wird auf die Beantwortung des Sachverständigen für Forstwesen, Waldökologie und Wildökologie (FW) auf Seite 44f der Verhandlungsschrift und die daraus hervorgegangene Nebenbestimmung IV.1.5.5 (FW05) verwiesen.

### **VII.3.9 Zu Ausgleichsflächen außerhalb des Natura 2000-Gebiets**

Vorgebracht wurde von der Niederösterreichischen Umweltschutzkommission, der Bürgerinitiative und von Nachbarn (vertreten durch Haslinger / Nagele Rechtsanwälte GmbH), dass sich Ausgleichsflächen außerhalb des Natura 2000-Gebiets (zB im Bereich der Rückfahrschleife) befinden und daher nicht als adäquater Lebensraum angeführt werden.

Der Sachverständige für Forstwesen, Waldökologie und Wildökologie (FW) führt im Fragenbereich 4 der Zusammenfassenden Bewertung (siehe unter Punkt D003.4) dazu aus, dass in den in den Maßnahmenplänen (ON 202.1 – 202.5) ersichtlich ist, dass ein großer Teil der Ausgleichsmaßnahmen in den oder am Rand der Leitha-Auen geplant sind. Die innerhalb des Gleisdreiecks der Rückschleife geplanten Aufforstungen sind primär als Ersatzaufforstungen

(und damit als forstliche und nicht als wildökologische Ausgleichsmaßnahmen) von Bedeutung.

Der Sachverständige für Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inkl. biologische Vielfalt und Naturschutz) (ÖK) führt im Fragenbereich 4 der Zusammenfassenden Bewertung (siehe unter Punkt D003.3) aus, dass hinsichtlich des Eingriffs ins Natura 2000-Gebiet gemäß Artikel 6 Absatz 4 der FFH-Richtlinie mit zu berücksichtigenden Ausgleichsmaßnahmen die globale Kohärenz der Gebiete gewahrt bleibt und ergänzt (siehe unter Punkt D008.1), dass die notwendigen Aufforstungen und Waldstrukturverbesserungen ausschließlich im oder anschließend an das Natura 2000-Gebiet zulässig sind und zu diesem Punkt seitens des Sachverständigen eine zusätzliche Vorschreibung formuliert wurde.

Die vorgesehenen Ausgleichsflächen bzw. Strukturverbesserungsmaßnahmen finden sich planlich dargestellt in der Naturverträglichkeitserklärung (ON 311.2).

Der Sachverständige für Gewässerökologie (GW) führt im Fragenbereich 4 der Zusammenfassenden Bewertung (siehe unter Punkt D007.6) ergänzend aus, dass Ausgleichsflächen an der Leitha unmittelbar an das Natura 2000 Gebiet anschließen und der langfristigen Sicherung der dynamischen Flussentwicklung im Nahbereich des Vorhabens dienen. Ein gewässerökologisches Monitoring deckt die Bauphase sowie den Zustand nach Baufertigstellung ab. Langfristig erfolgt die Beobachtung des ökologischen Zustandes der Leitha im Rahmen der amtlichen Gewässerzustandsüberwachung, da einzelne Maßnahmen nur im Verbund mit den im Rahmen der Umsetzung des nationalen Gewässerbewirtschaftungsplan zur Verbesserung des ökologischen Zustandes des Wasserkörpers Vorgesehenen ihre Wirksamkeit entfalten.

Auf die Ausführungen zur Alternativenprüfung wird verwiesen.

### **VII.3.10 Zu den Auswirkungen auf Fledermäuse und zum Antrag auf Begehung des betroffenen Waldgebiets**

Vorgebracht wurde von der Bürgerinitiative, dass im Projektgebiet nachgewiesene Fledermausarten in der UVE nicht bzw. mangelhaft dargestellt wurden, Fledermäuse unter strengem Schutz stehen und im Anhang IV der Fauna Flora-Habitat-Richtlinie (FFH-Richtlinie) – davon neun Arten zusätzlich im Anhang II – aufgelistet und in Niederösterreich auch nach dem NÖ Naturschutzgesetz 2000 und der NÖ Artenschutzverordnung mit ihren Quartieren und Lebensräumen streng geschützt sind, Fledermauskästen keine ausreichende vorgezogene CEF-Maßnahme darstellen, die Entnahme von höhlen- oder quartierreichen Altbäumen hinsichtlich Fledermausquartieren nicht durch Aufforstung von Jungbäume ersetzt werden kann und nicht alle Fledermausarten sich anhand von Rufaufnahmen bestimmen lassen.

Der Sachverständige für Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inkl. biologische Vielfalt und Naturschutz) (ÖK) führt im Fragenbereich 4 der Zusammenfassenden Bewertung (siehe unter Punkt D004A.a) aus, dass sich eine ausführliche Darstellung der im Gebiet vorkommenden Fledermausarten in den Einlagen 311.01 (Fachbericht Biodiversität sowie Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume) findet. Die Erhebungen für diese Artengruppe wurden nach dem Stand der Technik von fachkundigen Biologen durchgeführt und durch Literaturangaben ergänzt. Die im Projekt vorgesehenen 10 Fledermauskästen wurden auch seitens des Sachverständigen als nicht ausreichend erachtet. Diesbezüglich sind ergänzende Maßnahmen vorzuschreiben (siehe Maßnahmenkatalog). Auch die Aussage, dass Fledermauskästen nicht

zwangsläufig als Ersatzhabitate geeignet sind, wird unterstützt. Zu diesem Punkt wurden ebenfalls Ergänzungen vorgenommen (Sicherung Altholz- u. Biotopbäume, Totholzpyramiden).

Hinsichtlich dem Thema Erhebungen/Kartierungen antwortete der Sachverständige für Ökologie (ÖK) in der mündlichen Verhandlung (siehe VH-Schrift, Seite 76), dass die Erhebungen für die Artengruppe der Fledermäuse entsprechend dem Stand des Wissens und durch ausgewiesene Kenner der Fledermausfauna durchgeführt wurden. Die Erhebungen sind plausibel und vollständig und von hoher fachlicher Aussagekraft. Mit den vorliegenden Daten können alle Wirkungen des Vorhabens in Hinblick auf die Fledermausfauna beurteilt werden. Dies gilt sowohl für die Beurteilung des Schutzgutes „Biologische Vielfalt, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume“ gem UVP-G als auch für die Belange des unions- und landesrechtlichen Artenschutzes. Da die Auswirkungen von Windkraftanlagen mit jenen eines Eisenbahnvorhabens nicht vergleichbar sind, sind auch wirkungsbezogene Vergleiche nicht zulässig.

Hinsichtlich dem Thema Kompensation antwortete der Sachverständige für Ökologie (ÖK) in der mündlichen Verhandlung (siehe VH-Schrift, Seite 76), dass diese Frage im Gutachten ausführlich beschrieben wurde. Zur Kompensation einer möglichen zeitversetzten Annahme von Fledermauskästen wurden zusätzliche Maßnahmen vorgeschrieben (Sicherung Altbäume, Neuanlage Biotopbäume, Aufwertung Waldhabitats). Diese Maßnahmen sind geeignet, eine ev. verzögerte Annahme zu kompensieren.

### **VII.3.11 Zur SUP-Pflicht (strategische Prüfung Verkehr)**

Vorgebracht wurde von der Bürgerinitiative und von Nachbarn (vertreten durch Haslinger / Nagele Rechtsanwälte GmbH), dass mit Verweis auf § 6 abs. 1 z 8 UVP-G 2000, die SUP-Richtlinie und das SP-V-Gesetz für das gegenständliche Vorhaben keine strategische Umweltprüfung durchgeführt wurde.

Der Sachverständige für Eisenbahnbau aus bautechnischer Sicht führt in der Zusammenfassenden Bewertung (siehe dort unter Punkt 1 „Strategische Prüfung Verkehr“) aus, dass das Vorhaben keine Netzveränderung und keine neue Verordnung bezüglich einer Erklärung zur Hochleistungsstrecke bedingt, sondern lediglich einen Bestandsausbau der bestehenden Hochleistungsstrecke darstellt.

Hinsichtlich der SUP-Pflicht ist zunächst Folgendes festzuhalten: Gemäß § 1 Abs. 1 iVm § 2 Abs. 2 Z1 iVm § 3 Abs. 1 Z1 lit a des Bundesgesetzes über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V-Gesetz), BGBl. I Nr. 96/2005 idGF BGBl. I Nr. 25/2014, ist bei Netzveränderungen an Hochleistungsstrecken bereits vor Erstellung von Verordnungsentwürfen zur Erklärung von weiteren geplanten oder bestehenden Eisenbahnen zu Hochleistungsstrecken gemäß § 1 Hochleistungsstreckengesetz eine strategische Prüfung durchzuführen.

Die ho. Behörde geht – wie auch schon in der mündlichen Verhandlung verkündet – daher davon aus, dass für das gegenständlich eingereichte Vorhaben keine Verpflichtung zur Durchführung einer strategischen Prüfung besteht bzw. bestand. Beim gegenständlichen Vorhaben handelt es sich nicht um einen Plan bzw. ein Programm im Sinne der sog. „SUP-Richtlinie“ (Richtlinie 2001/42/EG des europäischen Parlaments und des Rates über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme) bzw. um eine Netzveränderung des bundesweiten hochrangigen Verkehrswegenetz, sondern vielmehr bereits um ein konkret ge-

plantes Einreichprojekt (inklusive Umweltverträglichkeitsprüfung/UVP) zum Ausbau von bereits zu Hochleistungsstrecken erklärten Eisenbahnstrecken (gemäß 1. und 3. HIG-Verordnung). Durch die geplante Herstellung einer Direktverbindung (= Vorhabensteil Schleife Ebenfurth) und den damit verbundenen Entfall des bisher in Ebenfurth notwendigen Wendens von Zügen (sog. „Stürzen“) bei Fahrten auf der bereits im Bestand gefahrenen Strecke von Neufeld an der Leitha in Richtung Pottendorf/Wien und umgekehrt, wird keine neue SUP-pflichtige Relation (Verkehrsverbindung zwischen bisher nicht verbundenen Orten) geschaffen, die einer Anpassung der Strecke „Wien – Eisenstadt - ...“ laut 3. HIG-Verordnung bedarf. Unabhängig davon würde eine allfällige SUP-Pflicht ohnehin keine Bindungswirkung für die UVP-Genehmigung entfalten (vgl. VwGH Ro 2019/04/0021 zur 380 kV-Leitung Salzburg).

### **VII.3.12 Zu den Auswirkungen auf Gewässer generell (inkl. Einsatz von Herbiziden/Pflanzenschutzmittel)**

Vorgebracht wurde von der Bürgerinitiative und von Nachbarn (vertreten durch Haslinger / Nagele Rechtsanwälte GmbH), dass das Vorhaben mit negativen Auswirkungen auf Oberflächen- und Grundwasserhaushalt (Grundwasserressourcen) mit Verweis auf die EU-Wasserrahmenrichtlinie (EU-WRRL) einhergeht und insbesondere wegen den auf die Betriebsdauer prognostizierten Auswirkungen auf Grundwasser und Brunnen durch die geplanten Versickerungen sowie durch den Herbizideinsatz im Natura 2000-Gebiet und im Grundwasserschutzgebiet nicht zu genehmigen ist.

Die Sachverständige für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer (WT) führt im Fragenbereich 4 der Zusammenfassenden Bewertung (siehe unter Punkt D004E.1) dazu Folgendes aus:

#### Thematik quantitative Auswirkungen auf den Wasserhaushalt in der Betriebsphase

*Die auf den Bahnanlagen anfallenden Niederschlagswässer werden in Drainageleitungen bzw. in Bahngräben gefasst und den Versickerungsbecken und -mulden zugeführt. Die Versickerungsanlagen sind gemäß den normativen Grundlagen mit einem 30 cm starken Bodenfilter ausgestattet, der zur Vorreinigung dient. Die Quantität der abzuführenden Menge ist abhängig von der anfallenden Regenmenge. Die Versickerungsanlagen sind auf ein Niederschlagsereignis mit 10 jährlicher Wiederkehrwahrscheinlichkeit bemessen worden.*

*Einleitungen oder Ausbringungen in die Oberflächengewässer sind nicht vorgesehen.*

#### Thematik wissenschaftlicher Untersuchungsstand

*Die Dimensionierung der Versickerungsanlagen basiert auf den gültigen Vorgaben*

- *des ÖBB-Regelwerk 09.04*
- *der ÖNORM B 2506-1 Regenwasser-Sickeranlagen für Abläufe von Dachflächen und befestigten Flächen*
- *der DWA A 138 Versickerungsanlagen*
- *der DWA A 117 Regenrückhalteräume*

*Aus Sicht des Fachgebietes sind die Planungen der Versickerungsanlagen nach dem geltenden Stand der Technik erfolgt.*

#### Thematik Herbizid Anwendung und Starkregenereignisse

*Bei den eingesetzten Herbiziden handelt es sich um auf die Blätter wirkende Blattherbizide bzw. Netzmittel. Die Ausbringung der Herbizide erfolgt mittels Spritzzug mit opti-*

*scher Grünerkennung und EDV gestützter Spritzsteuerung für den präzisen punktgenauen Einsatz. Durch die Grünerkennung wird es möglich, nur dort Spritzmittel aufzubringen, wo auch tatsächlich Pflanzenwuchs im unmittelbaren Gleisbereich vorhanden ist. Die gesamte detaillierte Beschreibung zum Herbizideinsatz ist im Fachbericht Geotechnik und Hydrogeologie, EZ 314.1, unter 5.4.1.2 ersichtlich.*

*Im Fall eines Regenereignisses ist eine Abschwemmung der Pflanzenschutzmittel nicht ausgeschlossen. Die Versickerungsanlagen sind mit Bodenfiltern ausgestattet, die zur Vorreinigung dienen. Bei dieser Bodenpassage kann ein Rückhalt infolge Adsorptionsvorgängen bzw. auch Abbau- oder Umbauvorgänge erfolgen, vgl. Abfallwirtschaft, EZ 316.1.*

*Bei Auftreten eines Starkregenereignisses kommt es aufgrund der größeren Wassermenge, die zu den Versickerungsanlagen transportiert wird, zu Verdünnungseffekten. Es wird darauf hingewiesen, dass den Versickerungsbecken Absetzbecken vorgeschaltet sind, in denen absetzbare/sedimentierbare Stoffe entfernt werden. Ausgehend von den adsorptiven Eigenschaften der eingesetzten Pflanzenschutzmittel ist eine Entfernung über die mechanische Reinigungsstufe denkbar.*

Der Sachverständige für Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik (HD) führt im Fragenbereich 4 der Zusammenfassenden Bewertung (siehe unter Punkt D004E.1) dazu Folgendes aus:

*Grundsätzlich wird auf die Beantwortung der Frage B001.2 verwiesen. Eine Aufhöhung des Grundwasserspiegels um wenige Zentimeter im Nahbereich der Versickerungsbecken wird vom SV als geringfügig erachtet. Die Versickerung über humusierte Becken entspricht dem Stand der Technik. Ein mehr als geringfügige Auswirkung auf die Grundwasserqualität ist nicht zu erwarten. Hinsichtlich des Einsatzes von Herbiziden im Gleisbereich wurde ein Auflagenvorschlag vom SV formuliert. Es dürfen ausschließlich Herbizide zum Einsatz kommen welche von der Bundesagentur für Ernährungssicherheit zugelassen sind. Die Herbizidausbringung ist nur bei absehbar trockener und windarmer Witterung durchzuführen. Die denkmöglichen geringfügigen Änderungen der Grundwasserqualität bzw. lokale Änderungen des Grundwasserstande um wenige Zentimeter steht sicher nicht dem Erhaltungszustand, dem Erhaltungsgrad oder den Erhaltungszielen der FFH-Richtlinie entgegen.*

Der Sachverständige für Abfallwirtschaft ergänzt im Fragenbereich 4 der Zusammenfassenden Bewertung (siehe unter Punkt D004E.1) die Aussagen der beiden anderen Sachverständigen insoweit, dass die gereinigten Oberflächengewässer nach der Bodenpassage der Versickerungsanlagen (bzw. über deren chemisch dafür geeigneten Bodenschichten) auch die Grenzwerte der Qualitätszielverordnung Chemie Grundwasser einhalten und eine qualitativ nachteilige Beeinflussung des Grundwassers vermieden wird. Es werden biologisch leicht abbaubare Schmiermittel verwendet oder durch bauliche Adaptierungen der Bestandstrasse künftig schmiermittelfreie Weichen errichtet werden.

Hinsichtlich Herbizideinsatz weist der Sachverständige darauf hin, dass die beiden von der Projektwerberin angegebenen Pflanzenschutzmittel „Nozomi“ und „Chikara“ glyphosatfrei (im Gegensatz zu den glyphosathaltigen Pflanzenschutzmitteln in dem von der Bürgerinitiative zitierten Bericht des Umweltbundesamtes [R. Sattelberger] aus dem Jahr 2001) sind, im Pflanzenschutzmittelregister des Bundesamtes für Ernährungssicherheit eingetragen und für die Anwendung im Freiland (Gleisanlagen) zugelassen sind.

Der Sachverständige für Abfallwirtschaft ergänzte seine diesbezügliche Aussage in der mündlichen Verhandlung (siehe VH-Schrift Seite 20; siehe auch Nebenbestimmung IV.1.7.11 (AW11)) folgendermaßen:

*In den ergänzenden Auskünften an die UVP Behörde gemäß § 24c (6) UVP-G hat die Konsenswerberin bekannt gegeben, dass auf dem Streckenabschnitt Strecke 2063 und Strecke 2064 auf einer Länge von 11,892 km im Jahr 2022 insgesamt 2,088 kg des Pflanzenschutzmittels Nozomi bzw. 0,348 kg des Pflanzenschutzmittels Chikara eingesetzt wurden. Beide verwendeten Pflanzenschutzmittel sind glyphosatfrei. Eine Überprüfung der beiden verwendeten Pflanzenschutzmittel durch den Sachverständigen für Abfallwirtschaft beim Bundesamt für Ernährungssicherheit (BAES) hat ergeben, dass das Pflanzenschutzmittel Chikara dort unter der Nummer 3106-0 registriert ist und den Wirkstoff Flazasulfuron enthält. Das Pflanzenschutzmittel Nozomi ist dort unter der Nummer 3013-0 und enthält den Wirkstoff Flumioxazin.*

*Generell erfolgt der Einsatz von Herbiziden zur Bekämpfung des Pflanzenbewuchses nach folgendem Konzept:*

*Die chemische Vegetationskontrolle wird dabei mit einem modernen Spritzzug (Multi Modul Train), der mit einer optischen Grünerkennung und einer EDV-gestützten Spritzsteuerung für den präzisen, punktgenauen Einsatz ausgestattet ist, durchgeführt.*

*Außerdem werden auch jene Bereiche vom Einsatz des Pflanzenschutzmittels ausgenommen, wo aufgrund behördlicher oder sonstiger Vorschriften der Einsatz dieser Spritzmittel nicht gestattet ist. Die dabei eingesetzte Grünerkennung ermöglicht es nur dort Spritzmittel aufzubringen, wo auch tatsächlich Pflanzenwuchs im unmittelbaren Gleisbereich vorhanden ist. Es werden ausschließlich – dem Stand der Technik entsprechende – umweltverträgliche, auf die Blätter wirkende Blattherbizide bzw. Netzmittel zum Einsatz gebracht.*

*Bei sämtlichen Pflanzenschutzmitteln handelt es sich um solche, die vom BAES (Bundesamt für Ernährungssicherheit) für einen Einsatz im Gleisbereich zugelassen wurden und im Pflanzenschutzmittelregister entsprechend eingetragen sind.*

*Hinsichtlich des Einsatzes von Entkrautungsmitteln kann daher davon ausgegangen werden, dass gegenüber dem Ist-Zustand keine nachteiligen Auswirkungen auf die Grundwasserqualität resultieren.*

*Durch die gewählte Vorgangsweise wird zudem sichergestellt, dass die eingesetzten Herbizid-Produkte nicht auf die umliegenden und anrainenden Grundstücke gelangen können.*

Der Sachverständige für Agrarwesen und Boden (LW) merkte zum gleichen Thema im Fragenbereich 4 der Zusammenfassenden Bewertung (siehe unter anderem unter Punkt D009.4) an, dass für die ÖBB für die Verwendung von Pflanzenschutzmitteln die gleichen gesetzlichen Regeln wie für Landwirte gelten.

Seitens der ho. Behörde wird darauf hingewiesen, dass die wesentlichen Bestimmungen der Wasserrahmenrichtlinie in §§ 30a ff WRG 1959 in nationales Recht umgesetzt wurden und wird darüber hinaus auf die Erwägungen zu den Genehmigungsvoraussetzungen gemäß Wasserrechtsgesetz unter Punkt V.5 der Begründung verwiesen.

### **VII.3.13 Zu den Auswirkungen auf Käfer und Vögel**



Vorgebracht wurde von der Bürgerinitiative, dass die Aussagen sowie vorgesehene Schutzmaßnahmen in der UVE (ON 201) zu Käfern sowie zu Vögeln nicht ausreichend bzw. widersprüchlich sind.

Der Sachverständige für Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inkl. biologische Vielfalt und Naturschutz) (ÖK) führt im Fragenbereich 4 der Zusammenfassenden Bewertung (siehe unter Punkt D006.2) aus, dass sich das in der Einwendung angeführte erste Zitat aus der Naturverträglichkeitserklärung (ON 311.02) nicht auf die eingereichte Auswahltrasse bezieht, sondern auf die Variante 6C-R mKA (Trassenvariante über die Leitha), welche gegenüber der eingereichten Variante als deutlich ungünstiger seitens der Projektwerberin beurteilt wurde. Maßnahmenflächen sind auf Bestandsdauer des Vorhabens zu sichern, sollen im Bereich des Natura 2000-Gebietes als Waldlebensräume vom Typ der Harten Au entwickelt werden, sind ausschließlich im Anschluss an bestehende Waldflächen im Augebiet anzulegen und wurde für die Entwicklung in Richtung Zielzustand und für eine gegebenenfalls notwendige Anpassung der Pflegemaßnahmen ein langfristiges Monitoring vorgeschrieben.

In Hinblick auf die Aussagen zu den geschützten Käferarten können Lärmschutzwände entlang der Waldbestände und im Bereich der Querung über die Warme Fische die Wahrscheinlichkeit von Kollisionen mit Schienenfahrzeugen stark herabsetzen, sind jedoch Auswirkungen auf die Population dieser Arten wegen der geringen Anzahl der Züge auf der Strecke nicht anzunehmen und wurden vorsorglich – neben Waldstrukturverbesserungen für die Verbesserung der Habitatausstattung und damit zur Absicherung der Populationen für diese Arten – weitere Maßnahmen vorgeschrieben (Sicherung Altbäume, Errichtung Totholzpyramiden).

Im Hinblick auf Mittelspecht und Schwarzspecht kann durch Beschränkung des Rodungszeitraumes eine Zerstörung von während der Brutzeit besetzten Höhlen und damit die Tötung von noch flugunfähigen Jungtieren oder die Beschädigung von Gelegen verhindert werden. Es bestehen während der Bauphase in den verbleibenden Waldbeständen für beide Arten ausreichend Ressourcen, die durch zusätzliche Maßnahmen (Sicherung von Altbäumen, Biotopbäumen, Anlage Totholzpyramiden) abgesichert werden und weshalb mit keinen Auswirkungen auf das Einzelvorkommen und die Populationen der beiden Arten auszugehen ist.

Die angesprochene Nutzung der Abbruchwände an der Leitha als Brutplatz für den Eisvogel ist belegt. Auswirkungen des Vorhabens sind jedoch aufgrund des Abstandes zum Vorhaben nicht gegeben.

Die angesprochene Lebensraumeignung für den Schwarzstorch wird durch das Vorhaben – insbesondere im Vergleich der Nutzung der Leitha als Erholungsraum – nicht eingeschränkt. Die im Projekt durchgeführten vogelkundlichen Untersuchungen wurden zu allen Jahreszeiten durchgeführt über mehrere Jahre durchgeführt und entsprechen den aktuellen Methodensstandards. Hier wurden auch jene Arten erfasst, welche die Lebensräume ausschließlich als Nahrungshabitat (z.B. Großgreife) oder als kurzfristigen Rastplatz für den Durchzug nutzen. Auswirkungen für diese Arten durch Flächenverlust oder Störung sind jedoch nicht gegeben, da ausreichend geeignete Lebensräume vorhanden sind.

Zum Vorkommen des Alpenbocks und des Hirschkäfers beantwortete der Sachverständige für Ökologie (ÖK) in der mündlichen Verhandlung die zum 2. Edikt eingelangte Stellungnahme (siehe Seite 28 der Beilage ./18 zur Verhandlungsschrift „*Gutachterliche Auseinandersetzungen mit den Einwendungen vor der Verhandlung (09.06.2023)*“) so, dass diese beiden Arten für die Reproduktion spezielle Habitate benötigen. Für den Alpenbock sind dies vor allem besonnte, abgestorbene oder stark geschwächte Bergahorn oder Buchenstämme. Solche Strukturen sind im Bereich der Projekttrasse nicht zu finden. Fehlen solche Strukturen zur Eiablage, so werden auch geschlagerte Stämme und Brennholz angenommen. Neben der Flugfähigkeit

des Alpenbocks erklärt dies auch Vorkommen außerhalb der eigentlichen Vermehrungshabitate. Der Hirschkäfer benötigt für die Eiablage alte, starke Bäume, die entweder bereits abgestorben sind oder große Morschungen im Bereich des Stammfußes aufweisen, in dem sich die Larven mehrere Jahre bis zur Verpuppung aufhalten. Die beanspruchten Waldbereiche weisen im Gegensatz zur Variante 6B-R nur in sehr geringem Ausmaß solche Habitatbäume auf. Zur Flugzeit zwischen Mai und Juli können die adulten Tiere jedoch auch deutlich großräumiger angetroffen werden. Für eine Beurteilung sind für die beiden Käferarten primär die Reproduktionshabitate relevant. Zur Vermeidung von artenschutzrechtlichen Konflikten wurden auch für die Projekttrasse für beide Arten zusätzliche Maßnahmen vorgeschrieben.

### **VII.3.14 Zum Kompensationszeitraum für die aufgrund von Rodungen vorgesehenen waldverbessernden Maßnahmen, zu den neu angelegten Waldbeständen und zur Speicherfähigkeit von Kohlendioxid des Waldes (CO<sub>2</sub>-Senke)**

1. Vorgebracht wurde von der Bürgerinitiative und in einer weiteren Stellungnahme, dass waldverbessernde Maßnahmen bzw. neu angelegter Waldbestand Rodungen von Altbaumbeständen mit meist viele Jahrzehnte alten Bäumen nicht bzw. erst nach Jahrzehnten ersetzen kann.

Der Sachverständige für Forstwesen, Waldökologie und Wildökologie (FW) führt im Fragenbereich 4 der Zusammenfassenden Bewertung (siehe unter Punkt D006.2) dazu Folgendes aus:

*Die Zeitdauer bis zum Eintreten der Wirksamkeit von forstlichen und wildökologischen Ausgleichsmaßnahmen hängt stark von der Art der Ausgleichsmaßnahmen und dem jeweiligen Schutzgut ab.*

*Die Ausgleichsaufforstungen und Brachflächen haben bereits kurz nach der Umsetzung für viele Niederwildarten (z.B. Rebhuhn, Hase, Fasan) ihre volle Funktionsfähigkeit, da die aufkommende krautige Vegetation bereits nach kurzer Zeit Deckung und Nahrung bietet. Für Schalenwild ist mit 5 Jahren zu rechnen, bis die Aufforstungen ausreichend Deckung bieten bzw. allfällig gezäunte Ausgleichsaufforstungen gesichert (= dem Äser entwachsen) sind, und die Zäune entfernt werden können.*

*Hinsichtlich Erfüllung der überwirtschaftlichen Waldfunktionen (v.a. Schutz- und Wohlfahrtswirkung) ist bei neu angelegte Waldflächen mit einem Zeitraum von 10 – 20 Jahren zu rechnen, bis hinsichtlich Bodenschutz, Klimaausgleich und CO<sub>2</sub>-Bindung die volle Wirksamkeit gegeben ist.*

*Bei waldverbessernden Maßnahmen, die nicht nur auf eine Verbesserung der Waldfunktionen lt. Forstgesetz abzielen, sondern auch auf eine Verbesserung des Erhaltungszustandes von FFH-Waldlebensräumen, können auch längere Zeiträume (1 Baumgeneration) erforderlich sein, bis ein naturnaher „erwachsener“ Waldbestand z.B. mit ausreichend Totholzanteil entsteht. Da in Auwaldgebieten mit einer vergleichsweise raschen Bestandesentwicklung zu rechnen ist, wird hier ein Zeitraum von mehreren Jahrzehnten (40 – 50 Jahre) erwartet.*

Der Sachverständige für Forstwesen, Waldökologie und Wildökologie (FW) ergänzt im Fragenbereich 4 der Zusammenfassenden Bewertung (siehe unter Punkt D007.6) dazu Folgendes:

*Vom Fachbereich Forstwesen, Wald- und Wildökologie wurden insgesamt Kompensationen für dauerhafte Waldflächenverluste in Form von Ersatzaufforstungen im Ausmaß*

*der 3-fachen Dauerrodungsfläche oder in Form von waldverbessernden Maßnahmen im Ausmaß der 6-fachen Dauerrodungsfläche vorgeschrieben, wobei mindestens die Hälfte der Dauerrodungsfläche durch 3-fache Ersatzaufforstungen zu kompensieren sind. Diese Überkompensation ist erforderlich, da der Ausgleich des Verlustes waldökologische hochwertiger Waldflächen mit einer hohen Wertigkeit überwirtschaftlichen Waldfunktionen z.T. längere Zeiträume benötigt.*

Hinsichtlich der geforderten Einschränkung des zulässigen Raumes für Ersatzaufforstungen auf die Gemeinde Ebenfurth durch die Bürgerinitiative antwortete der Sachverständige für Forstwesen, Waldökologie und Wildökologie (FW) in der mündlichen Verhandlung (VH-Schrift S. 73) dahingehend, dass die Ersatzaufforstungen aus forstfachlicher Sicht vorrangig der Kompensation der entfallenden klimaausgleichenden Wirkung dienen, und daher für den gesamten unterbewaldeten Raum der Leitha Niederung und des südlichen Wiener Beckens eine hohe Wertigkeit der Wohlfahrtsfunktion erfüllen und als Ausgleich geeignet sind. Dessen ungeachtet kann der Raum für Naturschutzausgleichsmaßnahmen selbstverständlich wesentlich enger sein; dies richtet sich nach den Anforderungen des Sachverständigen für Ökologie.

2. Vorgebracht wurde von der Bürgerinitiative und Nachbarn (vertreten durch Haslinger / Nagele Rechtsanwälte GmbH), dass es durch Rodungen von Wald zum Verlust von CO<sub>2</sub>-Senken kommt.

Der Sachverständige für Forstwesen, Waldökologie und Wildökologie (FW) führt im Fragenbereich 4 der Zusammenfassenden Bewertung (siehe unter Punkt D009.5) ergänzt dazu Folgendes aus:

*Durch die Rodung von insgesamt 4,03 ha Wald (3,31 ha dauernd und 0,72 ha befristet) geht diese Waldfläche vorläufig als CO<sub>2</sub>-senke verloren. Da die Dauerrodung durch mindestens 4,97 ha Neuaufforstungen auf Nichtwaldböden zu kompensieren ist, und 0,72 ha befristete Rodungsflächen nach Bauende wieder aufzuforsten sind, stehen dem Waldflächenverlust von 4,03 ha dann 5,69 ha Waldflächen als CO<sub>2</sub>-Senke gegenüber. Allerdings ist die Wirksamkeit von Neuaufforstungen als CO<sub>2</sub>-Senke in den ersten Jahren naturgemäß gering. Erst 10 Jahre nach der Aufforstung ist von einer vollen Wirksamkeit der jährlichen CO<sub>2</sub>-Speicherung im Holz der Bäume zu rechnen; dann allerdings wird durch den Wald mehr CO<sub>2</sub> gespeichert als vor Umsetzung des geplanten Vorhabens. Die Auswirkungen des Waldflächenverlustes auf die CO<sub>2</sub>-Speicherung des Waldes werden als geringfügig bewertet.*

*Vor allem durch die Rodungen im Bereich der Leitha-Auen (Rodungsabschnitt 3 lt. Rodungsoperat: 0,43 ha befristet, 2,09 ha dauernd) geht Wald als Erholungsraum verloren. Dies entspricht einem Anteil von rd. 3 % der gesamten zusammenhängenden Auwaldfläche zwischen Ebenfurth und Pottendorf-Landegg von rd. 80 ha. Durch die geplanten Lärmschutzwände wird der an die Schleife Ebenfurth angrenzende Wald hinsichtlich seiner Erholungsfunktion nur geringfügig beeinträchtigt.*

*Im Waldentwicklungsplan (WEP) wird die Wertigkeit der Erholungsfunktion des Waldes im Bereich der Leitha-Auen als mittel und im restlichen Projektgebiet nur als gering bewertet. Die Wertigkeit der Erholungsfunktion des Waldes wird sich durch das Vorhaben nicht erheblich vermindern; die Auswirkungen werden als geringfügig nachteilig eingestuft.*

### **VII.3.15 Zu den Auswirkungen auf Amphibien**

Vorgebracht wurde von der Bürgerinitiative, dass die Auswirkungen auf Amphibien (zB Rotbauchunke) nicht ausreichend untersucht wurden bzw. widersprüchlich sind.

Der Sachverständige für Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inkl. biologische Vielfalt und Naturschutz) (ÖK) führt im Fragenbereich 4 der Zusammenfassenden Bewertung (siehe unter Punkt D006.3) aus, dass durch die gewählte Trasse keine wasserführenden Amphibienhabitats betroffen sind. In der Betriebsphase werden Landlebensräume durch die Errichtung von Flutbrücken, Durchlässen und durchgehenden Leiteinrichtungen weiterhin gewährleistet und sollen in der Bauphase temporäre Leiteinrichtung die Querung des Baufeldes ermöglichen und damit kollisionsbedingte Mortalitäten verhindern.

### **VII.3.16 Zur Legitimation der Einschreiter (Bürgerinitiative, Nachbarn) zur Erhebung von Einwendungen im Zusammenhang mit dem Unionsrecht**

Vorgebracht wurde von Nachbarn (vertreten durch Haslinger / Nagele Rechtsanwälte GmbH), dass Nachbarn als „Mitglieder der betroffenen Öffentlichkeit“ gemäß Art 2 Z 5 der Aarhus-Konvention, die Verletzung von aus dem Umweltunionsrecht hervorgegangenen Rechtsvorschriften, wie eine durch das geplante Vorhaben bewirkte Zustandsverschlechterungen eines Natura 2000-Gebietes, geltend machen können (mit Verweis auf LVwG VlbG 30.04.2018, LVwG-327-10/2016RI ua; in diesem Sinne auch VwGH 21.06.2021, Ra 2018/04/0078).

Der VwGH hat in Ra 2018/04/0078 vom 21.06.2021 (mit Verweis auf das Urteil des EuGH vom 16. April 2015 in der Rechtssache C-570/13, Karoline Gruber) ausgesprochen, dass Nachbarn im Rahmen der ihnen eingeräumten subjektiven Rechte (im hier angeführten Erkenntnis: § 116 Abs. 3 MinroG) zwar "als Teil der betroffenen Öffentlichkeit" im Sinn der Aarhus-Konvention anzusehen sein mögen (so etwa Schnedl, Umweltrecht [2020] Rz. 100, und Weichsel-Goby/Kuncio, Öffentlichkeitsbeteiligung und Rechtsschutz in Umweltverfahren, in: Schulev-Steindl/Schnedl/Weichsel-Goby [Hrsg.], Partizipation im Umweltrecht [2019] 150 [158]). Wie der VwGH jedoch mit Blick auf die aus der Aarhus-Konvention abgeleitete Parteistellung von Umweltorganisationen schon ausgesprochen hat, sind diese darauf beschränkt, im Verfahren die Beachtung der aus dem Unionsumweltrecht hervorgegangenen Rechtsvorschriften überprüfen zu lassen. Art. 9 Abs. 3 Aarhus-Konvention verpflichtet die Mitgliedstaaten in Verbindung mit Art. 47 GRC dazu, für Mitglieder der Öffentlichkeit im Sinn dieser Bestimmung der Aarhus-Konvention einen wirksamen gerichtlichen Schutz der durch das Recht der Union garantierten Rechte, insbesondere der Vorschriften des Umweltrechts, zu gewährleisten (vgl. etwa VwGH 25.4.2019, Ra 2018/07/0410, mwN). Wie der VwGH jedoch bereits klargestellt hat, kommt es in diesem Zusammenhang entscheidend darauf an, ob im jeweiligen Fall "(auch) der Schutz von Normen des Unionsumweltrechts auf dem Spiel [steht]". Eine inzidente Anwendung des Unionsumweltrechts wird dabei als ausreichend angesehen (vgl. zum Erkenntnis VwGH 18.12.2020Ra 2019/10/0081, in dem es um die inzidente Anwendung des Artenschutzrechts der FFH-Richtlinie und der Vogelschutz-Richtlinie im Rahmen eines Genehmigungsverfahrens nach dem Steiermärkischen Naturschutzgesetz ging, etwa Eberhard/Ranacher/Weinhandl, Rsp-Bericht, ZfV 2021/38-17 f). Eine großzügigere Berücksichtigung der Einwendungen der Nachbarn ist demnach nicht geboten (vgl. VwGH Ra 2018/04/0078 vom 21.06.2021).

Die ho. Behörde geht aufgrund der obig angeführten Judikatur davon aus, dass Nachbarn – im Rahmen ihrer subjektiv öffentlichen Rechte – die Beachtung der aus dem Unionsumweltrecht hervorgegangenen Rechtsvorschriften (wie zum Beispiel jene in der FFH-Richtlinie und dort insbesondere: Naturverträglichkeitsprüfung und Alternativenprüfung gemäß Art. 6 Abs. 3 und 4) zulässigerweise geltend machen konnten, weist jedoch darauf hin, dass diese Bestimmungen ohnehin im gegenständlichen Verfahren inzident zur Anwendung kommen.

### **VII.3.17 Zur vorhabensbedingten Inanspruchnahme von Ackerflächen (inkl. Pachtgründe), Existenzgefährdung (inkl. Gutachten Hans Lughammer) und landwirtschaftliche Wegenetz (inkl. Erreichbarkeit der Felder während der Bauphase)**

Vorgebracht wurde von Nachbarn (Grundeigentümer, Pächter) und der Bürgerinitiative (vertreten durch Haslinger / Nagele Rechtsanwälte GmbH), dass durch die favorisierte Trasse hochwertigste Ackerböden in einem Ausmaß von 10 Hektar in Anspruch genommen werden und dies zu Betriebserschwerungen führt, die wirtschaftliche Existenz der Einschreiter gefährdet und das bestehende landwirtschaftliche Wegenetz (inkl. Erreichbarkeit der Felder während der Bauphase) aushöhlt.

Der Sachverständige für Agrarwesen und Boden (LW) führt im Fragenbereich 4 der Zusammenfassenden Bewertung (siehe unter Punkt D007.2) aus, dass laut Angaben des Eigentümers der betroffene landwirtschaftliche Betrieb eine Bewirtschaftungsfläche von rund 160 Hektar umfasst, wovon rund 65 ha Eigenfläche sind. Das Gst.Nr. 1396 KG Ebenfurth wird dauernd in einer Form beansprucht, dass auch die verbleibenden Restflächen auf Grund der Verformungen als Acker nicht mehr wirtschaftlich nutzbar sein werden und wäre es sinnvoll, jene als ökologische Ausgleichsflächen vorzusehen. Bei projektgemäßer Umsetzung würde der Betrieb insgesamt rund 42 Hektar oder 65% seiner im Eigentum stehenden Ackerflächen bzw. rund 26% der aktuell insgesamt (inklusive Pacht) bewirtschafteten Ackerflächen verlieren. Eine Existenzgefährdung ist auszuschließen, da alle wirtschaftlichen Nachteile im nachfolgenden Grundeinlöseverfahren zu entschädigen sind. Trotzdem ist nicht zu übersehen, dass der landwirtschaftliche Betrieb in seiner derzeitigen Betriebsorganisation bei Projektumsetzung in der eingereichten Form nicht weiterbestehen können wird. Es wird daher aus Sicht des Fachgebietes empfohlen, die Lage ökologischer Ausgleichsflächen so zu planen, dass sie auf ackerbaulich weniger ertragreichen Flächen zu liegen kommen und auch nicht überwiegend zu Lasten eines Betriebs gehen. Neben Gst.Nr. 1396 KG Ebenfurth wird durch die Schleife einzig die Gemeindestraßenverbindung Richtung Landegg durchschnitten und durch eine Unterführung im unmittelbaren Nahbereich gleichwertig wiederhergestellt. Das bestehende landwirtschaftliche Wegenetz bleibt erhalten.

Seitens der ho. Behörde ist anzumerken, dass für Liegenschaften, die von der Trasse selbst in Anspruch genommen werden, eine Enteignungsmöglichkeit nach Eisenbahn-Enteignungsschädigungsgesetz (EisbEG) besteht, sofern das Grundstück nicht ohnehin vertraglich zur Verfügung gestellt wird. Im Fall der Enteignung ist gemäß § 4 Abs. 1 EisbEG das Eisenbahnunternehmen verpflichtet, den Enteigneten für alle durch die Enteignung verursachten vermögensrechtlichen Nachteile gemäß § 365 ABGB schadlos zu halten und ist gemäß § 5 EisbEG bei der Ermittlung der Entschädigung auch auf die Nachteile Rücksicht zu nehmen, die Nutzungsberechtigte, Gebrauchsberechtigte oder Bestandnehmer durch die Enteignung erleiden, und de-

ren Vergütung dem Enteigneten obliegt, sofern der als Ersatz für den Gegenstand der Enteignung zu leistende Betrag nicht zur Befriedigung der gegen den Enteigneten zustehenden Entschädigungsansprüche zu dienen hat.

Ergänzend dazu wird angemerkt, dass nach § 24f Abs. 1 Z 2 lit a UVP-G 2000 Immissionen zu vermeiden sind, die das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn gefährden. Bei der wirtschaftlichen Beeinträchtigung der landwirtschaftlichen Betriebe handelt es sich jedoch nicht um einen gesetzlich verbotenen Eingriff, sondern um eine wirtschaftliche Reflexwirkung auf die Bewirtschaftung anderer, vom Vorhaben nicht berührter landwirtschaftlicher Liegenschaften (vgl. BVwG W102 2227523-1 vom 06.04.2021 zur S 34 Traisental Schnellstraße).

In der mündlichen Verhandlung beantwortete der Sachverständige für Eisenbahnbau aus bautechnischer Sicht (inkl. Eisenbahnkreuzungen), Straßenbau- und Verkehr (ST) die zum 2. Edikt eingelangte Stellungnahme hinsichtlich der Thematik Erreichbarkeit der Felder während der Bauphase (siehe Seite 14f der Beilage ./18 zur Verhandlungsschrift „*Gutachterliche Auseinandersetzungen mit den Einwendungen vor der Verhandlung (09.06.2023)*) so, dass entsprechend Projektunterlagen und vertiefter Auskunft der Projektwerberin vom 09.12.2022 es im Bereich von zu verlegenden oder neu zu errichtenden Straßen und Wegen zu temporären Einschränkungen kommen wird. Es ist jedoch durch vorhandene Ausweichrouten oder provisorische Wegführungen auch in der Bauzeit die Zufahrt zu den Feldern jederzeit gewährleistet, wobei sich jedoch temporär Umwege ergeben werden. Weiters wird darauf hingewiesen, dass entsprechend § 90 STVO für Arbeiten auf oder neben der Straße eine Bewilligung von der zuständigen Behörde zu erwirken ist. Die Bewilligung ist auf Antrag des Bauführers zu erteilen, wenn die Beeinträchtigung nicht wesentlich ist oder wenn es möglich ist, für die Aufrechterhaltung der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs in anderer Weise zu sorgen.

### **VII.3.18 Zu Lärmimmissionen auf landwirtschaftlichen Flächen und im Natura 2000-Gebiet**

Vorgebracht wurde von mehreren Nachbarn (vertreten durch Haslinger / Nagele Rechtsanwälte GmbH), dass sich Lärmimmissionen auf die — vorhabensbedingt nicht in Anspruch genommenen — landwirtschaftlich genutzten Grundstücke (siehe zu den Pferdereitbetrieben unter Punkt VII.3.22 der Begründung) sowie auf das Natura 2000-Gebiet sowie die dort angesiedelten Tierpopulationen auswirken, Lärmwirkungen verharmlosend dargestellt wurden und eine unzumutbare Belästigung durch Lärmimmissionen der Einschreiter nach § 24f Abs 1 Z 2 lit a und c UVP-G 2000 vorliegt.

Der Sachverständige für Humanmedizin (HU) führt im Fragenbereich 4 der Zusammenfassenden Bewertung (siehe unter Punkt D007.3) aus, dass angesichts der Nutzung der genannten Flächen aus humanmedizinischer Sicht vorhabensbedingt keine Gefährdung von Leben oder Gesundheit von Menschen durch Lärmimmissionen zu erwarten ist.

Der Sachverständige für Ökologie (ÖK) führt im Fragenbereich 4 der Zusammenfassenden Bewertung (siehe unter Punkt D009.3) aus, dass die im Projekt vorgesehenen Lärmschutzwände im Auwaldgebiet die Immissionen deutlich und auf ein für die Tierwelt nicht relevantes Ausmaß vermindern können. Zu berücksichtigen ist auch, dass es sich beim Schienenverkehr, im Gegensatz zum Straßenverkehr um keinen Dauerlärm handelt und die vergleichsweise geringe Zugfrequenz von 3 - 4 Zügen/Std. in der Nacht und 5-6 Zügen/Std. unter Tags zu keiner Ver-

schlechterung der Habitatqualität für Waldarten führt. Dazu ergänzt der Sachverständige (unter Punkt E001b.12), dass die Ausgleichsflächen für die Kompensation der Waldflächenverluste außerhalb des Wirkungsbereiches für Lärmimmissionen liegen, womit von keiner Minderung der Habitateignung auf diesen Flächen auszugehen ist.

In der mündlichen Verhandlung beantwortete der Sachverständige für Lärm- und Erschütterungsschutz (LA) die zum 2. Edikt eingelangte Stellungnahme (siehe Seite 21f der Beilage ./18 zur Verhandlungsschrift „*Gutachterliche Auseinandersetzungen mit den Einwendungen vor der Verhandlung (09.06.2023)*“) hinsichtlich der Einwendung, dass die (gegenwärtigen und zukünftigen) Auswirkungen der Lärmbelastung und der erschütterungsbedingten Irritationen auf die genannten Schutzgüter stark verharmlosend dargestellt werden so, dass die gegenständliche Untersuchung der Projektauswirkungen und die durchgeführten Berechnungen, Prognosen und Beurteilungen dem derzeitigen Stand der Technik entsprechen. Zusätzliche Maßnahmen sind aus Sicht des Sachverständigen für Lärmschutz nicht erforderlich. Im Bereich der Au kommt es durch das gegenständliche Projekt zu einer Erhöhung der Schallimmissionen, wobei aber ersichtlich ist, dass unter Berücksichtigung der geplanten Schutzmaßnahmen und Beweissicherungsmaßnahmen (EZ 303.1) die Einhaltung sowie die Kontrolle der Grenzwerte der SchIV gegeben ist.

Seitens der ho. Behörde wird auf die Ausführungen unter Punkt V.1.2 der Begründung zu § 24f Abs 1 Z 2 lit a und c UVP-G 2000 und zur SchIV sowie hinsichtlich der Rechte aus der Nachbareigenschaft auf § 19 Abs. 1 UVP-G 2000 verwiesen. Als Nachbarn/Nachbarinnen gelten demnach nicht Personen, die sich vorübergehend in der Nähe des Vorhabens aufhalten und werden gegenständlich keine Freiflächen gemäß § 2 Abs. 5 SchIV eingewendet, die vor Lärm zu schützen wären. Hinsichtlich der Beeinträchtigung des Natura 2000-Gebiets und deren Tierpopulation durch Lärm ist der ho. Behörde nicht ersichtlich, wie subjektiv öffentliche Rechte aus der Nachbareigenschaft durch eine allfällige Nichtbeachtung von Unionsvorschriften verletzt sein könnten (siehe oben unter Punkt VII.3.16 der Begründung).

Zum Vorbringen, wonach der Freiraumschutz nicht ausreichend berücksichtigt werde, wird auch auf die Judikatur des BVwG (Erkenntnis W248 2249759-1/106E und W248 2249888-1/92E zum Vorhaben „Viergleisiger Ausbau der Westbahn im Abschnitt Linz Marchtrenk“ vom 19.06.2023) verwiesen, wonach im Regelungsregime der SchIV primär der Innenraum geschützt wird (vgl. § 2 Abs. 5 iVm. § 5 Abs. 2 und 5 SchIV) und der Freiraumschutz auf die in der SchIV ausdrücklich angeführten Typen von Freiflächen (vgl. § 2 Abs. 5 SchIV: Erholungs-, Park- und Gartenanlagen) beschränkt ist. Ein allgemeiner Freiraumschutz besteht nicht, sondern der Freiraum ist nur dort generell zu schützen, wo keine besonderen Immissionsvorschriften bestehen bzw. bestehende besondere Immissionsschutzvorschriften einen Freiraumschutz ausdrücklich vorsehen. Dies ist für Vorhaben wie das gegenständliche in § 2 Abs. 5 SchIV abschließend geregelt.

### **VII.3.19 Zum behaupteten schädlichen Einflüssen auf Grundstücke und Grundwasser durch Abwässer und Herbizide**

Vorgebracht wurde von der Bürgerinitiative und Nachbarn (vertreten durch Haslinger / Nagele Rechtsanwälte GmbH), dass vorhabensbedingte Abwässer (einschließlich Nutzung von Herbiziden) sowohl in Bau- als auch Betriebsphase einen schädlichen Einfluss auf deren Grundstücke ausüben und ihr Grundwasser kontaminieren, welches auch zur Bewässerung verwendet wird.

Die Sachverständige für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer (WT) führt im Fragenbereich 4 der Zusammenfassenden Bewertung (siehe dort unter Punkt D007.4) aus, dass Bauwässer vor der Ableitung über Gewässerschutzanlagen entsprechend der Qualitätszielverordnung (QZV) Chemie Oberflächengewässer gereinigt und jene automatisch überwacht werden. In der Betriebsphase werden 1. Niederschlagswässer gefasst, über Bodenfilter gereinigt und dann versickert, 2. Brückenwässer über Längsleitungen gefasst und versickert und 3. Bahnwässer in Pottendorf in die Kanalisation eingeleitet. Der Einsatz von Herbiziden erfolgt gezielt durch Spritzzüge und werden eingesetzten Pflanzenschutzmittel ausgehend von deren adsorptiven Eigenschaften im Fall einer Abschwemmung durch ein Regenereignis in der Bodenpassage über die mechanische Reinigungsstufe der Versickerungsbecken gefiltert.

Verwiesen wird diesbezüglich seitens der ho. Behörde auch auf die Erwägungen zum Wasserrecht unter Punkt V.4 und insbesondere dort auf die Ausführungen zu § 32 WRG.

Der Sachverständige für Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik (HD) führt im Fragenbereich 4 der Zusammenfassenden Bewertung (siehe dort unter Punkt D007.4) aus, dass – auch im Hinblick auf die wohl angesprochenen Wasserrechte/Brunnen BR-EB76 und BR-EB77 laut ON 314.12 auf den Grundstücken KG Ebenfurth Nr. 1395/82 und Nr. 1394/68 – hinsichtlich der Grundwasserqualität im Betriebszustand die anfallenden Oberflächenwässer dem Stand der Technik entsorgt werden, so dass eine qualitative Beeinträchtigung des Grundwassers nicht zu erwarten ist. Hinsichtlich des Einsatzes von Herbiziden im Gleisbereich wurde ein Auflagenvorschlag vom SV formuliert. Es dürfen ausschließlich Herbizide zum Einsatz kommen welche von der Bundesagentur für Ernährungssicherheit zugelassen sind. Die Herbizidausbringung ist nur bei absehbar trockener und windarmer Witterung durchzuführen. Der Brunnen BR-EB77 liegt im Grundwasseranstrom des Vorhabens eine qualitative Veränderung der Grundwasserqualität ist nicht zu erwarten. Der Brunnen BR-EB76 liegt im Baufeld hier ist im Projekt vorgesehen den Brunnen abzulösen bzw. an anderer Stelle neu zu errichten, jedenfalls muss vor Baubeginn eine entsprechende Ersatzwassermaßnahme für den Konsensinhaber geschaffen werde. Ein entsprechender Auflagenvorschlag wurde vom SV formuliert (siehe hierzu und zu Brunnen BR-EB71 auch die Ausführungen des Sachverständigen in der VH-Schrift, Seite 31f und hinsichtlich dem Brunnen BR-EB77 auch die Nebenbestimmung IV.1.3.16 (HD16)). Die Auflagenvorschläge aus diesem Fachbereich wurden in der mündlichen Verhandlung ergänzt/adaptiert (VH-Schrift, Seite 32f).

Der Rechtsvertreter der ÖBB gab diesbezüglich in der mündlichen Verhandlung (siehe VH-Schrift S. 93) bekannt, dass die Feldbrunnen BR-EB71 und BR-EB76 (Gst.Nr. 1395 bzw. 1396, beide KG Ebenfurth) durch das gegenständliche Bauvorhaben direkt berührt werden und – wie im Fachbericht Geotechnik und Hydrogeologie beschrieben – der Entfall dieser Brunnenanlagen durch zivilrechtliche Vereinbarungen (finanzielle Ablöse, Errichtung einer Ersatzanlage etc.) abgegolten werden. Der genutzte Feldbrunnen BR-EB77 (Gst.Nr. 1394, KG Ebenfurth) kommt in einer Entfernung von ca. 150 m zum geplanten Projekt zu liegen, wird aber dennoch in das quantitative hydrogeologische Beweissicherungsprogramm aufgenommen.

Der Sachverständige für Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik (HD) führt im Fragenbereich 4 der Zusammenfassenden Bewertung (siehe dort unter Punkt D009.4) aus, dass sich die Einwendung des Pferdebestallsbetriebs wahrscheinlich auf das Wasserrecht/den Brunnen BR-EB78 auf Gst. NR. 1428 KG Ebenfurth (siehe in Unterlage ON 314.12) bezieht und dass dieser im Grundwasseranstrom des Vorhabens liegt und daher eine qualitative Veränderung der Grundwasserqualität nicht zu erwarten ist.



Der Sachverständige für Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik (HD) führt im Fragenbereich 4 der Zusammenfassenden Bewertung (siehe dort unter Punkt D0010.4) aus, dass sich die Einwendung des Pferdestallbetriebs wahrscheinlich auf das Wasserrecht/die Brunnen BR-EB43 auf Gst. Nr.1433 KG Ebenfurth und BR-EB44 auf Gst. Nr.1390/2 KG Ebenfurth (siehe in Unterlage ON 314.12) bezieht, dass diese beiden im Grundwasseranstrom des Vorhabens liegen, daher eine qualitative Veränderung der Grundwasserqualität nicht zu erwarten ist und dahingehend ein Grundwassermonitoring nicht erforderlich ist (siehe zu jenen Brunnen auch die Ausführungen des Sachverständigen in der VH-Schrift, Seite 32).

### **VII.3.20 Zur Verletzung von dinglichen Rechten durch unzureichende Varianten- bzw. Alternativenprüfung**

Vorgebracht wurde von Nachbarn (vertreten durch Haslinger / Nagele Rechtsanwälte GmbH), dass, dass dingliche Rechte durch eine unzureichende Variantenprüfung verletzt werden und es zielerreichende Varianten gibt, die dingliche Rechte (als auch Schutzgüter des Natura 2000-Gebiets) weniger beeinträchtigen (zB A3-Variante südlich von Wampersdorf).

Hierzu ist zunächst auf Punkt VII.3.16 der Begründung zu verweisen („Zur Legitimation der Einschreiter zur Erhebung von Einwendungen im Zusammenhang mit dem Unionsrecht“), wonach sich die Einwendung zur Beachtung von Unionsrecht auf ein subjektiv öffentliches Recht des Einwenders beziehen muss. Dies ist aus Sicht der Behörde in diesem Fall gegeben und die Einwendung daher zulässig.

Der Sachverständige für Eisenbahnbau aus bautechnischer Sicht (inkl. Eisenbahnkreuzungen), Straßenbau und -verkehr (ST) führt im Fragenbereich 4 der Zusammenfassenden Bewertung (siehe dort unter Punkt D007.7) aus, dass die seitens Einwender angeführte Trasse südlich von Wampersdorf der Autobahn A3 folgend als Variante 8 untersucht wurde. Diese Variante wurde vor allem wegen der langen Neubaubereiche und dem damit verbundenen hohen Verbrauch an landwirtschaftlichen Flächen sowie wegen der Querung eines relativ breiten Streifens des Natura 2000-Gebiets ausgeschieden. Als weitere Konfliktpunkte werden die Anschlussstelle der A3 bei Hornstein inkl. Raststation Hornstein, die Mindestabstände zur teilweise parallel verlaufenden 380 kV Hochspannungsleitung und der Gashochdruckleitung sowie die Querung von bestehenden Infrastrukturtrassen im Bereich Schleife und eventueller Rückschleife angeführt.

Der Sachverständige für Eisenbahnwesen aus betrieblicher Sicht (EB) führt im Fragenbereich 4 der Zusammenfassenden Bewertung (siehe dort unter Punkt D007.7) aus, dass eine planliche Darstellung der Varianten mit Plannummer BAT305-UV10-UV01AL-02-5020-F00 unter EZ 502 vorliegt. Eine autobahnahe Trasse wurde als Variante 8 in Phase zwei der Variantenuntersuchung 2008/2009 behandelt. Auch eine derartige Variante würde ein Natura 2000-Gebiet (Feuchte Ebene Leithaauen) durchschneiden und wurde wegen weiterer, betrieblicher und verkehrlicher Unzulänglichkeiten ausgeschieden. Dazu gehören der

- Lange Neubauabschnitt (ca. 11 km) mit den zugehörigen Kosten
- lange Umwegfahrten in der Relation Wr. Neustadt – Müllendorf
- Auflassen der Verkehrsbeziehung über Neufeld und Ebenfurth
- Entfall des verdichteten Nahverkehrsangebots für Pottendorf-Landegg, Ebenfurth
- Entfall des gesamten Nahverkehrsangebots für Neufeld

Dies Projektvariante erfüllt somit nicht die Ziele der übergeordneten Dokumente wie des Mobilitätsmasterplans 2023 des BMK und der Verkehrskonzepte der Bundesländer Niederösterreich und Burgenland und ist aus diesen Gründen aus der Sicht des Fachbereichs Eisenbahnwesen Betrieb nicht zur Umsetzung geeignet.

Der Sachverständige für Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter) (RP) führt im Fragenbereich 4 der Zusammenfassenden Bewertung (siehe dort unter Punkt D007.7) aus, dass diese Variante 8 nicht die Projektziele erfüllt, da u.a. der Bahnhof Neufeld/Leitha ihren Anschluss verliert und dies Auswirkungen auf den lokalen Bahnverkehr nach sich ziehen würde, weiters die Umsetzung dieser Variante zu einem wesentlich höheren Flächenbedarf führt, da ein Sicherheitsabstand zur Autobahntrasse eingehalten, Infrastrukturen der A3 umfahren und wertvolle Ackerflächen in hohem Ausmaß berührt werden müssten.

Der Sachverständige für Agrarwesen und Boden (LW) führt im Fragenbereich 4 der Zusammenfassenden Bewertung (siehe dort unter Punkt D009.8) aus, sich in den Grundeinlöseunterlagen kein durch das Projekt beanspruchtes Grundstück im Eigentum der Einschreiterin (Reitstall Auhof) befindet.

Auf die Ausführungen zur Alternativenprüfung wird verwiesen.

### **VII.3.21 Zum Bodenverbrauch und zur Biodiversitäts-Strategie Österreich 2030+**

Vorgebracht wurde in einer Stellungnahme, dass das gegenständliche Vorhaben einen maximalen Bodenverbrauch aufweist und der Biodiversitäts-Strategie Österreich 2030+ des BMK widerspricht. Vorgebracht wurde das Thema Bodenverbrauch auch von der Bürgerinitiative (siehe ZB – Fragenbereich 4 unter Punkt E001b).

Der Sachverständige für Agrarwesen und Boden (LW) führt im Fragenbereich 4 der Zusammenfassenden Bewertung (siehe unter Punkt D008.1) aus, dass die dauernde Beanspruchung landwirtschaftlicher Nutzflächen insbesondere einen Betrieb massiv betrifft. Insgesamt werden rund 5% der landwirtschaftlichen Flächen im engeren Untersuchungsraum dauernd der landwirtschaftlichen Nutzung entzogen. Diese dauernde Beanspruchung erscheint auch angesichts der Tatsache, dass für einen Teil dieser aktuell landwirtschaftlich genutzten Flächen als Bauerwartungsland ohnehin eine Umnutzung zu Bauland absehbar ist, verkraftbar. Die Entwicklung des Raumes und die nachhaltigen Nutzungsmöglichkeiten werden aus agrarischer Sicht nicht untragbar beeinträchtigt. Es ist richtig, dass die beanspruchten Ackerflächen überwiegend hochwertige Böden aufweisen. Um bei den vorübergehend beanspruchten Flächen eine ordnungsgemäße Rekultivierung sicher zu stellen, werden der Behörde entsprechende zwingende zusätzliche Auflagen vorgeschlagen (siehe dazu die fachgutachterliche Stellungnahme zu Einwendung D002.1).

Der Sachverständige für Agrarwesen und Boden (LW) führt im Fragenbereich 4 der Zusammenfassenden Bewertung (siehe unter Punkt D008.2) ergänzend aus, dass die eingereichte Auswahltrasse im Vergleich zu den anderen geprüften und die Projektziele erfüllenden Varianten den relativ geringsten Verbrauch an landwirtschaftlichen Nutzflächen verursacht und ergänzte in der mündlichen Verhandlung (siehe hierzu auch Seiten 23 und 28 in der VH-Schrift), dass sich der Mehrverbrauch an Ackerland für die Trasse der „grünen“ Variante (6C-R mKa) –

inklusive totaler Entwertung von Acker-Restflächen zwischen Leitha und Projekttrasse – überschlägig in einem im Bereich von 50% des Flächenbedarfes für die Einreichvariante belaufen könnte.

### **VII.3.22 Zu den Auswirkungen auf Pferde, Pferdestallbetriebe und Reitwege (durch Lärm, Abwässer, unzumutbare Unterführung)**

1. Vorgebracht wurde von Nachbarn (Pferdestallbetriebe; vertreten durch Haslinger / Nagele Rechtsanwältin GmbH), dass sie vorhabensbedingt in ihrer wirtschaftlichen Existenz bedroht (insb. durch Immissionen von Lärm und Luftschadstoffen) und pferdegerechte Ausbildungen von Jungpferden erschwert werden sowie der Ausreiterradius wesentlich beschränkt wird, wobei Ausritte in der Bauphase unmöglich und in der Betriebsphase aufgrund Gefahr der Nutzung der Unterführung unzumutbar sein werden.

Der Sachverständige für Lärm- und Erschütterungsschutz (LA) führt im Fragenbereich 4 der Zusammenfassenden Bewertung (siehe unter Punkt D007.3) aus, dass im Bereich des Objekts Schlossgasse 18, 2490 Ebenfurth, Grenzwerte nicht überschritten werden, sondern es in den Prognosen sogar zu einer Reduktion von bis zu 3 dB kommt. Für den Reitstall Auhof, Objekt Parzelle 1428, 2490 Ebenfurth (siehe ZB – FB 4 unter D009.3) und den Reitstall Mühlbachhof, Landegger Straße 12a, 2490 Ebenfurth (siehe ZB – FB 4 unter D010.3) wird ebenfalls eine Reduktion von bis zu 3 dB prognostiziert.

In der mündlichen Verhandlung beantwortete der Sachverständige für Lärm- und Erschütterungsschutz (LA) die zum 2. Edikt eingelangte Stellungnahme hinsichtlich der Thematik Lärmwirkung auf den Pferdestallbetrieb (siehe Seite 7 der Beilage ./18 zur Verhandlungsschrift „Gutachterliche Auseinandersetzungen mit den Einwendungen vor der Verhandlung (09.06.2023) sowie VH-Schrift Seite 82) so, dass im vorliegenden Fall aufgrund der in Abstimmung mit dem humanmedizinischen Sachverständigen gewählten Schutzziele eine Bestimmung der mittleren Maximalpegel der lautesten Zuggattung nicht erforderlich war. Die Unterschiede der mittleren Maximalpegel der bereits derzeit im Bereich der Landegger Straße verkehrenden LKWs und Arbeitsmaschinen im Vergleich zu zukünftig auftretenden Zugereignissen in etwa gleichem Abstand sind gering. Aus schalltechnischer Sicht ist davon auszugehen, dass die Vorbeifahrt von LKWs auf den bestehenden Straßen und zukünftigen Zügen im gleichen Abstand ähnlich laut wahrgenommen werden.

Im Hinblick auf die Beurteilung der Lärmwirkungen auf Pferde wurde vom Sachverständigen für Agrarwesen und Boden Dipl.-Ing. Anton Jäger in der Gutachterlichen Stellungnahme zum Fragenbereich 4 vom 05.04.2023 (Einwendung D009.2) bereits Stellung genommen.

Hinsichtlich der Einwendung zur Höhe der Schallimmissionen im Bereich des Objekts Parzelle 1428, 2490 Ebenfurth (Reitstall Auhof) wird auf die Immissionssituation im Bestand (EZ 303.4 und 303.5), in der Nullvariante ohne Lärmschutzmaßnahmen (EZ 303.6 und 303.7) im Vergleich zu den Immissionen in der Prognose unter Berücksichtigung von Lärmschutzmaßnahmen (EZ 303.8 und 303.9) verwiesen. Daraus ist ersichtlich, dass sich für dieses Objekt die lärmtechnische Situation im Vergleich zur Nullvariante (< 55 dB) verbessert (Prognose < 50 dB). Aus der Gegenüberstellung „Veränderung zur Nullvariante – Tag/Nacht (LSW UVE)“ (EZ 303.11 und 303.12) ist ersichtlich, dass unter Berücksichtigung der geplanten Maßnahmen nicht nur die Grenzwerte eingehalten werden, es entstehen auch Reduktionen von bis zu 3 dB.

Der Sachverständige für Agrarwesen und Boden (LW) führt im Fragenbereich 4 der Zusammenfassenden Bewertung (siehe dort unter Punkt D009.2 und teilweise gleichlautend auch zum anderen Pferdestallbetrieb unter Punkt D010.2) Folgendes aus:

*Die durch die Schleife durchschnittene Gemeindestraßenverbindung Richtung Landegg, welcher bisher als Reitweg genutzt wird, wird durch eine Unterführung im unmittelbaren Nahbereich gleichwertig wiederhergestellt. Das bestehende sonstige landwirtschaftliche Wegenetz bleibt erhalten.*

*Im Bereich der Unterführung wird laut Lageplänen (BAT305-UV10-UV01AL-02-4143-F01 und BAT305-UV10-UV01AL-02-4146-F01) neben der asphaltierten Gemeindestraße ein von dieser räumlich getrennter Güterweg für Fußgänger, Radfahrer und Reiter geführt. Die beiden Unterführungsbauwerke für den Rad-/Reitweg weisen lichte Weiten / lichte Höhen von 4,52 m / 3,73 m (bei Gleis 3 Richtung Bhf. Ebenfurth) bzw. 4,55 m / 4,39 m (bei den Gleisen 1 und 2 Richtung Wien) auf. Gutachterliche Stellungnahme Das Ausreiten im Bereich der Landegger Gemeindestraße ist schon vor Projektumsetzung von Bahnlärm auf der bestehenden Pottendorfer Linie und vom Verkehrslärm auf der Gemeindestraße betroffen. Jungpferde müssen auch jetzt schon an diese Beeinträchtigungen gewöhnt werden. Es ist richtig, dass Pferde sensibel auf geänderte Verhältnisse in ihrem Umfeld reagieren und empfindlicher gegenüber Lärmquellen sind, deren Ursachen sie visuell nicht nachvollziehen können. Es ist zu erwarten, dass die Reitpferde anfangs an die geänderten baulichen Gegebenheiten im Bereich der Unterführung wie auch bei sonstigen Veränderungen in ihrem Umfeld erst gewöhnt werden müssen. Auf Dauer wird das Passieren der Unterführung mit Reitpferden kein Problem darstellen.*

*Durch Errichten von Lärmschutzwänden verringert sich auch der bereits bestehende und den Pferden vertraute Bahnlärm. Mit dieser (auf Grund der Wände zukünftig unsichtbaren) Lärmquelle werden die Pferde täglich auch auf den Auslauflächen konfrontiert und vertraut. Es gibt keinen Grund, warum sie deshalb beim Ausreiten verstört reagieren sollten.*

*Realistisch ist davon auszugehen, dass es während der Bauzeit zu zeitweisen Einschränkungen des Ausreitbetriebes kommt. Eine erhebliche Beeinträchtigung des Pferdewirtschaftsbetriebes wird nach Umsetzung des vorliegenden Projektes aber sicher nicht der Fall sein.*

In der mündlichen Verhandlung ergänzte der Sachverständige für Agrarwesen und Boden (LW) in Beantwortung der zum 2. Edikt eingelangten Stellungnahme (siehe Seite 26 der Beilage ./18 zur Verhandlungsschrift „Gutachterliche Auseinandersetzungen mit den Einwendungen vor der Verhandlung (09.06.2023)) Folgendes:

*Es ist nicht nachvollziehbar, warum die geplante getrennte Unterführung für Reiter, Fußgänger und Radfahrer für den Reitbetrieb wegen Mitverwendung durch zahlreiche Personen nicht zumutbar sein sollte. Auf der Landegger Straße bekommen es die Reiter schon derzeit mit wesentlich mehr und problematischeren Mitverwendern als Fußgängern und Radfahrern zu tun. Die Errichtung von eigenen Unterführungsbauwerken für den Reitbetrieb ist nicht erforderlich.*

*Eine verstärkte Dämmung, eine helle farbliche Gestaltung, eine ausreichende Beleuchtung und ein Signalsystem zur Warnung vor herannahenden Zügen sind bei den Unterführungen Landeggerstraße nach Einschätzung des Fachgebietes gegenständlich nicht erforderlich.*

- o Eine Dämmung könnte den Zuglärm im Bauwerk nur mindern, aber nicht ausschalten. Für die Pferde ist vordergründig nicht relevant, wie laut das Geräusch ist, sondern wie vertraut sie damit sind.*
- o Es wird noch einmal auf die baulichen Rahmenwerte verwiesen: Die Länge/lichte Innenweite/lichte Innenhöhe der Durchlässe beträgt beim eingleisigen Ast 6,5 m/4,5 m/3,7 m und beim zweigleisigen Ast 12,4 m/4,5 m/4,4 m. Damit ist gesichert, dass es sich bei den Unterführungsbauwerken um keine finsternen, von den Pferden nicht annehmbare Löcher handelt.*
- o Das Herannahen eines Zuges wird vom Reiter auch ohne Signalanlage registrierbar sein.*

Auf die weiterführenden Ausführungen des Sachverständigen für Agrarwesen und Boden (LW) in der mündlichen Verhandlung wird verwiesen (VH-Schrift Seite 23).

Bezüglich Pferdehaltung wird seitens der ho. Behörde generell ergänzend angemerkt, dass hinsichtlich der Kriterien zur Zulässigkeit eines Eingriffs sowie der damit zusammenhängenden Ermittlungs- und Schutzerfordernisse (sowie den daraus abzuleitenden subjektiv-öffentlichen Rechten) zwischen den Genehmigungstatbeständen zum Schutzgut Mensch gemäß § 24f Abs 1 Z2 lit a und c UVP-G 2000 (Schutz von Leben und Gesundheit und unzumutbarer Belästigung), zum Schutzgut Eigentum gemäß § 24f Abs 1 Z2 lit a (Substanzgefährdung) und zum Schutzgut Tierbestand gemäß § 24f Abs 1 Z2 lit b (bleibende Schädigung des Tierbestands) zu unterscheiden ist. Demnach war die Beiziehung eines Sachverständigen eigens für den Fachbereich Pferdewirtschaft/Veterinärwesen aus Sicht der ho. Behörde nicht erforderlich (wie auf Seite 78 der VH-Schrift von der Bürgerinitiative gefordert).

2. Vorgebracht wurde von Nachbarn (Pferdestallbetriebe; vertreten durch Haslinger / Nagele Rechtsanwälte GmbH), dass das gegenständliche Vorhaben schädlichen Einflüsse auf die von ihr pferdewirtschaftlich genutzten Grundstücke und auf das genutzte Grundwasser ausübt.

Hierzu wird auf die Ausführungen der Sachverständigen für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer (WT) zu den Einwirkungen auf Gewässer (§ 32 WRG) unter Punkt V.4 der Begründung verwiesen sowie auf Punkt VII.3.12 der Begründung („Zu den Auswirkungen auf Gewässer generell (inkl. Herbizideinsatz)“) und Punkt VII.3.19 („Zum behaupteten schädlichen Einflüssen auf Grundstücke und Grundwasser durch Abwässer und Herbizide“).

### **VII.3.23 Zu den Auswirkungen des Vorhabens auf die Verkehrssituation**

Vorgebracht wurde von der Bürgerinitiative (vertreten durch Haslinger / Nagele Rechtsanwälte GmbH), dass das Vorhaben die Verkehrssituation im betroffenen Gebiet verschlechtert, insbesondere in der Bauphase durch Verkehrsumleitung von großen Traktoren samt Anhängern durch das dicht besiedelte Gemeindegebiet und dass die geplante Auflassung und der Abtrag der Eisenbahnkreuzungen die Verkehrssituation verschlechtern und verunsichern würde.

Der Sachverständige für Eisenbahnbau aus bautechnischer Sicht (inkl. Eisenbahnkreuzungen), Straßenbau und -verkehr (ST) führt im Fragenbereich 4 der Zusammenfassenden Bewertung (siehe dort unter Punkt E001b.13) Folgendes aus:

*Während der Bauzeit sind nur im Bereich weniger Straßen (temporäre Sperre der Gemeindestraße zwischen der B 60 und der Landegger Straße in Ebenfurth sowie temporäre Einschränkungen bzw. Sperren der bahnp parallelen Wirtschaftswege; Sperre der L 321 und der Landegger Straße in Neufeld während des Umbaus des jeweiligen Straßenabschnitts), welche die Bahn queren oder parallel zur Bahn verlaufen, längere Sperren erforderlich. Die erforderlichen Sperren werden zeitlich aufeinander abgestimmt, Ausweichrouten sind im Bestand vorhanden und werden entsprechend beschildert. Die Umsetzung des Vorhabens erfolgt unter Aufrechterhaltung des Straßenverkehrs mit teilweise erforderlichen Bauprovisorien und örtlichen Umleitungen. Die Auswirkungen auf den Straßenverkehr in der Bauphase werden als merkbar nachteilig beurteilt. Für die Betriebsphase im Bereich der Strecke 10601 (Pottendorfer Linie) werden alle querenden Straßen und Wege an den Bahnausbau angepasst bzw. Querungsbauwerke neu errichtet. Im Bereich der neuen Trasse der Strecke 11701 (Schleife Ebenfurth) werden die querenden Straßen und Wege mittels Straßenunterführungen gequert. Im Anschwenkbereich an den Bestand bleibt die Eisenbahnkreuzung in km 115,057 bestehen und wird zweigleisig umgebaut. Im Bereich der Strecke 11711 (Rückschleife) werden die querenden Straßen und Wege mittels Straßenunterführungen gequert. Durch die Auflassung und den Abtrag der bestehenden Strecke zwischen Neufeld an der Leitha und Ebenfurth entfallen 3 Eisenbahnkreuzungen was die Durchlässigkeit und Sicherheit am Straßennetz erheblich verbessert. Die Erreichbarkeiten und funktionalen Barrierewirkungen gegenüber dem Bestand werden durch die niveaufreien Querungen und den Entfall der Bestandstrecke inklusive dreier Eisenbahnkreuzungen durch das Ortsgebiet von Ebenfurth aus Sicht des Fachbereiches Straßenbau- und Verkehr erheblich verbessert.*

Der Sachverständige für Eisenbahnwesen aus betrieblicher Sicht (EB) weist darauf hin (siehe Seite 20 der Beilage ./18 zur Verhandlungsschrift „Gutachterliche Auseinandersetzungen mit den Einwendungen vor der Verhandlung (09.06.2023)), dass die projektgemäße Errichtung der Schleife Ebenfurth den Entfall der bisherigen Trennwirkung durch den Abbau der Gleisanlagen im Ortsgebiet von Ebenfurth und eine Verbesserung der Erreichbarkeit der Region durch ein dichteres Angebot im Schienenpersonennahverkehr bewirkt.

Der Sachverständige für Eisenbahnbau aus bautechnischer Sicht (inkl. Eisenbahnkreuzungen), Straßenbau- und Verkehr (ST) weist darauf hin (siehe Seite 20 der Beilage ./18 zur Verhandlungsschrift „Gutachterliche Auseinandersetzungen mit den Einwendungen vor der Verhandlung (09.06.2023)), dass beim vorliegenden Projekt es durch die Auflassung und den Abtrag der bestehenden Strecke zwischen dem Bf Neufeld an der Leitha und dem Bf Ebenfurth zum Entfall von 3 Eisenbahnkreuzungen (Schießstättenstraße, Rathausgasse, Alleestraße) kommt. Gegenüber dem Bestand mit derzeit 4 Eisenbahnkreuzungen verbleibt somit nur mehr 1 Eisenbahnkreuzung mit der Landegger Straße, was die Durchlässigkeit und Sicherheit am Straßennetz gegenüber der Bestandssituation erheblich verbessert. Die Prognose der Verkehrszahlen für 2035 weisen für die Landegger Straße einen DTV von 1900 KFZ/24 Stunden auf. In der Spitzenstunde bedeutet das ca. 190 Fahrzeuge / Stunde. Bei einer angenommenen langen Schrankenschließzeit von 3 Minuten stehen somit ca. 10 Fahrzeuge vor dem Schranken (im besten Fall 5 auf jeder Seite der Ek, im schlechtesten Fall 10 auf einer Seite). Zusammen mit den prognostizierten 112 Zügen pro Tag ist damit die Zulässigkeit einer niveaugleichen Eisenbahnkreuzung (gesichert durch Lichtzeichen mit Schranken) jedenfalls gegeben.

### **VII.3.24 Zu den Auswirkungen auf das Landschaftsbild**

Vorgebracht wurde von der Bürgerinitiative (vertreten durch Haslinger / Nagele Rechtsanwälte GmbH), dass es hinsichtlich dem Gesichtspunkt des Landschaftsschutzes vorhabensbedingt zu einer Änderung der Sichtbeziehungen kommt und dabei insbesondere die Blickachse Pottendorf – Ebenfurth bedeutend ist.

Der Sachverständige für Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter) (RP) führt im Fragenbereich 4 der Zusammenfassenden Bewertung (siehe dort unter Punkt E001b.7) Folgendes aus:

*Veränderungen des Landschaftsbildes sind vor allem in dem in der Stellungnahme genannten Bereich zu erwarten, zwischen Pottendorf und Ebenfurth, östlich der Eisenbahntrasse. In diesem Bereich erfolgt die Abzweigung gegen Osten und somit der Beginn der Neubautrasse. Die Schleife und Rückschleife weisen dabei samt Lärmschutzmaßnahmen Höhen von bis zu 5 m über dem derzeitigen Geländeniveau auf. Um die visuelle Einbindung in das Landschaftsbild zu verbessern und die Neubautrasse bestmöglich visuell abzudecken, wurden zusätzlich zu den im UVE-Einreichoperat genannten landschaftspflegerischen Gestaltungen, weitere zwingende Maßnahmen vorgeschrieben*

### **VII.3.25 Zu den Vorbringen und Anträgen die mündliche Verhandlung betreffend (Vertagungsanträge)**

1. Vorgebracht wurde, dass aufgrund des Umfangs der Unterlagen (insb. die mit dem 2. Edikt aufgelegt wurden) nicht genug Zeit bestand diese zu sichten und darauf aufbauend eine Stellungnahme zu formulieren und weshalb die Vertagung der mündlichen Verhandlung beantragt wurde.

Wie bereits in der mündlichen Verhandlung mitgeteilt, wurde den im Zuge des Parteiengehörs bis 9. Juni eingebrachten Anträgen (ua der Bürgerinitiative) auf Vertagung der mündlichen Verhandlung nicht stattgegeben. Die kundgemachte Frist von 3. Mai bis 9. Juni schriftlich Stellung nehmen zu können entspricht den gesetzlichen Voraussetzungen und war insbesondere insofern angemessen, als, dass genug Zeit bestand die Beantwortung der eigens eingebrachten Stellungnahmen und Einwendungen (im Fragenbereich 4 der Zusammenfassenden Bewertung) zu studieren und dazu weitere Konkretisierungen vorzunehmen und Fragen für die mündliche Verhandlung zu formulieren. Das Projekt und die Projektunterlagen an sich sind überdies bereits seit der Kundmachung vom 23. November 2022 bekannt.

Den Parteien stand es zudem offen während der Verhandlung (allenfalls durch Vertreter:innen) weitere Stellungnahmen mündlich zu Protokoll zu geben bzw. bereits erhobene Einwendungen zu präzisieren oder die Sachverständigen zu befragen.

Somit wurde den Parteien in geeigneter Weise die Gelegenheit geboten, ihre Rechte ausüben und an der Sachverhaltsfeststellung mitzuwirken.

2. Vorgebracht wurde von der Bürgerinitiative und von Nachbarn (vertreten durch Haslinger / Nagele Rechtsanwälte GmbH), dass die Form der Protokollierung mit Diktat der eigenen zuvor

abgegebenen Wortmeldung in einer Schreibstelle im Verhandlungssaal nicht angemessen sei und dass stattdessen eine Simultanprotokollierung durchgeführt werden solle.

Aus Sicht der ho. Behörde entspricht die gewählte Form der Protokollierung den gesetzlichen Rahmenbedingungen gemäß §§ 14 und 15 AVG. Ein wesentlicher Verfahrensmangel ist auszuschließen, da die gerügten Mängel bei der Protokollierung keinerlei Einfluss auf den Inhalt der Fragestellung der Einwender und auf die Schlussfolgerungen des Gutachtens haben. Wesentlich ist, dass der entscheidungsrelevante Sachverhalt ermittelt wurde und den Parteien Gelegenheit eingeräumt, ihre verfahrensmäßigen Rechte wahrzunehmen (vgl. Umweltsenat US 1B/2010/13-145 (Pitten-Seebenstein II)).

3. Vorgebracht wurde von der Bürgerinitiative und von Nachbarn (vertreten durch Haslinger / Nagele Rechtsanwälte GmbH), dass in der mündlichen Verhandlung nicht genug Zeit in der Pause bestand („8 Minuten“), um die eigenen Wortmeldungen vor Schluss des Ermittlungsverfahrens für den jeweiligen Fachbereich zu Protokoll zu nehmen bzw. in der Schreibstelle im Verhandlungssaal zu diktieren.

Diesbezüglich wird seitens der ho. Behörde darauf hingewiesen, dass neben der einen besagten Verhandlungspause von 12:05 bis 12:15 am 1. Verhandlungstag, mehrere weitere (auch eigens für den Zweck der Protokollierung abgehaltene) Pausen in der mündlichen Verhandlung abgehalten wurden, in welchen genug Zeit bestand, dass die vorgetragenen Wortmeldungen in der Schreibstelle vor Ort im Verhandlungssaal zu Protokoll zu geben/diktieren. Der von der Behörde erklärte Schluss des Ermittlungsverfahrens gemäß § 39 Abs. 3 AVG iVm § 16 Abs. 3 UVP-G 2000 (mit der Wirkung, dass neue Tatsachen und Beweismittel nicht mehr vorgebracht werden können) hat auf die reine Erfassung der getätigten Wortmeldungen keinen Einfluss und wurde unabhängig davon für die angesprochenen Fachbereiche (Eisenbahnbau sowie Eisenbahnbetrieb) erst zu einem späteren Zeitpunkt (zirka 14.30 Uhr, 1. Verhandlungstag, siehe Verhandlungsprotokoll) in der Verhandlung vorgenommen.

4. Vorgebracht wurde in der mündlichen Verhandlung, dass die Vertreterin der Bürgerinitiative begonnen hatte, eine Frage an den gewässerökologischen Amtssachverständigen zu stellen, dann durch den Verhandlungsleiter unterbrochen wurde und jener die Frage an einen Planer der Projektwerberin weitergegeben wurde, ohne dass die Frage abschließend gestellt wurde.

Dazu ist seitens der der ho. Behörde auszuführen, dass Fragen in der mündlichen Verhandlung zunächst an den Verhandlungsleiter zu richten sind und jener darüber entscheiden kann, 1. ob jene Frage zugelassen wird und 2. von wem und insbesondere in welcher Reihenfolge die gestellten Fragen zu beantworten sind. Dies entspricht den Aufgaben der Verhandlungsleitung um einen geregelten und effizienten Verhandlungsablauf zu ermöglichen sowie im Zuge der Sitzungspolizei unzulässige Fragen (wie zB Suggestivfragen), Kreuzverhöre und verbale Entgleisungen zu vermeiden bzw. zu unterbinden. Seitens der ho. Behörde war die gegenständlich angesprochene Fragestellung bzw. die Teilfrage hinreichend artikuliert, um beantwortet zu werden und wurde in diesem Fall (zu den Themen Alternativenprüfung, Mäanderentwicklung und dessen Wirkung auf die Gewässerökologie) vom Verhandlungsleiter entschieden, jene zunächst von den Fachplanern der ÖBB beantworten zu lassen bevor die Antwort des behördlich bestellten Sachverständigen für Gewässerökologie folgte.



### **VII.3.26 Zur behaupteten Unionsrechtswidrigkeit der Schienenverkehrslärm-Immissionschutzverordnung (SchIV)**

Vorgebracht wurde, dass die Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) nicht mehr dem Stand der Lärmforschung entspricht und ua wegen Widerspruch zur EU-Umgebungslärm-RL (Richtlinie 2002/49/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm) unionsrechtswidrig sei.

Dementgegen wurde mit BVwG Erkenntnis W248 2249759-1/106E und W248 2249888-1/92E zum Vorhaben „Viergleisiger Ausbau der Westbahn im Abschnitt Linz Marchtrenk“ vom 19.06.2023 zusammengefasst zunächst festgehalten, dass die die EU-Umgebungslärm-RL aus dem Jahr 2002 die Guidelines der WHO Environmental Noise Guidelines aus dem Jahr 2018 nicht berücksichtigen kann (ein Verstoß wurde auch nicht in VfGH 08.06.2021, E 1901-1902/2020-36, E 1917/2020-34 aufgegriffen).

Es bestehen demnach zudem unterschiedliche Regelungsgegenstände hinsichtlich der SchIV und der EU-Umgebungslärm-RL. Die EU-Umgebungslärm-RL enthält keinen Anwendungsbereich für die Beurteilung eines konkreten Projekts; im Gegensatz zur SchIV als bestehende, besondere Immissionsvorschrift gemäß UVP-G-2000 mit darin enthaltenen Grenzwerten für den Schienenverkehrslärm im Prognoseplanfall und daraus abzuleitenden Maßnahmen für den Neubau als auch für den wesentlichen Umbau von Strecken(-teilen) im Zuge von Haupt-, Neben- und Straßenbahnen. Die EU-Umgebungslärm-RL richtet sich an die Mitgliedstaaten. Ein Recht Einzelner auf Anwendung der Richtlinienbestimmungen in einem Genehmigungsverfahren lässt sich nicht ableiten, und es werden keine unbedingten und hinreichend bestimmten Rechte Einzelner festgelegt (vgl. VfGH 4.5.2006, 2005/03/0250; 29.05.2019, Ra 2019/06/0052).

Hinsichtlich der nationalen Umsetzung der EU-Umgebungslärm-RL werden in § 1 des Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz (Bundes-LärmG), BGBl. I Nr. 60/2005, explizit und taxativ 3 Maßnahmen zur Erfüllung dieses Gesetzes (strategische Umgebungslärmkarten, Information der Öffentlichkeit und Ausarbeitung von Aktionsplänen) aufgezählt. Diese Maßnahmen wurden 2007, 2012, 2017 und 2022 umgesetzt und auf <https://www.laerminfo.at/> veröffentlicht. Dazu sind laut § 8 der Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung (Bundes-LärmV), BGBl. II Nr. 144/2006, Umgebungslärmkarten mit Schwellenwertelinien und Konfliktzonenplänen heranzuziehen. Nachdem die EU-Umgebungslärm-RL keine Grenzwerte und daraus abzuleitende Maßnahmen enthält, kann sich direkt aus den Grenzwerten der SchIV kein Widerspruch zur EU-Umgebungslärm-RL ergeben.

Weder der EU-Umgebungslärm-RL noch der Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung oder dem Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz ist demnach ein Genehmigungstatbestand oder eine (auch nur mittelbare) Vorgabe für die Durchführung einer (Projekt-)UVP zu entnehmen, welche die Parteien als Umweltschutzvorschrift geltend machen könnten.

Hinsichtlich dem Vorbringen, dass die SchIV der EU-Umgebungslärm-RL (insbesondere Erwägungsgrund 1 „Die Gewährleistung eines hohen Gesundheits- und Umweltschutzniveaus ist Teil der Gemeinschaftspolitik, wobei eines der Ziele im Lärmschutz besteht“) widerspricht, ist neben der obig angeführten Judikatur des BVwG auch grundsätzlich auf die Judikatur des EuGH zur rechtlichen Qualität von Erwägungsgründen von Gemeinschaftsrechtsakten zu verweisen, wonach den Erwägungsgründen keine rechtliche Bindungswirkung zukommt. Wörtlich führte der EuGH in der Entscheidung vom 19.6.2014 (Rs. C-345/13 Karen Millen Fashions, Rn. 31) zur rechtlichen Bedeutung der Erwägungsgründe aus: „[...], so ist darauf hinzuweisen, dass

*die Begründungserwägungen eines Gemeinschaftsrechtsakts rechtlich nicht verbindlich sind und weder herangezogen werden können, um von den Bestimmungen des betreffenden Rechtsakts abzuweichen, noch, um diese Bestimmungen in einem Sinne auszulegen, der ihrem Wortlaut offensichtlich widerspricht [...]“.* Maßgeblich für die Umsetzung einer Richtlinie ist daher zuvörderst der normative Teil des jeweiligen Rechtsaktes.

Der Sachverständige für Lärm- und Erschütterungsschutz weist hinsichtlich WHO darauf hin (siehe Seite 8f der Beilage ./18 zur Verhandlungsschrift „Gutachterliche Auseinandersetzungen mit den Einwendungen vor der Verhandlung (09.06.2023)), dass die die WHO selbst darauf verweist, dass durch die WHO-Richtlinie explizit keine nationalen Schutzziele für Lärm individueller Kategorien festgelegt werden sollen (Verkehrslärm, Gewerbe- und Industrielärm, etc.), siehe z.B. Sabine Jansen, WHO in Development of the WHO Environmental Noise Guidelines, 19. März 2019, 12th UIC Workshop on Railway Noise and Vibrations.

Hierzu ist seitens der ho. Behörde zu ergänzen, dass den Grenzwerten der WHO gemäß Entscheidung des Verfassungsgerichtshofs vom 13.12.2007, Geschäftszahl V87/06, Sammlungsnummer 18322 lediglich empfehlender Charakter zukommt.

### **VII.3.27 zum behaupteten Mangel am Bedarf an der geplanten Rückfahrschleife/Rückschleife**

Vorgebracht wurde von der Bürgerinitiative und von Nachbarn (vertreten durch Haslinger / Nagele Rechtsanwälte GmbH), die geplante Rückfahrschleife sei aufgrund von lediglich 27 Fahrten nicht notwendig und diese Züge könnten über Inzersdorf geführt werden (und dort wenden).

Der Sachverständige für Eisenbahnwesen aus betrieblicher Sicht (EB) weist diesbezüglich darauf hin (siehe Seite 14 der Beilage ./18 zur Verhandlungsschrift „Gutachterliche Auseinandersetzungen mit den Einwendungen vor der Verhandlung (09.06.2023)), dass durch den Entfall der Rückschleife schwerwiegende Zeitverluste für den Güterverkehr (ca. 60 km Umwegfahrt, Lokwechsel in Inzersdorf zufolge des Richtungswechsels), Energieverbräuche zufolge der Umwegfahrten sowie Kapazitätsverluste zufolge der Hin- und Rückfahrten im hochbelasteten Abschnitt zwischen Inzersdorf und Schleife Ebenfurth entstehen würden. Für den Personenverkehr würde dies bedeuten, dass die direkten Fahrrelationen von der Raaberbahn in Richtung Wiener Neustadt unmöglich wären. Ein Entfall der Rückschleife ist aus diesen Gründen und aus netzstrategischen Gründen wegen des Entfalls dieser Direktverbindung abzulehnen.

Aus Sicht der ho. Behörde würde der Entfall der Rückfahrschleife als wesentlicher Vorhabensteil ein anderes Vorhaben („aliud“) beschreiben und mit einem (teilweisen) Verzicht auf die Verwirklichung von Projektzielen einhergehen. Auf die Projektziele und das öffentliche Interesse am Projekt in seiner Gesamtheit wird verwiesen (siehe unter Punkt IV.3. der Begründung).

### **VII.3.28 Zu den Auswirkungen des Bahndamms auf die Grundwasserdynamik**

Vorgebracht wurde von der Bürgerinitiative (vertreten durch Haslinger / Nagele Rechtsanwälte GmbH), dass die Dammbauwerke Auswirkungen auf den Gewässerhaushalt, Grundwasserdynamik und das gewässerökologische Gleichgewicht im Natura 2000-Gebiet hätten.

In der mündlichen Verhandlung beantwortete der Sachverständige für Ökologie (ÖK) die zum 2. Edikt eingelangte Stellungnahme (siehe Seite 20 der Beilage ./18 zur Verhandlungsschrift „*Gutachterliche Auseinandersetzungen mit den Einwendungen vor der Verhandlung (09.06.2023)*“) so, dass die Auswirkungen der Bodenverbesserungs- und Gründungsmaßnahmen seitens der Sachverständigen ausführlich geprüft wurden. Aus ökologischer Sicht können diesbezügliche Auswirkungen auf die Standortbedingungen der Auwälder (zusätzliche Vernässungen durch Aufspiegelung des Grundwasserstromes oder Trockenfallen von Bodenschichten aufgrund von Grundwasserabsenkungen) ausgeschlossen werden.

In der mündlichen Verhandlung beantwortete der Sachverständige für Geologie und Hydrogeologie (HD) die zum 2. Edikt eingelangte Stellungnahme (siehe Seite 23 der Beilage ./18 zur Verhandlungsschrift „*Gutachterliche Auseinandersetzungen mit den Einwendungen vor der Verhandlung (09.06.2023)*“) zum Thema Auswirkungen auf die Grundwasserdynamik folgendermaßen:

*Zur Gründung der Dammbauwerke ist, lt. Projekt, eine Bodenverbesserung oder ein Bodenaustausch der obersten Bodenschichten (Boden Schichten A, B1, B2) vorgesehen. Für Dammhöhen kleiner ca. 3,0 m sowie geländegleiche Abschnitte sind vollflächige Bodenauswechslungen im Ausmaß von ca. 0,5 m bis ca. 1,0 m vorgesehen. Bei Dammhöhen zwischen ca. 3,0 m und ca. 6,0 m werden Bodenauswechslungen am Dammfuß mit einer Breite von ca. 4,0 m bis ca. 6,0 m und einer Tiefe von ca. 1,0 m bis ca. 1,5 m notwendig werden. Der Überstand über den Dammfuß beträgt dabei mindestens ca. 1,0 m. Bei Dammhöhen größer ca. 6,0 m wird die Stärke der Auswechslung im Dammfußbereich auf ca. 2,0 m zu erhöht. Generell ist festzuhalten, dass die Tiefe der Bodenauswechslung mit der OK der tragfähigen quartären Kiese und Sande begrenzt werden kann.*

*Bei den seichtliegenden Bodenschichten welche ausgetauscht werden, handelt es sich im Wesentlichen um feinkornbetonte Deckschichten welche eine sehr geringe Durchlässigkeit (kf-Wert im Bereich  $1 \cdot 10^{-8}$  bis  $10^{-5}$  m/s) aufweisen.*

*Als Austauschmaterial werden Korngemische mit einem Feinkornanteil (Anteil  $\leq 0,063$  mm) von maximal 15 % eingesetzt. Diese Korngemische sind besser durchlässig als der anstehende Boden und ist dadurch keine Reduktion der Durchlässigkeit zu erwarten. Eine negative Beeinträchtigung der Grundwasserdynamik ist daher bei einer Gründung der Dämme mittels Bodenaustausch nicht zu erwarten.*

*Für den Fall einer Verbesserung mittels Bodenstabilisierung mit hydraulischen Bindemitteln ist festzuhalten, dass die Stärke der stabilisierten Schichten maximal 0,5 m beträgt. Unter Berücksichtigung einer Humusstärke von 0,5 m sind somit Eingriffe in den Untergrund  $> 1$  m nicht zu erwarten. Zudem kommt es auch durch die Kalkstabilisierung zu einer, wenn auch geringen, Verbesserung der Durchlässigkeit des stabilisierten Horizontes. Zum einen liegt der stabilisierte Horizont, damit über dem Grundwasser und zum anderen wird die Durchlässigkeit nicht verschlechtert. Eine negative Beeinträchtigung der Grundwasserdynamik ist daher bei einer Gründung der Dämme mittels Bodenverbesserung ebenso nicht zu erwarten.*

*Zudem kommt hinzu, dass die Grundwasserfließrichtung weitgehend parallel zum geplanten Bauwerk ist und daher ohnedies keine oder nur sehr geringe Auswirkungen zu erwarten wären, selbst wenn dichte Baukörper weit in den Untergrund reichen würden. Zusammenfassend kann festgehalten werden dass es durch die geplanten Dammschüttungen zu keiner Einschränkung der Grundwasserdynamik kommen wird und daher diesbezügliche negative Auswirkungen nicht zu erwarten sind.*

Hinsichtlich der qualitativen und quantitativen Auswirkungen auf den Gewässerhaushalt bzw. den Wasserhaushalt und der Entwässerung der anfallenden Oberflächenwässer wird auf die ergänzenden bzw. sich wiederholenden Ausführungen der Sachverständigen Wasserbautechnik und Oberflächenwässer (WT) in der mündlichen Verhandlung zur Beantwortung der zum 2. Edikt eingelangte Stellungnahme (siehe Seite 23f der Beilage ./18 zur Verhandlungsschrift „Gutachterliche Auseinandersetzungen mit den Einwendungen vor der Verhandlung (09.06.2023)“) sowie auf die Ausführungen zum Wasserrechtsgesetz unter Punkt V.5 der Begründung verwiesen.

### **VII.3.29 Zur geplanten Systemtrennstelle zwischen ÖBB (15kV/16,7Hz) – Raaberbahn/RÖEE (25kV/50Hz)**

Vorgebracht wurde von der Bürgerinitiative und von Nachbarn (vertreten durch Haslinger / Nagele Rechtsanwälte GmbH), dass die geführten Umschalteneinrichtungen an anderer Stelle situiert werden können.

Dies beantwortete der Sachverständige für Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Licht/Blendung/ und Beschattung in der mündlichen Verhandlung (siehe VH-Schrift Seite 16) folgendermaßen:

*Bedingt durch die unterschiedlichen Traktionsstromsysteme zwischen der ÖBB (15kV/16,7Hz) und der RÖEE (25kV/50Hz) ist es technisch erforderlich eine entsprechende Trennstelle in die Oberleitungsanlage zwischen den beiden Traktionsstromsystemen einzubauen.*

*Historisch musste eine derartige Trennstelle als technisch aufwendige Umschalteneinrichtung ausgeführt werden, wie sie noch am Bestandsbahnhof Ebenfurth existiert. Durch die technischen Weiterentwicklungen von Mehrsystemtriebfahrzeugen ist es nunmehr möglich keine technisch aufwendigen Umschalteneinrichtungen mehr ausführen zu müssen, sondern dies als Oberleitungssystemtrennstelle mit sog. „Oberleitungstrennern und einer neutralen Zone“ auszuführen.*

*Eine optimale Situierung der Oberleitungstrennstelle ergibt sich im Nahbereich der jeweiligen Betriebsgrenzen zwischen der ÖBB und der RÖEE. Aus technischer Sicht sind bei der Situierung allerdings die notwendigen Signalstandorte zu berücksichtigen, dass die maßgebenden Zugsgarnituren beim Halten vor den Signalstandorten nicht mit den Stromabnehmern der Triebfahrzeuge in den Bereich der „Oberleitungstrenner und der neutralen Zone“ der Trennstelle zu liegen kommen.*

*Aus der SFE Planung kann entnommen werden, dass die Einfahrtssignalstandorte Richtung Bahnhof Neufeld in km 115,576 situiert werden, die Signalstandorte Richtung Abzweigung Ebenfurth befinden sich in km 116,550. Mit der Situierung der Systemtrennstelle in km 116,050 erfüllt diese Situierung die Anforderungen, dass die technisch erforderliche Trennstelle zwischen den beiden Traktionsstromsystemen im Nahbereich der jeweiligen Betriebsgrenzen und dass die maßgebenden Zugsgarnituren beim Halten vor den Signalstandorten nicht mit den Stromabnehmern der Triebfahrzeuge in den Bereich der „Oberleitungstrennern und der neutralen Zone“ der Trennstelle zu liegen kommen.*

*Die Umschalteneinrichtungen an anderer Stelle, insbesondere Streckenabschnitten, zu situieren wäre technisch zwar grundsätzlich möglich. Eine Verlagerung auf andere Streckenabschnitte würde aber aufwendige Oberleitungs- und Versorgungsleitungen der*

*ÖBB (15kV/16,7Hz) und der RÖEE (25kV/50Hz) erfordern (würden z.T. höhere Oberleitungsmaste erfordern) um die elektrischen Schutzmaßnahmen (Oberleitungsschutz) aus technischer Sicht gewährleisten zu können.*

*Zusammenfassend kann Sachverständigen für Elektrotechnik festgehalten werden, dass aus technischer Sicht der von der Projektleitung festgelegte Standort der Oberleitungssystemtrennstelle in km 116,050 optimal unter den gegebenen Rahmenbedingungen gewählt wurde.*

### **VII.3.30 Zur behaupteten Lichtverschmutzung im Natura 2000-Gebiet**

Vorgebracht wurde von der Bürgerinitiative und von Nachbarn (vertreten durch Haslinger / Nagele Rechtsanwälte GmbH), dass das Vorhaben zu nicht unerheblichen Lichtverschmutzungen im Natura 2000-Gebiet führt.

Dies beantwortete der Sachverständige für Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Licht/Blendung/ und Beschattung in der mündlichen Verhandlung (siehe VH-Schrift Seite 17) folgendermaßen:

*Im Natura 2000 Gebiet werden durch das Vorhaben keine Lichtquellen errichtet. Lediglich durch den Bahnverkehr (durch die Lichtkegel der Zuggarnituren und durch die Waggonbeleuchtungen) entstehen kurzfristige Trassenaufhellungen, die aber durch die vorgesehenen Lärmschutzwände nur einen sehr geringen Trassenstreifen im Natura 2000 Gebiet kurzfristig aufhellen werden.*

*Auf bei notwendigen Instandhaltungsarbeiten können durch die punktuellen Arbeitsstellenbeleuchtungen temporäre Trassenaufhellungen auftreten.*

*Negative Auswirkungen durch den Lichtentzug der Lärmschutzwände kann durch die vorgesehene Höhe der Lärmschutzwände im Natura 2000 Gebiet aus fachlicher Sicht ausgeschlossen werden*

*Zusammenfassend kann vom Sachverständigen für Elektrotechnik festgehalten werden, dass sich durch das Projekt im Natura 2000 Gebiet keine Lichtverhältnisse, die sich auf Mensch und Tier in negativer Weise auswirken auftreten.*

## **VIII. Würdigung der vorliegenden Beweise und Stellungnahmen**

Die Entscheidung gründet sich auf den im Ermittlungsverfahren festgestellten maßgeblichen Sachverhalt für das Verfahren nach dem UVP-G 2000, den mitanzuwendenden Materiensetzen (HIG, EisbG, ForstG, WRG) sowie auf die Ergebnisse der Naturverträglichkeits- sowie Alternativenprüfung nach der FFH-Richtlinie.

### **Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen**

Im gegenständlichen Verfahren war eine Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 24d UVP-G 2000 einzuholen.

Die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen wurde von der behördlich bestellten UVP-Koordinatorin auf Grundlage der Fachbeiträge der weiteren behördlich bestellten Sachverständigen erstellt.

Zu allen betroffenen Fachgebieten bzw. beurteilungsrelevanten Themen wurden fachgutachterliche Stellungnahmen eingeholt. Diese wurden von einschlägig gebildeten Fachleuten

erstellt, die nicht nur die fachliche Ausbildung, sondern auch eine langjährige Erfahrung als Sachverständige in den jeweils einschlägigen materienrechtlichen Genehmigungsverfahren besitzen, als gerichtlich beeidete Sachverständige eingetragen sind und/oder auch (in der Mehrzahl) wiederholt bei UVP-Verfahren – nicht nur bei Verfahren des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie – als Gutachter beigezogen wurden.

Die beigezogenen Sachverständigen gehen in ihren Stellungnahmen und Beiträgen auf die ihnen gestellten Fragestellungen im erforderlichen Ausmaß ein. In der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen wurden die Prüfmethode und das Prüfergebnis beschrieben. Anhand dieser Beschreibung zeigt sich, dass bei der fachlichen Beurteilung nach wissenschaftlichen Maßstäben vorgegangen wurde. Vor allem kann nachvollzogen werden, dass der sachverständigen Beurteilung die einschlägig relevanten, rechtlichen wie fachlichen Regelwerke und technischen Standards zugrunde gelegt wurden.

Aus Sicht der ho. Behörde ist die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen schlüssig und nachvollziehbar. Sie ist methodisch einwandfrei und entspricht - sowohl formal als auch inhaltlich - den allgemeinen Standards für derartige Gutachten. Die Art und Weise, wie die Beweise (insbesondere die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen und gutachterlichen Stellungnahmen) von der UVP-Behörde erhoben wurden, entspricht damit den Bestimmungen des Ermittlungsverfahrens des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes.

Die Sachverständigen haben sich mit den im Auflageverfahren sowie in der mündlichen Verhandlung erstatteten Einwendungen und Stellungnahmen in schlüssiger und nachvollziehbarer Weise auseinandergesetzt. Die Sachverständigen haben dabei die erstatteten Vorbringen entkräftet bzw., soweit einzelne Bedenken gerechtfertigt waren, entsprechende Maßnahmenvorschläge formuliert. Ein allfälliger Widerspruch zu den Erfahrungen des Lebens und den Denkgesetzen, für den gilt, dass er auch ohne sachverständige Untermauerung vorgebracht werden kann (vgl. VwGH 20.10.2005, 2005/07/0108; 02.06.2005, 2004/07/0039; 16.12.2004, 2003/07/0175), konnte nicht aufgezeigt bzw. erkannt werden.

Zu den im Laufe des Verfahrens eingelangten Stellungnahmen und Einwendungen (und Gegengutachten) konnte seitens der ho. Behörde zusammengefasst festgestellt werden, dass keine neuen Tatsachen hervorgekommen sind, die geeignet bzw. im Stande gewesen wären, die Glaubwürdigkeit der fachgutachterlichen Aussagen in Zweifel zu ziehen, das Ergebnis des Verfahrens (idF Trassenauswahl anhand der Alternativenprüfung, Feststellung der Umweltverträglichkeit des eingereichten Vorhabens und dessen Einhaltung der weiteren Genehmigungsvoraussetzungen) bzw. die Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens zu ändern und/oder eine anderslautende Entscheidung der Sache herbeizuführen.

Im Zuge der Würdigung der vorliegenden Beweismittel geht die ho. Behörde im Hinblick auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen der Sachverständigen im Verfahren und unter Berücksichtigung der sonstig vorliegenden Ermittlungsergebnisse davon aus, dass jene als tragende Beweismittel herangezogen werden und der behördlichen Entscheidung zugrunde gelegt werden konnten.

Gutachten gemäß § 31 EibG

Das von der Projektwerberin vorgelegte Gutachten gemäß § 31a EisbG hat die UVP-Behörde zusammen mit allen anderen Ermittlungsergebnissen als Beweismittel betrachtet bzw. geprüft um festzustellen, ob alle Genehmigungsvoraussetzungen nach § 31f Z 1 bis 3 EisbG vorliegen. Seitens der UVP-Behörde erscheint das Gutachten gemäß § 31a EisbG ebenfalls schlüssig, vollständig und nachvollziehbar.

Die behördlich bestellten Sachverständigen (UVP-Gutachter) haben sich in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen auch mit den jeweils für ihre Fachgebiete wesentlichen Teilen des Gutachtens gemäß § 31a EisbG auseinandergesetzt sowie auch mit den Einwendungen, die indirekt die Richtigkeit des Gutachtens gemäß § 31a in Frage stellen.

Die fachliche Auseinandersetzung mit den einzelnen Einwendungen ist dem Fragenbereich 4 der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen und der Verhandlungsschrift zu entnehmen. Seitens der UVP-Gutachter wurden im Zuge des Verfahrens keine Widersprüche zu den Aussagen im Gutachten gemäß § 31a festgestellt.

### Gegengutachten

Im Zuge des Verfahrens wurden Gegengutachten vorgelegt bzw. eine gutachterliche Stellungnahme in der mündlichen Verhandlung vorgebracht. Eine rechtliche Auseinandersetzung mit diesen und eine Beweismittelwürdigung dieser Gutachten erfolgte zum Teil bereits oben unter Punkt VII. der Begründung (siehe dort unter Punkt VII.3.4 zur Alternativenprüfung, insbesondere Vorbringen 14).

Nach ständiger Rechtsprechung des VwGH kann *ein von einem tauglichen Sachverständigen erstelltes, mit den Erfahrungen des Lebens und den Denkgesetzen nicht im Widerspruch stehendes Gutachten nur auf gleicher fachlicher Ebene durch ein gleichwertiges Gutachten oder durch fachlich fundierte Argumente tauglich bekämpft werden* (VwGH 25.4.2003, 2001/12/0195 u.a.).

Im Zuge der mündlichen Verhandlung von 20. bis 22. Juni 2023 wurde von der Niederösterreichischen Umweltschutzbehörde ein Fachexperte für den FB Ökologie, Dr. Thomas Ellmauer, als Gegengutachter beigezogen (siehe VH-Schrift, Seite 55f sowie in dessen Beilage ./21 *Gutachten von Mag. Dr. Ellmauer für die NÖ LUA*). Bei dessen fachgutachterlicher Stellungnahme in der mündlichen Verhandlung geht die ho. Behörde davon aus, dass jene sich auf gleicher fachlicher Ebene wie jene des behördlich bestellten Sachverständigen für den FB Ökologie befindet. Auf die einzelnen Punkte des Gegengutachtens wurde in der mündlichen Verhandlung vom behördlich bestellten Sachverständigen eingegangen.

Hengstschläger/Leeb, AVG § 45 Rz 11 – 14 folgend konnte der Sachverständige die gegen sein Gutachten vorgetragene Kritik in jedem einzelnen Punkt in einer auch dem nicht fachkundigen Rechtsanwender einleuchtenden Weise widerlegen und konnte seine gutachterlichen Ausführungen bestätigen.

Bei Vorliegen divergierender Sachverständigenmeinungen kann die Behörde auf Grund eigener Überlegungen einem Gutachten wegen dessen größerer Glaubwürdigkeit bzw. Schlüssigkeit bei entsprechender Begründung den Vorzug geben (VwGH 30. Oktober 1991, 91/09/0047; 20. November 2001, 2001/09/0072; 25. April 2003, 2002/12/0109). Die gegenständlichen Themen wurden so ausführlich erläutert, dass die ho. Behörde sich eine abschließende Meinung bilden konnte.

Darüber hinaus waren die auf jenem Gegengutachten basierenden geforderten fachlichen Ergänzungen des Ermittlungsverfahrens von einer Rechtsfrage betreffend das Vertragsverletzungsverfahren gegen Österreich (INFR 2022/2056) abhängig. Diese Rechtsfrage wurde mittlerweile in einem anderen Verfahren vor dem EuGH gelöst (siehe hierzu die Ausführungen zu EuGH C-116/22 (Kommission/Deutschland) unter Punkt VII. der Begründung) und ergab sich daraus kein unmittelbarer ergänzender Ermittlungsbedarf für das gegenständliche Verfahren.

## IX. Fristen

### Bauausführungsfristen:

§ 24f Abs. 5 UVP-G 2000: In der Genehmigung können angemessene Fristen für die Fertigstellung des Vorhabens, einzelner Teile davon oder für die Inanspruchnahme von Rechten festgesetzt werden. Die Behörde kann diese Fristen aus wichtigen Gründen verlängern, wenn der Projektwerber/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 Beschwerdeverfahrens oder gemäß § 24g können die Fristen von Amts wegen geändert werden.

Die Vorschreibung einer Bauausführungsfrist ist primär gemäß UVP-G 2000 und in Verbindung mit den Bauausführungsfristen nach den Materiengesetzen (EisbG, WRG und ForstG) zu sehen.

§ 31 g EisbG: (Bauausführungsfrist) In der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung ist eine angemessene Frist vorzuschreiben, innerhalb der das Bauvorhaben auszuführen und im Falle seiner Ausführung in Betrieb zu nehmen ist. Die Behörde kann auf rechtzeitig gestellten Antrag diese Frist verlängern. Wird die Frist ohne zwingende Gründe nicht eingehalten, so hat die Behörde die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für erloschen zu erklären.

Siehe hierzu unter Spruchpunkt I.3.6. und Punkt V.3.3 der Begründung.

§ 112 Abs. 1 Wasserrechtsgesetz: Zugleich mit der Bewilligung sind 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. Fristverlängerungen, die durch das Beschwerdeverfahren vor den Verwaltungsgerichten notwendig werden, sind von Amts wegen vorzunehmen. Die Nichteinhaltung solcher Fristen hat bei Wasserbenutzungsanlagen das Erlöschen des Wasserbenutzungsrechtes (§ 27 Abs. 1 lit. f) zur Folge, sofern nicht die Wasserrechtsbehörde gemäß § 121 Abs. 1, letzter Satz, hievon absieht.

Siehe hierzu unter Spruchpunkt I.5.8 und unter Punkt V.5.4 der Begründung.

Aufgrund der notwendigen Befristungen aus den einzelnen Materiengesetzen war seitens der ho. Behörde aus verfahrensökonomischen Gründen eine einheitliche Bauausführungsfrist (30. Oktober 2033) festzulegen.



## **Sonstige Fristen:**

### § 18 ForstG:

Abs. 1: Die Rodungsbewilligung ist erforderlichenfalls an Bedingungen, Fristen oder Auflagen zu binden, durch welche gewährleistet ist, dass die Walderhaltung über das bewilligte Ausmaß hinaus nicht beeinträchtigt wird. Insbesondere sind danach

1. ein Zeitpunkt festzusetzen, zu dem die Rodungsbewilligung erlischt, wenn der Rodungszweck nicht erfüllt wurde,

Abs. 4: Geht aus dem Antrag hervor, dass der beabsichtigte Zweck der Rodung nicht von unbegrenzter Dauer sein soll, so ist im Bewilligungsbescheid die beantragte Verwendung ausdrücklich als vorübergehend zu erklären und entsprechend zu befristen (befristete Rodung). Ferner ist die Auflage zu erteilen, dass die befristete Rodungsfläche nach Ablauf der festgesetzten Frist wieder zu bewalden ist.

Siehe hierzu unter Spruchpunkt I.4.2. und Punkt V.4 der Begründung. Dementsprechend erlischt die Rodungsbewilligung, wenn der Rodungszweck bis zum Ablauf eines Zeitraumes von 10 Jahren ab Rechtskraft der Genehmigung nicht erfüllt wurde und erlischt die Bewilligung befristete Rodungen mit Wiederbewaldung, spätestens aber mit 31.12.2040.

### Wasserrechtsgesetz

Auf die Befristung der Wasserrechte nach § 32 WRG (Spruchpunkte I.5.5 und I.5.6) wird verwiesen.

## **X. Zusammenfassung**

Aus dem oben Angeführten folgt nun, dass sowohl die materienrechtlichen Genehmigungsvoraussetzungen (Trassengenehmigung gemäß HIG, eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gemäß EisbG, wasserrechtliche Bewilligungen gemäß WRG, Rodungsbewilligung gemäß ForstG) auch die im UVP-G 2000 enthaltenen zusätzlichen Genehmigungsvoraussetzungen erfüllt sind. Zusammenfassend ist daher festzuhalten, dass das Vorhaben, insbesondere auch aufgrund seiner Umweltverträglichkeit als genehmigungsfähig qualifiziert werden kann, weshalb die Genehmigung zu erteilen war. Dies bewirkt auch, dass gleichzeitig die inhaltlichen Einwendungen gegen das Vorhaben als abgewiesen gelten (§ 59 Abs. 1 zweiter Satz AVG).

Aufgrund der gegebenen Sach- und Rechtslage war daher spruchgemäß zu entscheiden.

## **XI. Kosten**

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

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

## RECHTSMITTELBELEHRUNG

Sie haben das Recht gegen diesen Bescheid Beschwerde zu erheben.

Die Beschwerde ist innerhalb von vier Wochen nach Zustellung dieses Bescheides schriftlich beim Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie einzubringen.

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

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

Die technischen Voraussetzungen und organisatorischen Beschränkungen des elektronischen Verkehrs sind im Internet (<https://www.bmk.gv.at/impressum/policy.html>) bekanntgemacht. Bitte beachten Sie, dass der Absender/die Absenderin die mit jeder Übermittlungsart verbundenen Risiken (zB Übertragungsverlust, Verlust des Schriftstückes) trägt.

Für die Beschwerde ist eine Eingabengebühr von 30,- Euro zu entrichten.

### **Hinweis:**

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

Die Gebühr ist unter Angabe des Verwendungszwecks durch Überweisung auf das Konto des Finanzamt Österreich - Dienststelle Sonderzuständigkeiten (IBAN: AT83 0100 0000 0550 4109, BIC: BUNDATWW) zu entrichten. Die Entrichtung der Gebühr ist durch einen Zahlungsbeleg oder einen Ausdruck über die erfolgte Erteilung einer Zahlungsanweisung nachzuweisen; dieser Beleg ist der Eingabe anzuschließen. Notare, Rechtsanwälte, Steuerberater oder Wirtschaftsprüfer können die Entrichtung der Gebühr auch durch einen schriftlichen Beleg des spätestens zugleich mit der Eingabe weiterzuleitenden Überweisungsauftrages nachweisen, wenn sie darauf mit Datum und Unterschrift bestätigen, dass der Überweisungsauftrag unter einem unwiderruflich erteilt wird.

### **Weiterer Hinweis:**

Dieser Bescheid wird auch durch Edikt zugestellt. Ein solcher Bescheid gilt mit Ablauf von zwei Wochen nach der Verlautbarung gemäß § 44f des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes (zumindest Verlautbarung in einer im Bundesland weit verbreiteten Tageszeitung sowie in

einer weiteren, in den betroffenen Gemeinden gemäß § 19 Abs. 3 UVP-G 2000 verbreiteten periodisch erscheinenden Zeitung) als zugestellt.

Gemäß § 24f Abs. 13 UVP-2000 gilt der gegenständliche Bescheid zwei Wochen nach Veröffentlichung im Internet auf der Homepage des BMK auch gegenüber Personen als zugestellt, die sich am UVP-Verfahren nicht oder nicht rechtzeitig (§§ 9 und 9a UVP-G 2000 bzw. §§ 44a iVm 44b AVG) beteiligt und deshalb die Parteistellung verloren haben. Zumindest bis zum Abschluss des Verfahrens kann der Bescheid in elektronischer Form im Internet auf der Website der Behörde ([www.bmk.gv.at/eisenbahn-verfahren](http://www.bmk.gv.at/eisenbahn-verfahren)) unter dem Menüpunkt „Matzleinsdorf (Wien Meidling) – Wiener Neustadt (Pottendorfer Linie)“ eingesehen und heruntergeladen werden.

Wird das gleiche Schriftstück mehrmals gültig zugestellt, so ist gemäß § 6 des Zustellgesetzes die erste Zustellung maßgebend.

Für die Bundesministerin:  
Mag. Daniel Nestler