



BMVIT – IV/IVVS4 (UVP-Verfahren Landverkehr)

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien

Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

E-Mail: sch2@bmvit.gv.at

Internet: www.bmvit.gv.at

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

GZ. BMVIT-820.376/0001-IV/SCH2/2016 DVR:0000175

ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft
Praterstern 3
1020 Wien

Wien, am 14. März 2016

**ÖBB-Strecke Wien Matzleinsdorf (Meidling) – Wiener Neustadt,
Zweigleisiger Ausbau der Pottendorfer Linie im Abschnitt Ebreichsdorf
(Münchendorf – Wampersdorf), km 20,4 bis km 31,0
UVP-und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren gemäß §§ 23b, 24 und 24f UVP-G 2000
Grundsatzgenehmigung gem § 24f Abs 9 und 10 UVP-G 2000**

Bescheid

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie entscheidet als Behörde gemäß § 24 Abs 1 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVP-G 2000) über den Antrag der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft, vom 27. Mai 2015 betreffend Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung und Erteilung der Grundsatzgenehmigung gem. §§ 23b Abs 1, 24, § 24a Abs. 1 und 24f Abs 9 und 10 UVP-G 2000 unter Mitwirkung der im Spruch angeführten materiellrechtlichen Genehmigungsbestimmungen unter Zugrundelegung der Projektunterlagen (Umweltverträglichkeitserklärung, Planunterlagen für den Trassenverlauf, Rodungsunterlagen), sowie des im Verfahren erstatteten Umweltverträglichkeitsgutachtens vom 19. Oktober 2015, des forsttechnischen Gutachtens vom 22. September 2015 sowie den Ergebnissen des weiteren Ermittlungsverfahrens unter Vorschreibung der in Spruchpunkt **A. V.** angeführten Nebenbestimmungen wie folgt:

S p r u c h

A. Umweltverträglichkeitsprüfung und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren

I. Grundsatzgenehmigung

I. 1. Der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft, 1020 Wien, Praterstern 3, wird nach Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung und des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens für den zweigleisigen Ausbau der ÖBB-Strecke Wien Matzleinsdorf (Meidling) – Wiener Neustadt (Pottendorfer Linie) im Abschnitt Ebreichsdorf (Münchendorf – Wampersdorf), km 20,4 bis km 31,0 die **grundsätzliche Genehmigung** nach dem dritten Abschnitt des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 (UVP-G 2000) nach Maßgabe der vorgelegten Projektunterlagen, der Umweltverträglichkeitserklärung, des Umweltverträglichkeitsgutachtens, der Rodungsunterlagen, des unter Spruchpunkt II angeführten Sachverhalts, der im Spruchpunkt V angeführten Auflagen, Bedingungen und Befristungen („Vorschreibungen“) sowie der unter Spruchpunkt VII (HIG, ForstG) angeführten mit angewendeten materiellen Genehmigungsbestimmungen (Rechtsgrundlagen) erteilt.

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

1.3. Die Detailgenehmigungen bleiben für den Bereich der gesamten Trasse hinsichtlich ihrer baulichen, elektrotechnischen und eisenbahnfachlich erforderlichen Ausstattung, insbesondere aus den Gesichtspunkten des Eisenbahn- und Wasserrechtes vorbehalten.

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

II. Beschreibung des Vorhabens

II. 1. Das Vorhaben betrifft den zweigleisigen Ausbau der Pottendorfer Linie zwischen Münchendorf (km 20,4) und dem Bahnhof Wampersdorf (km 31,0). Ziel des zweigleisigen Ausbaus der Pottendorfer Linie ist einerseits die Schaffung einer zweiten, leistungsfähigen Bahnstrecke im Südraum von Wien, die primär als Ausweich- und Ergänzungsstrecke für die Südbahn dienen und dadurch die stark frequentierte Südbahn entlasten soll. Andererseits soll dadurch das Nahverkehrsangebot verbessert werden und auf diese Weise der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Modal-Split erhöht werden. Mit Realisierung dieses Vorhabens wird der Lückenschluss des zweigleisigen Ausbaus der Pottendorfer Linie vollendet sein.

Mit dem Projekt werden unter anderen folgende Maßnahmen umgesetzt:

- Bestandnaher zweigleisiger Ausbau von km 20,4 bis km 22,6
- Zweigleisige Neutrassierung Umfahrung Ebreichsdorf von km 22,9 bis km 29,9
- Einbindung in den Bahnhof Wampersdorf von km 29,9 bis km 31,0
- Im Bereich der Neutrassierung Errichtung des Bahnhofes Ebreichsdorf mit Park&Ride, Bike&Ride Anlagen, Taxistandplätzen und einem Busbahnhof
- Rückbau der Bestandsstrasse im Bereich von km 22,9 bis Bestands-km 30,15
- Errichtung von Kunstbauten und Hochbauten
- Errichtung der Anlagen zur Versickerung der Bahnwässer

- Errichtung der Streckenausrüstung
- Auflassung sämtlicher schienengleicher Eisenbahnkreuzungen
- Durchführung der für die Errichtung erforderlichen dauernden und befristeten Rodungen
- Durchführung der erforderlichen Einbautenverlegungen
- Verschwenkung der Bestandsstrecke Wampersdorf-Gramatneusiedl im Nordkopf des Bahnhofes Wampersdorf

II. 2. Die der Grundsatzgenehmigung zugrunde liegenden Unterlagen ergeben sich insbesondere aus dem zugrunde liegenden Technischen Projekt gemäß dem Inhaltsverzeichnis, Ordnungsnummer 201, Plannummer NA3311-UV-01SP-00-1001, Versionsnummer 00 vom April 2015. Dies insoweit, als sich aus den von der Antragstellerin im weiteren Verfahren abgegebenen Erklärungen, oder aus diesem Bescheid selbst nichts Abweichendes ergibt.

II. 3. Durch das Vorhaben sind die Stadtgemeinde Ebreichsdorf, die Marktgemeinden Pottendorf und Trumau sowie die Gemeinde Münchendorf als Standortgemeinden berührt.

II. 4. Das Vorhaben ist innerhalb von 10 Jahren ab Bescheiddatum somit bis zum März 2026 auszuführen und der Betrieb zu eröffnen.

III Trassengenehmigung

III. 1. Der Geländestreifen für das Vorhaben des Ausbaus und der Elektrifizierung der Hochleistungsstrecke Wien Matzleinsdorf (Meidling) – Wiener Neustadt im Abschnitt von Münchendorf bis Pottendorf im Bundesland Niederösterreich wird wie folgt bestimmt:

Beim gegenständlichen Vorhaben handelt es sich um den zweigleisigen Ausbau im gesamten Streckenbereich Münchendorf – Pottendorf auf eine Länge von 10,6 km. Der Ausbau beginnt in km 20,4. Vom Projektbeginn bis nach der geplanten Überführung der L 156 bei km 22,6 verläuft die neue Trasse bestandsnah. Danach schwenkt die Trasse nach Osten. Mittels einer Wendelinie von jeweils 2.200 m Radius schmiegt sie sich möglichst nah an den bestehenden Wald an und quert dann die Piesting. Zwischen Ebreichsdorf und Unterwaltersdorf liegt auf einer 2,75 km langen Geraden der neue viergleisige Bahnhof Ebreichsdorf mit beidseitigen Überholgleisen. Südlich des Bahnhofs Ebreichsdorf erreicht die Bahntrasse über einen kurzen Streckenabschnitt mit einem Rechtsbogen von 2.100 m Radius den Bestand der Pottendorfer Linie im Bahnhof Wampersdorf. Die eingleisige Bestandsstrecke nach Gramatneusiedl wird dabei nach Osten verschwenkt und mündet zukünftig direkt in das Bahnhofsgleis 3. Der Nordkopf des Bahnhofs Wampersdorf wird entsprechend den betrieblichen Erfordernissen umgestaltet.

III. 2. Die Rechtswirkungen der Genehmigung im Sinne des § 5 HIG, wonach auf den vom künftigen Trassenverlauf betroffenen Grundstücksteilen (Hochleistungsstrecken-Baugebiet) Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen werden, keine Anlagen sonst errichtet oder geändert werden, keine Gewinnung mineralischer Rohstoffe aufgenommen werden sowie keine Deponien

errichtet oder erweitert werden dürfen, bezieht sich auf den in den beim Bundesministerium für Verkehr, dem Amt der Niederösterreichischen Landesregierung sowie bei den Standortgemeinden in den Plänen „Übersichtslageplan mit Geländestreifen“ Ordnungsnummer 301.1, Plannummer NA3311-TV-01SP-02-0005, Versionsnummer 00 vom April 2015, sowie in den „Lageplänen mit Geländestreifen gem HIG und Kataster Blatt 1-5 Ordnungsnummern 301.2, 301.3, 301.4, 301.5, und 301.6, Plannummern NA3311-TV-01SP-02-0006, NA3311-TV-01SP-02-0007, NA3311-TV-01SP-02-0008, NA3311-TV-01SP-02-0009 und NA3311-TV-01SP-02-0010 Versionsnummer 00“ vom April 2015 ausgewiesenen Geländestreifen in den Standortgemeinden. Der den örtlichen Verhältnissen entsprechend festgelegten Geländestreifen für den künftigen Bahnkörper überschreitet nicht die Breite von 150 m und das erforderliche Ausmaß, welches für Eisenbahnanlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen für den Bau und den Betrieb der Hochleistungsstrecke notwendig ist

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

IV. forstrechtlicher Konsens

IV. 1. Die Genehmigung umfasst die Rodung der in den Projektunterlagen - „Rodungsantrag“ Ordnungsnummer 303, Plannummer NA3311-FR-01AL-00-0012, Versionsnummer F00 - angeführten Waldflächen in den dort angeführten Katastralgemeinden in einem Gesamtausmaß von **25.983 m²**, davon in einem Gesamtausmaß von **21.199 m² unbefristet** und in einem Gesamtausmaß von **4.784 m² befristet** unter Vorschreibung der unter den Spruchpunkten **V. 2.8.-V. 2.12., V. 2.69.-V. 2.76.** und **V. 2.105.** angeführten ergänzenden Auflagen und Bedingungen aus forstfachlicher Sicht.

IV. 2. Folgende Waldflächen sind von den Rodungsmaßnahmen betroffen:

**Bezirk Mödling:
KG Münchendorf:**

| Rodungsnummer | Bezeichnung | GSt.Nr. | dauernd m² | befristet m² |
|----------------------|--|----------------|----------------------------------|------------------------------------|
| B5a | Windschutzgürtel westlich der Pottendorfer Linie | 1646 | 0 | 288 |
| 6a | Laubmischwald östlich der Pottendorfer Linie | 721/3 | 1.067 | 0 |
| | Summe KG Münchendorf: | | 1.067 | 288 |

Bezirk Baden:**KG Trumau:**

| Rodungsnummer | Bezeichnung | GSt.Nr | dauernd m ² | befristet m ² |
|---------------|---|---------------|---------------------------|-----------------------------|
| B11a | Windschutzgürtel westlich der Pottendorfer Linie | 1505 | 0 | 6 |
| 12a | Windschutzgürtel östlich der Pottendorfer Linie | 1504/1 | 105 | 0 |
| 14a B14a | Windschutzgürtel östlich der Pottendorfer Linie | 1500 | 3 | 220 |
| 15a B15a | Windschutzgürtel westlich der Pottendorfer Linie | 1506 | 356 | 1.253 |
| 16a | Windschutzgürtel östlich der Pottendorfer Linie | 1443/1 | 1.394 | 0 |
| 16b | Windschutzgürtel östlich der Pottendorfer Linie | 1443/2 | 496 | 0 |
| 16c | Windschutzgürtel östlich der Pottendorfer Linie | 1444 | 57 | 0 |
| 17a | Windschutzgürtel östlich der Pottendorfer Linie | 1467 | 366 | 0 |
| 18a | Windschutzgürtel westlich der Pottendorfer Linie | 1425 | 2.155 | 0 |
| 19a | Windschutzgürtel westlich der Pottendorfer Linie | 1425 | 1.243 | 0 |
| 20a | Windschutzgürtel östlich der Pottendorfer Linie | 1467 | 95 | 0 |
| 21a | Windschutzgürtel westlich der Pottendorfer Linie, | 1424/1 | 159 | 0 |
| 24a B24a | Windschutzgürtel westlich der Pottendorfer Linie | 1446 | 186 | 26 |
| 31a B31a | Windschutzgürtel westlich der „Unteren Bahnheide“ | 1451 | 221 | 28 |
| 33a | Windschutzgürtel nördlich der KG Grenze Trumau/Ebreichsdorf | 1455 | 246 | 0 |
| | Summe KG Trumau | | 7.082 | 1.533 |

KG Ebreichsdorf:

| Rodungsnummer | Bezeichnung | GSt.Nr | dauernd m² | befristet m² |
|------------------------------|--|---------------|----------------------------------|------------------------------------|
| 34a B34a | Windschutzgürtel südlich des Hafnerbachs | 621/2 | 184 | 6 |
| B34b | Windschutzgürtel südlich des Hafnerbachs | 621/2 | 0 | 22 |
| 37a | Windschutzgürtel südlich des Hafnerbachs | 621/3 | 1.392 | 0 |
| 38a | Windschutzgürtel südlich des Hafnerbachs | 616/12 | 828 | 0 |
| 40a | Windschutzgürtel südlich des Hafnerbachs | 616/2 | 1.518 | 0 |
| 46a B46a: | Laubmischwald im Bereich Kalter Gang | 617 | 231 | 29 |
| B46b | Laubmischwald im Bereich Kalter Gang | 617 | 0 | 75 |
| 51a | Laubmischwald nördlich der Piesting | 645 | 89 | 0 |
| B51a | Laubmischwald nördlich der Piesting | 644 | 0 | 445 |
| 51b | Laubmischwald südlich der Piesting | 650 | 89 | 0 |
| B51b | Laubmischwald südlich der Piesting | 429/1 | 0 | 123 |
| 51c B51c | Laubmischwald nördlich der Piesting | 644 | 2.212 | 528 |
| 51d | Laubmischwald südlich der Piesting | 642 | 130 | 0 |
| B51d | Laubmischwald südlich der Piesting | 652/2 | 0 | 95 |
| 51e | Laubmischwald südlich der Piesting | 643 | 215 | 0 |
| 51h | Laubmischwald südlich der Piesting | 652/2 | 12 | 0 |
| B51e | Laubmischwald südlich der Piesting | 651 | 0 | 93 |
| B51f | Laubmischwald südlich der Piesting | 651 | 0 | 117 |
| 51g | Laubmischwald südlich der Piesting | 651 | 91 | 0 |
| Summe KG Ebreichsdorf | | | 6.991 | 1.533 |

KG Schranawand:

| Rodungsnummer | Bezeichnung | GSt.Nr | dauernd m ² | befristet m ² |
|------------------------------|---|--------|---------------------------|-----------------------------|
| 45a | Windschutzgürtel im Bereich Kalter Gang | 279/22 | 90 | 0 |
| 45b | Windschutzgürtel im Bereich Kalter Gang | 279/9 | 34 | 0 |
| 48a | Windschutzgürtel im Bereich Kalter Gang | 279/10 | 204 | 0 |
| 48b | Windschutzgürtel im Bereich Kalter Gang, 279/10 | 279/10 | 1.331 | 0 |
| 49a | Windschutzgürtel im Bereich „Neuwiese | 279/11 | 215 | 0 |
| Summe KG Schranawand: | | | 1.874 | 0 |

KG Unterwaltersdorf:

| Rodungsnummer | Bezeichnung | GSt.Nr | dauernd m ² | befristet m ² |
|----------------------------------|------------------------------------|--------|---------------------------|-----------------------------|
| 51f | Laubmischwald südlich der Piesting | 429/1 | 13 | 0 |
| Summe KG Unterwaltersdorf | | | 13 | 0 |

KG Weigelsdorf:

| Rodungsnummer | Bezeichnung | GSt.Nr | dauernd m ² | befristet m ² |
|------------------------------|----------------------------------|--------|---------------------------|-----------------------------|
| 57a B57a | Windschutzgürtel im Bereich B 60 | 1212 | 1.628 | 291 |
| B57b | Windschutzgürtel im Bereich B 60 | 1212 | 0 | 532 |
| Summe KG Weigelsdorf: | | | 1.628 | 823 |

KG Wampersdorf:

| Rodungsnummer | Bezeichnung | GSt.Nr | dauernd m ² | befristet m ² |
|-----------------------------|---|--------|---------------------------|-----------------------------|
| 60a | Windschutzgürtel nördlich der KG Grenze Weigelsdorf/Wampersdorf | 984 | 138 | 0 |
| 70aB70a | Waldschacherl im Bereich ehem. Gasthaus | 1961/5 | 2.296 | 187 |
| 70b | Waldschacherl im Bereich ehem. Gasthaus | 1215/1 | 110 | 0 |
| B70b | Waldschacherl im Bereich ehem. Gasthaus | 1961/5 | 0 | 420 |
| Summe KG Wampersdorf | | | 2.544 | 607 |

| | | | | |
|-------------------------------|--|--|---------------|--------------|
| Summe Rodungen gesamt: | | | 21.199 | 4.784 |
|-------------------------------|--|--|---------------|--------------|

IV. 3. Die Rodungsbewilligung ist an die ausschließliche Verwendung der Flächen zum beantragten Zweck der Errichtung und des Betriebes des zweigleisigen Ausbaus der Pottendorferlinie (ÖBB-Strecke Wien Matzleinsdorf (Meidling) – Wiener Neustadt im Abschnitt Ebreichsdorf, km 20,4 bis km 31,0, (Münchendorf – Wampersdorf), samt zugehöriger Nebenanlagen (Begleitwege, Retentionsbecken etc.) gebunden.

IV. 4. Die Rodungsbewilligung erlischt, wenn der Rodungszweck bis zum Ablauf eines Zeitraumes von zehn Jahren ab Bescheiddatum 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.

V. Nebenbestimmungen

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

V. 1. Allgemeine Vorschriften

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

V. 1.2. Bezüglich des Erfordernisses, auch beim Neubauprojekt einen Durchlass bei km 22,25 unter der Bahntrasse anzuordnen ist bis zum Detailgenehmigungsantrag zu prüfen, ob der bestehende Durchlass der Ableitung von Tagwässern (z. B. nach Starkregenereignissen) dient(e) oder ohne konkreten Bedarf nur auf Verdacht errichtet worden ist. Im ersten Fall ist im Detailprojekt entsprechend zu reagieren.

V. 2. Maßnahmen

zur Bauphase

aus Sicht des Fachgebietes Abfallwirtschaft

V. 2.1. Die durch den Trassenverlauf berührten Verdachtsflächen sind im beeinflussten Bereich noch zusätzlich zu erkunden. Die dabei gewonnenen Ergebnisse sind in das den Antragsunterlagen zur Detailgenehmigung beizulegende Baustellenlogistikkonzept (Materialbewirtschaftung) einzuarbeiten. Selektive Aushubarbeiten die zu einer geänderten Baustellenabwicklung führen sind dort darzustellen.

V. 2.2. Belastete Bereiche der tangierten Verdachtsflächen sind sowohl lateral als auch in die Tiefe so weit zu entfernen, bis das vom Abfallmanagement und der abfallchemischen Bauaufsicht festgelegte Sicherungs- oder Sanierungsziel erreicht ist. Die Bestimmungen des AWG 2002 gelten sinngemäß. Hierüber sind Nachweise zu erstellen, aufzubewahren und der Behörde auf Verlangen zu übermitteln. Für die Beurteilung von Untersuchungsergebnissen sowie für die daraus resultierende Abschätzung der Gefährdung ist die ÖNorm S 2088-1 zu Grunde zu legen.

- V. 2.3.** Ergänzende abfallchemische Untersuchungen der Dammaufstandsflächen (Bodenaustausch) sind durchzuführen und gemäß Deponieverordnung 2008 und Bundes Abfallwirtschaftsplan 2011 hinsichtlich ihrer Eluat- und Gesamtgehalte zu beurteilen. Die Ergebnisse dieser verdichteten Untersuchung sind entweder den Detailgenehmigungsunterlagen anzuschließen oder der Behörde rechtzeitig vor Baubeginn vorzulegen.
- V. 2.4.** Für die Bauphase ist eine abfallchemische Bauaufsicht zur Überwachung der Einhaltung der Abfallrechtlichen Vorschriften und der abfallchemischen Grenzwerte zu bestellen.
- V. 2.5.** Für die Qualitätsanforderungen an Verfüllmaterialien sind generell die einschlägigen Bestimmungen des Bundes-Abfallwirtschaftsplans 2011 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.
- V. 2.6.** Unmittelbar vor dem Rückbau der Bestandsstrecke sind die Gleisaushubmaterialien entsprechend den dann gültigen gesetzlichen Vorgaben (vermutlich Bundesabfallwirtschaftsplan 2016) zu beproben und zu analysieren. Wegen der erfolgten Herbizidanwendung auf den untersuchenden Gleisbereichen ist entweder der Nachweis einer mindestens einjährigen Karenzfrist, gerechnet vom letzten Spritzmitteleinsatz, zu erbringen oder sind die einzelnen Feldproben auch auf Herbizidrückstände zu untersuchen und die Zulässigkeit der geplanten Verwertung zu prüfen.
- V. 2.7.** Zur Überwachung der Einhaltung der abfallwirtschaftlichen Bestimmungen ist sowohl für den Neubau der Trasse als auch für den Rückbau der Bestandsstrecke die Einführung eines Abfallmanagements erforderlich. Anhand eines Massenlogistikkonzeptes sind die Abfall- bzw. Stoffströme sowie deren Zwischen- und Endlagerung zu beschreiben. Nach Abschluss des Projektes ist eine Dokumentation (Ablauf der Arbeiten, vorhandene Schadstoffkonzentrationen, Ausmaß der Verunreinigungen, Menge der entsorgten Schadstoffe, Entsorgungswege, usw.) zu erstellen und der Behörde im Abnahme- bzw. Inbetriebnahmeverfahren vorzulegen.
- aus Sicht des Fachgebietes Forsttechnik, Wald und Wildökologie**
- V. 2.8.** Vor Beginn der Bauarbeiten sind alle benachbarten Waldbestände durch eine physische Absperrung (fixer Bauzaun oder massive Abplankung oder PE-Baustellenabsperrung) von den Baubereichen abzugrenzen. Die Absperrung ist während der gesamten Bauzeit funktionstüchtig zu erhalten.
- V. 2.9.** Das Befahren von sowie Ablagerungen von Materialien aller Art in nicht zur Rodung bewilligten Waldbeständen sind verboten.
- V. 2.10.** Nicht staubfrei befestigte Baustraßen sind in einem Umkreis von 50 m von Waldbeständen feucht zu halten.
- V. 2.11.** Das bestehende Forst- und Güterwegenetz ist während der gesamten Bauzeit soweit aufrechtzuerhalten, dass die für die ordnungsgemäße forstliche Bewirtschaftung erforderlichen Tätigkeiten in allen Waldflächen in der Umgebung der Trasse durchgeführt werden können.

V. 2.12. Befristete Rodungen sind in der dem Bauende im jeweiligen Bauabschnitt folgenden vegetationstechnisch nächstmöglichen Pflanzperiode mit standortgerechten Baumarten der potentiellen natürlichen Vegetation (Eiche, Hainbuche, Vogelkirsche, Linde, Feldahorn, Spitzahorn, Feldulme, Graupappel, Schwarzerle, Schwarzpappel, Silberweide etc.) wieder zu bewalden.

aus Sicht der Fachgebiete Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik

V. 2.13. Das Detailprojekt hat eine Beweissicherung unmittelbar vor Baubeginn, betreffend die Grundwassernutzung für die Landwirtschaft und für die zahlreichen Grundwasserbrunnen beidseitig des neuen Bahnhofs Ebreichsdorf zu enthalten.

aus Sicht des Fachgebietes Gewässerökologie

V. 2.14. Die in den Einreichoperaten formulierten Maßnahmen zur Minderung der negativen Auswirkungen des Vorhabens sind nachweislich umzusetzen. Die Umsetzung ist entsprechend zu dokumentieren, aufzubewahren und auf Verlangen der Behörde vorzulegen.

V. 2.15. Vor Beginn der Bauarbeiten ist eine Ökologische Bauaufsicht gem. den Vorgaben der RVS 04.05.11 „Umweltbaubegleitung“ zu bestellen und der Behörde bekannt zu geben. Diese hat über eine entsprechende Ausbildung und eine entsprechende Berufserfahrung zu verfügen.

V. 2.16. Die ökologische Bauaufsicht hat die Einhaltung aller ökologischen und umweltrelevanten im Projekt vorgesehenen Maßnahmen sowie der Bescheidauflagen vor und während des Baus sowie betreffend die Nachsorge des Bauvorhabens, die Umsetzung aller Maßnahmen zum Schutz des Naturraumes und die Durchführung der Rekultivierungs- und Ausgleichsmaßnahmen zu überwachen. Den Anweisungen der ökologischen Bauaufsicht ist Folge zu leisten.

V. 2.17. Vor Beginn von Baumaßnahmen direkt an Gewässern sind die jeweiligen Fischereiberechtigten rechtzeitig und nachweislich zu verständigen.

V. 2.18. Im Zuge der Bauausführung sind sämtliche Bauvorkehrungen zu treffen, damit keine wassergefährdenden bzw. fischtoxischen Stoffe (z. B. Mineralöle, Zementschlämme) ins Grundwasser bzw. Oberflächenwasser gelangen.

V. 2.19. Grundsätzlich sind bei allen Bautätigkeiten Vorkehrungen zu treffen, damit kein Fremdmaterial (Bauschutt, Schadstoffe etc.) in die Gewässer gelangt bzw. verbleibt.

V. 2.20. Die Lagerung von Treib- und Schmierstoffen sowie anderer wassergefährdender Stoffe im Abflussbereich ist untersagt. So sind die Lagerung und Manipulationen mit Treibstoffen, Ölen, Schmierstoffen etc. im Nahbereich der Gewässer unzulässig. Ebenso sind das Abstellen, die Wartung und die Reinigung von Baumaschinen und Baugeräten in Abflussprofilen unzulässig. Für die Lagerung von derartigen Stoffen sind entsprechende Lager-einrichtungen sowie Tankanlagen, Betankungsflächen etc. herzustellen.

V. 2.21. Während des Baus sind mindestens 500 l eines geeigneten Ölbindemittels im Baustellenbereich bereitzuhalten. Gebrauchte Ölbindemittel sind nachweislich gemäß Abfallwirtschaftsgesetz von einem befugten Unternehmen entsorgen zu lassen.

- V. 2.22. Temporäre Wasserhaltungsmaßnahmen im Gewässer sind mit der gewässerökologischen Bauaufsicht abzustimmen.
- V. 2.23. Im Zuge der Bauarbeiten dürfen keine direkten Fahrten durch Gewässer erfolgen.
- V. 2.24. Um den stofflichen Eintrag in die Gewässer über den Windweg zu verhindern, müssen staubmindernde Maßnahmen, wie das Befeuchten von Baustraßen, durchgeführt werden.
aus Sicht des Fachgebietes Humanmedizin
- V. 2.25. In der Bauphase sind Betonabbrucharbeiten mit Hydraulikhammer oder Abbruchzange und das Spunden auf werktags 8-12 Uhr und 15-18 Uhr zu beschränken, falls dadurch an Wohnfassaden Spitzenpegel von 90 dB oder mehr auftreten.
- V. 2.26. Notwendige Abweichungen von den grundsätzlich bei Tag vorgesehenen Baustellenarbeitszeiten sind unter Angabe einer Begründung und der voraussichtlichen Dauer der betroffenen Bevölkerung über die Gemeinden rechtzeitig bekannt zu geben.
- V. 2.27. Die Mobiltelefonnummer der Ansprechstelle in der Baustellenleitung für Beschwerden ist den betroffenen Nachbarn über die Gemeinden bekannt zu geben und Beschwerden sind zur allfälligen Einsichtnahme für die Behörde zu protokollieren und aufzubewahren.
aus Sicht des Fachgebietes Boden (Agrarwesen)
- V. 2.29. Die im Einreichoperat vorgeschlagenen Maßnahmen zur Verringerung der Belastungen des Schutzgutes Boden sind im beschriebenen Umfang zwingend einzuhalten.
aus Sicht der Fachgebietes Lärmschutz
- V. 2.30. Die in der UVE getroffenen Festlegungen hinsichtlich der Baustellenarbeitszeiten an Werktagen bei Tagzeit und hinsichtlich eines lärmarmen Baubetriebes mit Einsatz lärmarmen Baugeräte sind bei der Bauausführung zu berücksichtigen.
Notwendige Abweichungen von den grundsätzlich bei Tagzeit vorgesehenen Baustellenarbeitszeiten sind unter Angabe einer Begründung und der voraussichtlichen Dauer der betroffenen Bevölkerung (über Gemeinden und BI) rechtzeitig bekannt zu geben.
- V. 2.31. Für die Bauzeit ist die Stelle einer mit ausreichenden Befugnissen für den Bauablauf ausgestatteten Kontaktperson (z.B. Bauführer) einzurichten, über die mögliche Beschwerden der Nachbarschaft entgegengenommen und gegebenenfalls Kontrollmessungen zur Beweissicherung und mögliche Konsequenzen organisiert werden.
Die Kontaktperson ist den betroffenen Nachbarn, vornehmlich über Gemeinden und Bürgerinitiativen als Ansprechpartner namentlich zu nennen und die Erreichbarkeit (Telefonnummer) bekannt zu geben.
- V. 2.32. Abhängig von der Höhe der derzeitigen Umgebungslärmsituation (energieäquivalenter Dauerschallpegel), wird für die Höhe des Beurteilungspegels $L_{r,Bau}$ der spezifischen Baulärmimmissionen (A-bewerteter energieäquivalenter Dauerschallpegel LA_{eq} des „reinen“ Baulärms, zuzüglich eines Anpassungswertes für den Geräuschcharakter von +5 dB, abzüglich einer Korrektur zur Berücksichtigung der Dauer der Bauarbeiten (minus 6 dB bei dreitägiger Baudauer, oder minus 4 dB bei einwöchiger Baudauer oder minus 2 dB bei einmonatiger Baudauer) im Freien, vor den betroffenen Wohngebäuden der Nachbarschaft die folgenden Grenzwerte einzuhalten:

| Schallpegelgrenzwerte für Baulärmimmissionen: | |
|--|--|
| Wohngebäude in derzeitiger Bestandslärmsituation $L_{A,eq}$ | Grenzwert für Beurteilungspegel Baulärm |
| Tagzeit (0600-1900 Uhr): | |
| ≤ 55 dB | 60 dB für $L_{r, Bau}$ |
| > 55 dB | 65 dB für $L_{r, Bau}$ |
| Abendzeit (1900-2200 Uhr): | |
| ≤ 55 dB | 55 dB für $L_{r, Bau}$ |
| > 55 dB | 60 dB für $L_{r, Bau}$ |
| Nachtzeit (2200-0600 Uhr): | |
| generell | 50 dB für $L_{r, Bau}$ |
| | 45 dB für Dauergeräusche |

- V. 2.33.** Über die in den Punkten **IV. 2.31.**, **IV. 2.32.** und **IV. 2.33.** angeführten Abweichungen des üblichen Baubetriebes, sowie über eventuelle Lärmbeschwerden der Nachbarn und der daraus abgeleiteten Konsequenzen sind kurze Protokolle anzufertigen und zur späteren allfälligen Einsichtnahme durch die Behörde zu sammeln.
- V. 2.34.** Zur Kontrolle der Einhaltung der im Punkt **IV. 2.33.** angeführten Baulärm-Immissionsgrenzwerte sind während der Bauphase punktuelle Überprüfungen wie folgt vorzunehmen:
- a.** Die Untersuchungen der Baulärmauswirkungen haben jedenfalls an repräsentativen Punkten für die nächsten, jeweils durch Baulärm exponiert betroffenen Wohnnachbarschaftslagen während der jeweils voraussichtlich lautesten Bauphasen zu erfolgen. Im Falle von auftretenden Beschwerden über Baulärm sind zusätzlich beim Wohnbereich der Beschwerdeführer im Freien entsprechende Lärm- Kontrollmessungen vorzunehmen.
 - b.** Die Messungen des „reinen“ Baulärms sind grundsätzlich jeweils kurzzeitig, in einer für den vorliegenden Baubetriebelärm ausreichenden Dauer, unter Beobachtung eines Messtechnikers zur Erkennung und Registrierung der maßgeblichen Baulärmquellen in Pausen oder unter Ausschaltung von sonstigen Störgeräuschen (sonstiger Straßenverkehrslärm, Bahnlärm, Fluglärm usw.) vorzunehmen.
- V. 2.35.** Im Fall von Überschreitungen des Grenzwertes für Baulärmimmissionen sind für maßgebliche Baulärmquellen, gegebenenfalls mit Kontrolle der Schallemissionen, gemeinsam mit der Bau-Kontaktperson geeignete Lärminderungsmaßnahmen festzulegen.
- V. 2.36.** Über die Ergebnisse der Untersuchungen mit Angaben der Messergebnisse nach ÖNORM S 5004 und der daraus abgeleiteten spezifischen Baulärmimmissionen, der Betriebszustände (Bautätigkeit und Geräteinsatz) und die daraus abgeleiteten Maßnahmen sind kurze Protokolle zu erstellen und zur Einsichtnahme durch die Behörde aufzubewahren.

aus Sicht der Fachgebietes Erschütterungsschutz

- V. 2.37.** Die in der UVE getroffenen Festlegungen hinsichtlich der Baustellenarbeitszeiten und hinsichtlich eines erschütterungsarmen Baubetriebes, Auswahl der Bauverfahren mit Einsatz erschütterungsarmer Baugeräte, die Vornahme von Beweissicherungen, begleitende Überprüfung der Erschütterungsimmissionen mit abgeleiteten Schutzmaßnahmen sind in vollem Umfang auszuführen.
- V. 2.38.** Für die Bauzeit ist die Stelle einer mit ausreichenden Befugnissen für den Bauablauf ausgestatteten Kontaktperson (z.B. Bauführer) einzurichten, über die mögliche Beschwerden der Nachbarschaft entgegengenommen und gegebenenfalls Kontrollmessungen zur Beweissicherung und mögliche Konsequenzen, organisiert werden. Die Kontaktperson ist den betroffenen Nachbarn, vornehmlich über Gemeinden und Bürgerinitiativen als Ansprechpartner namentlich zu nennen und die Erreichbarkeit (Telefonnummer) bekannt zu geben.
- V. 2.39.** Unter Hinweis auf die Anforderungen nach den obigen Punkten 1) und 2) sind ausreichende Erschütterungsschutzmaßnahmen zu treffen, dass die maximale resultierende Schwinggeschwindigkeit $v_{R,max}$ nach ÖNORM S 9020 an den Fundamenten von Wohnobjekten den Wert von 4 mm/s nicht überschreitet bzw. Schäden an Bauwerken, Sachgütern und Kulturgütern vermieden werden.
- V. 2.40.** Die in den Punkten **IV. 2.37.**, **IV. 2.38.** und **IV. 2.39.** angeführten Vorkehrungen gelten sowohl für den gesamten Bau der Strecke als auch für den Rückbau des aufgelassenen Streckenteils.
- V. 2.41.** Über die in den Punkten **IV. 2.37.**, **IV. 2.38.** und **IV. 2.39.** angeführten Abweichungen des üblichen Baubetriebes, sowie über eventuelle Lärm- oder Erschütterungsbeschwerden der Nachbarn und die daraus abgeleiteten Konsequenzen sind kurze Protokolle anzufertigen und zur späteren Einsichtnahme durch die Behörde zu sammeln.

aus Sicht des Fachgebietes Ökologie

- V. 2.42.** Ökologische Bauaufsicht:
Die Bauphase muss von einer ökologischen Bauaufsicht gemäß den Vorgaben der RVS 04.05.11 „Umweltbaubegleitung“ begleitet werden, **V. 2.43.** Flächensicherung:
Es erfolgt keine Beanspruchung zusätzlicher Flächen, als die im Baustellenkonzept angeführten. Grundsätzlich bleiben naturschutzfachlich sensible Flächen von den Baustelleneinrichtungen ausgespart. Nahe gelegene naturnahe Flächen sind durch entsprechende Maßnahmen (Flexizaun, Baustellenband) zu sichern.
- V. 2.44.** Schutzmaßnahmen für das Naturdenkmal „Schwarzkiefer“ auf dem Grundstück 432 in Unterwaltersdorf sind in Abweichung zur UVE nicht erforderlich, da die Lage falsch eingetragen war und es tatsächlich 650 Meter von der Neubautrasse entfernt ist.
- V. 2.45.** Für das Vorkommen des Pontischen Beifuß (*Artemisia pontica*), einer Art der Roten Liste mit Einstufung 3 (gefährdet) in der Biotopfläche B22 ist eine Verpflanzung dieser Bestände vorzunehmen. Durch Entnahme von Soden kann diese Art sehr gut transplantiert werden. Die Verpflanzung ist während der Vegetationsruhe (Oktober bis März) durchzuführen. Die Zielfläche muss ein vergleichbares Substrat aufweisen (bzw. kann auch das Substrat des Originalstandortes verwendet werden).

V. 2.46. Arbeitszeit:

Die Arbeitszeit ist in der Regel auf den Tag beschränkt, Ausnahmen aus betrieblichen Erfordernissen und nach Absprache mit der ökologischen Bauaufsicht sind möglich.

V. 2.47. Insektenfreundliche Baustellenbeleuchtung:

Werden auf der Baustelle Beleuchtungsmittel notwendig, so sind insektenfreundliche Lampen (oben geschlossene Natriumdampfhochdrucklampen oder Lampen mit UV-Stopp) einzusetzen.

V. 2.48. Temporärer Amphibienschutz:

Während der Bauphase sind jeweils beidseitig des Baufeldes im Nahbereich des Münchendorfer Deponieteiches sowie im südlichen Abschnitt der Trasse im Bereich der Schotterteiche temporäre Amphibienzäune (Sperrzäune) zu errichten und regelmäßig zu kontrollieren.

V. 2.49. Neophytenbekämpfung:

Vor Beginn der Baumaßnahmen ist entlang der Bahntrasse ein Neophytenscreening durchgeführt. Von Flächen, die weitgehend mit Neophyten bewachsen sind, ist das Pflanzenmaterial inkl. 70 cm Oberboden zu entfernen und in einer geeigneten Kompostier- oder Vererdungsanlage bei mindestens 60 bis 70°C zu Kompost zu verarbeiten.

V. 2.50. Schutz von Urzeitkrebse:

Rechtzeitig vor den Bauarbeiten ist das Trassenband in einem Jahr mit höheren Niederschlägen ab Mitte April bis Ende Oktober nach vernässten Ackersutten abzusuchen, die nach dem Vorkommen von Urzeitkrebse hin zu untersuchen sind. Wird ein Vorkommen von Urzeitkrebse gefunden, so wird nach Trockenfallen der Sutte der Oberboden bis in eine Tiefe von 20 cm lagerichtig mittels eines Radladers abgehoben und an einer geeigneten Stelle, die ähnliche Standortbedingungen aufweist, wieder lagerichtig eingebaut. Es ist darauf zu achten, dass sich am neuen Standort wieder Vernässungen bilden können, um den Tieren ein Fortbestehen zu garantieren.

V. 2.51. Schutz des Bibers:

Mindestens ein Jahr vor Baubeginn sind im März alle Gewässerufer nach Biberbauten abzusuchen. Sollten Erdbauten oder Biberdämme im Bereich der geplanten Trassenquerungen an einzelnen Stellen festgestellt werden, so sind die Bauten nach Tieren zu kontrollieren und diese so anwesend zu vertreiben oder zu fangen. Danach sind die Ufer im Querungsbereich – falls erforderlich - mittels Baustahlgitter zu sichern, um die Tiere daran zu hindern, sich wieder anzusiedeln bzw. neue Baue zu bauen. Diese Maßnahme wird wahrscheinlich am Hafnerbach erforderlich sein, da dieses Gewässer ungesicherte, erdige Ufer aufweist, wo derzeit zahlreiche Erdbauten zu beobachten sind.

aus Sicht des Fachgebietes Wasserbautechnik und Oberflächengewässer

V. 2.52 Die Baustelleneinrichtungsflächen für die Errichtung der Gewässerquerungen sind außerhalb des Hochwasserabflussbereiches (HQ30) zu situieren und mit einer befestigten, dichten Sohle mit Gefälle zu den Rändern hin auszubilden.

V. 2.53. Die auf den derart befestigten Baustelleneinrichtungsflächen anfallenden Wässer sind an den Rändern in Bodenfiltermulden zu sammeln und zu versickern.

- V. 2.54.** Für die Baumaßnahmen an den Gewässern ist ein Hochwasseralarmplan zu erstellen, worin alle bei einem Hochwasserereignis durchzuführenden Maßnahmen und die verantwortlichen Personen aufzulisten sind. Darin ist anzugeben, wie die hydrografischen Daten einschließlich der Prognosen abgefragt werden und ab welchem Wasserstand der Hochwasserabflussbereich von Baumaschinen und Baustoffen zu räumen ist.
- V. 2.55.** Bauführungen im Gerinne sowie auf dem öffentlichen Wassergut haben im Einvernehmen mit dem Grundeigentümer, der zuständigen Wasserbauverwaltung, dem Fischereiberechtigten sowie dem Erhaltungsverpflichteten zu erfolgen.
- V. 2.56.** Die Gerinnesohle im Brückenbereich ist im natürlich vorhandenen Zustand zu belassen bzw. nach Abschluss der Bauarbeiten wieder herzustellen. Hilfsbauten sind nach Fertigstellung der Brücken zu entfernen
- V. 2.57.** Die projektierten Konstruktionsunterkanten der Brückentragwerke dürfen nicht durch Einbauten unterschritten werden und sind nach Fertigstellung höhenmäßig einzumessen.
- V. 2.58.** Wässer aus Bauwasserhaltungen sind grundsätzlich über Container (Absetzwirkung) zu leiten und regelmäßig vor der Einleitung in ein Oberflächengewässer bezüglich Trübung und pH-Wert zu prüfen (AAEV). Gegebenenfalls sind entsprechende Aufbereitungsmaßnahmen (z. B. Neutralisation) zu installieren.
- V. 2.59.** Wässer aus Bauwasserhaltungen dürfen nicht in den Kalten Gang eingeleitet werden.
- V. 2.60.** Für jede Einleitung von Wässern (z. B. aus Bauwasserhaltungen) in die Oberflächengewässer ist im Zuge des/der Detailgenehmigungsverfahrens um gesonderte wasserrechtliche Bewilligung anzusuchen.
- V. 2.61.** Beim Abbruch der alten Eisenbahnbrücken ist dafür Sorge zu tragen, dass keine Bauteile bzw. Bauschutt in das Gewässer fallen bzw. sind Abflusshindernisse unverzüglich aus dem Gewässer zu entfernen und ordnungsgemäß zu entsorgen.
- V. 2.62.** Die auf den Baustellen anfallenden Sanitärabwässer sind nachweislich geordnet zu entsorgen.
- V. 2.63.** Gewässerschutzanlagen:
Die Dichtheit der Absetzbecken ist durch entsprechende Atteste nachzuweisen
- V. 2.64.** Die Zusammensetzung des Bodenfilters der Bodenfilterbecken ist nachzuweisen
- V. 2.65.** Die Durchlässigkeit des Bodenfilters ist durch mindest je 2 Untersuchungen je Becken vor Ort nachzuweisen
- V. 2.66.** Die Dichtheit der Abwasser führenden Leitungen ist entsprechend nachzuweisen.
aus Sicht der Fachgebiete Luft und Klima
- V. 2.67.** Die in der UVE (520, Fachbericht Luft und Klima) vorgesehen Maßnahmen zur Reduktion der Emissionen in der Bauphase sind zwingend umzusetzen.
Maßnahmen in der Betriebsphase
aus Sicht des Fachgebietes Abfallwirtschaft
- V. 2.68.** Pflanzenschutzmittel sind generell möglichst umweltschonend zu verwenden. Es dürfen nur Herbizide verwendet werden, die vom Bundesamt für Ernährungssicherheit zugelassen sind.

Aus Sicht des Fachgebietes Forsttechnik, Wald- und Wildökologie

- V. 2.69.** Das bestehende Forst- und Güterwegenetz ist spätestens bis zu Verkehrsfreigabe so wiederherzustellen, dass die für die ordnungsgemäße forstliche Bewirtschaftung erforderlichen Tätigkeiten in allen Waldflächen in der Umgebung der Trasse durchgeführt werden können.
- V. 2.70.** Zur Wiederherstellung der durch die dauernden Rodungen von Waldflächen außerhalb des unmittelbaren Betriebsbereiches der bestehenden Eisenbahnanlage im Gesamtausmaß von 21.199 m² entfallenden Wirkungen des Waldes sind Ersatzaufforstungen im Mindestausmaß von 21.199 m² vorzunehmen.
- V. 2.71.** Die Ersatzaufforstungen sind möglichst auf den im Einreichprojekt angeführten Flächenpool für Aufforstungsflächen vorzunehmen. Können die dafür erforderlichen Vereinbarungen mit den Grundeigentümern nicht erzielt werden, sind die Aufforstungen möglichst im Nahbereich der Rodeflächen, jedenfalls aber in den Standortgemeinden durchzuführen. Die Flächen haben hinsichtlich Gesamtumfang und Standortqualität jenen zu entsprechen, die im Einreichprojekt als Ersatzaufforstungen ausgewiesen wurden. Insbesondere haben die Ersatzaufforstungsflächen einen bewuchsfähigen Oberboden in einer Mindeststärke von 40 cm aufzuweisen; der durchwurzelbare Bodenhorizont hat insgesamt eine Stärke von mindestens 200 cm aufzuweisen.
- V. 2.72.** Eine planliche Darstellung der genauen Lage der Ersatzaufforstungsflächen und die Zustimmungserklärungen der Grundeigentümer sind der Behörde bis spätestens 4 Wochen vor Beginn der Rodungen (technische Rodung) zur Zustimmung vorzulegen. Mit den Rodungen darf erst begonnen werden, wenn die UVP-Behörde die Prüfung der Vereinbarungen hinsichtlich Projekt- und Bescheidkonformität abgeschlossen hat. Die Bestimmungen des NÖ Kulturlächenschutzgesetzes idGF sind bei der Ausweisung der Ersatzaufforstungsflächen zu berücksichtigen.
- V. 2.73.** Für die Ersatzaufforstungen dürfen nur standortheimische Baum- und Straucharten verwendet werden, die der jeweiligen potentiellen Waldgesellschaft entsprechen. Der Laubholzanteil hat dabei mindestens 90% zu betragen. Als Hauptbaumarten sind Traubeneiche, Stieleiche, Hainbuche, Linde, Feldahorn, Spitzahorn, Bergahorn, Vogelkirsche, Graupappel, Schwarzpappel, Schwarzerle, Feldulme etc. zu verwenden. Im Bereich grundwassernaher Standorte (Flurabstand < 2m) dürfen auch Silberweiden verwendet werden. Die Verwendung von Nadelhölzern hat sich auf Rot- und Schwarzkiefer zu beschränken. Die Mindestpflanzenanzahl hat bei den Bäumen 2.500 Stück je ha zu betragen, wobei eine Mindestpflanzengröße von 80/100 cm zu wählen ist und ausschließlich Forstware mit Ballen 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.
- V. 2.74.** Die in § 22 der NÖ Pflanzenschutzverordnung idGF genannten Wirtspflanzen des Feuerbrandes dürfen bei der Aufforstung nicht verwendet werden.
- V. 2.75.** Die Ersatzaufforstungen sind mittels Zäunung oder Einzelschutz so lange gegen Wildverbiss zu sichern, bis sie gesichert sind.

- V. 2.76.** Die Funktionalität sämtlicher im Zuge des Vorhabens errichteter Wildquerungshilfen und Wildleitstrukturen (Zäune, Bepflanzungen) ist auf Bestandsdauer der Pottendorfer Linie sicher zu stellen. Sollte es zu Funktionsbeeinträchtigungen kommen, sind geeignete Maßnahmen zu setzen, um die Funktionalität wiederherzustellen
aus Sicht des Fachgebietes Humanmedizin
- V. 2.77.** Die in der UVE im Fachbeitrag Schalltechnik angeführten Objektschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster) sind im Einvernehmen mit den betroffenen Objekteigentümern und unter Berücksichtigung der Ergebnisse der lärmtechnisch vorgeschriebenen Beweissicherungs- und Kontrollmessungen durchzuführen.
- V. 2.78.** Zusätzlich zu den passiven Schallschutzmaßnahmen gemäß SchIV sind diese auch anzubieten, wenn in der Betriebsphase vor der Fassade von Schlaf- oder Wohnräumen Schallpegelspitzen ($L_{A,vmx}$ gemessen 0,5m vor dem offenen Fenster) von 70 dB und darüber zu erwarten sind oder im Zuge der Beweissicherung nachgewiesen werden. Für die dem RP_E32 und dem RP_E34 entsprechenden Objekte, wo die Kriterien der SchIV nicht eingehalten werden, sind ebenso objektseitige Maßnahmen anzubieten, und zwar (wie unter Maßnahmencode SCHBA-1 im Fachbeitrag Schalltechnik gefordert) bereits vor Aufnahme des Baubetriebes.
- V. 2.79.** Der im Fachbeitrag Luft und Klima mit 20% angegebene Dieseltraktionsanteil darf nicht ohne entsprechende Reduktion der Dieselmotoremissionen (bezogen auf den Fahrplan und die durchschnittliche Emission von 2013-2015) überschritten werden.
aus Sicht des Fachgebietes Lärmschutz
- V. 2.80.** Die in der vorliegenden UVE bzw. im Einreichprojekt 2015 zur Ausführung vorgesehenen bahnseitigen Lärmschutzmaßnahmen sind vollständig auszuführen.
- V. 2.81.** Die im Einreichprojekt 2015 der UVE im Fachbeitrag Schalltechnik angeführten Objektschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster) sind unter Berücksichtigung der ergänzend zur Ausführung vorgeschriebenen bahnseitigen Lärmschutzmaßnahmen und unter Berücksichtigung der Ergebnisse der vorgeschriebenen Beweissicherungs- und Kontrollmessungen im Umfang und der Ausführung präzisiert und/oder erweitert, im Einvernehmen mit den betroffenen Objekteigentümern herzustellen.
- V. 2.82.** Nach Fertigstellung des Projektes und Fertigstellung sämtlicher bahnseitiger Schallschutzmaßnahmen sind Kontrollmessungen zur Ermittlung der tatsächlichen Schienenverkehrs-lärmimmissionen im folgenden Umfang vorzunehmen:
- e. Messung der durch Zugfahrten von Schnellzügen, Eil- und Regionalzügen, Ferngüterzügen sowie Nahgüterzügen und Dienstzügen auf den Gleisstrecken an repräsentativen Punkten in der Nachbarschaft im Freien auftretenden Schallimmissionen als Höchstwerte der A-bewerteten Schalldruckpegel $L_{A,s}$ (Spitzenpegel einer Vorbeifahrt, gemessen bei Dynamik „slow“), sowie des A-bewerteten Schallereignispegels $L_{A,E}$ der Vorbeifahrt.
 - f. Die Messungen haben jeweils bei günstigen Schallausbreitungsbedingungen zwischen der maßgeblichen Schienenstrecke und dem Immissionspunkt in der Nachbarschaft (bei Windstille bis schwacher Mitwindlage, vornehmlich bei Nachtzeit) zu erfolgen. Parallel zur

Immissionsmessung sind auch maßgebliche Daten der Schallemissionen (Zuglänge, Geschwindigkeit) zu erfassen und anzugeben.

g. Nachrechnung der an den repräsentativen Punkten der Nachbarschaft unter Berücksichtigung des zum Zeitpunkt der Überprüfung vorliegenden Betriebsprogramms und des prognostizierten Betriebsprogramms 2030 der ÖBB zu erwartenden Schienenverkehrslärmimmissionen als äquivalenter Dauerschallpegel $L_{A,eq}$ bzw. als Beurteilungspegel L_r des Schienenverkehrslärms nach SchIV zur Gegenüberstellung mit den Lärm-Prognosewerten des Einreichprojekts und mit den Immissionsgrenzwerten nach SchIV und zur Verifizierung der Objektschutzmaßnahmen vorzunehmen

h. Die entsprechenden lärmtechnischen Überprüfungen sind grundsätzlich an für verschiedene Nachbarschaftslagen (Siedlungsbereiche) repräsentativen und lärmexponierten Punkten zur Kontrolle der ausreichenden projektgemäßen Wirksamkeit der Maßnahmen und darüber hinaus zur Verifizierung der Objektschutzmaßnahmen im ausreichenden Umfang vorzunehmen.

- V. 2.83.** Unter Berücksichtigung der im obigen Maßnahmenpunkt **IV.2.82** enthaltenen Untersuchungsergebnisse ist gegebenenfalls unter Zuhilfenahme zusätzlicher Messungen der derzeit vorhandene Objektschutzplan für das Detailgenehmigungsverfahren zu aktualisieren bzw. hinsichtlich der horizontalen (einseitig oder mehrseitig des Gebäudes) und der höhenmäßigen Ausdehnung (Angabe der Geschosshöhe) zu präzisieren und ein aktueller Objektschutzplan zu erstellen. Darüber hinaus sind bei Spitzenpegeln im Freien, vor den Fenstern von Aufenthaltsräumen von mehr als 70 dB zur Sicherung der Schlafruhe in Aufenthaltsräumen mit einem Spitzenpegel am Ohr eines Schläfers von maximal 45 dB zusätzliche Objektschutzmaßnahmen vorzunehmen und diese in den Objektschutzplänen getrennt (oder andersfärbig) darzustellen. Ab einem mittleren Spitzenpegel der lautesten Zuggattung von 80 dB sind jedenfalls Lärmschutzfenster, gegebenenfalls mit Dämmlüftern, vorzusehen.
- V. 2.84.** Nach Fertigstellung und Inbetriebnahme von bahnseitigen Betriebsanlagen (Weichenheizung, Klimaanlage, usw.) sind die Schallemissionen nach ÖNORM EN ISO 3740 bei Vollbetrieb messtechnisch zu überprüfen und als Ergebnisse die A-bewerteten Schalleistungspegel $L_{W,A}$ der Einzelanlagen zum Vergleich mit den Prognosewerten ($L_{W,A} = 73$ dB) des Projekts zu bestimmen.
- V. 2.85.** Über die Ergebnisse der nach den obigen Punkten **IV. 2.82** , **IV. 2.83** und vorgenommenen messtechnischen Überprüfungen und gegebenenfalls mit den Änderungen der Objektschutzpläne sind der Behörde entsprechende Berichte vorzulegen.
- V. 2.86.** Es ist die Nachrechnung der Schallemission der Schienenstrecke als A-bewerteter äquivalenter längenbezogener Schalleistungspegel $L_{W',A,eq}$ nach ONR 305011 für das jeweils vorliegende Betriebsprogramm zum Vergleich der Schallemissionen für das Prognose- und Dimensionierungsbetriebsprogramm 2025 des Projekts nach Inbetriebnahme und anschließend in 5-jährigen Perioden vorzunehmen.

aus Sicht des Fachgebietes Erschütterungsschutz:

- V. 2.87.** Die durch den Schienenverkehr auf der Projektstrecke in Aufenthaltsräumen von Wohnobjekten auftretenden Erschütterungsimmissionen sind durch geeignete Maßnahmen möglichst niedrig zu halten. Als Zielwert gilt die Einhaltung der Kriterien für „guten Erschütterungsschutz“ nach ÖNORM S 9012. Die Kriterien der Norm für „ausreichenden Erschütterungsschutz“ dürfen keinesfalls überschritten werden.
- V. 2.88.** Nach Fertigstellung und Inbetriebnahme des Projekts sind in repräsentativen Wohnobjekten Kontrollmessungen der durch den Schienenverkehr hervorgerufenen Erschütterungsimmissionen vorzunehmen und die Ergebnisse nach den Kriterien der ÖNORM S 9012 zu bewerten.
- V. 2.89.** Über die Ergebnisse der nach obigen Punkt IV. 2.88. vorgenommenen messtechnischen Überprüfungen sind entsprechende Berichte zu erstellen und auf Verlangen der Behörde vorzulegen.

aus Sicht des Fachgebietes Ökologie

- V. 2.90.** Erhalt der Bestandsstrecke:

Die vom Projekt ausgehenden Wirkungen und darauf basierenden Ausgleichsmaßnahmen begrenzen sich auf die Neutrassierung sowie die Einbindung der verschwenkten Trasse in die Bestandstrasse. Um erhebliche Umweltauswirkungen hintanzuhalten, ist - wie in der UVE (Einlage 401, Seite 167) dargestellt, die Bestandstrasse (km 22,9 bis km 30,1) samt Begleitflächen (Wiesenböschungen, Gehölzbestände, Wiesenwege, etc.) nach Abtrag der Schienen und Eisenbahnschwellen in aktueller Form und Umfang zu erhalten. Der Bahnschotter ist nur innerhalb des Ortsgebietes von Ebreichsdorf (km 25,9 – km 30,5) zu entfernen. Die Bestandsstrecke von km 22,9 bis km 30,1 ist wie in der UVE dargestellt verpflichtend zu erhalten.

- V. 2.91.** Ausgleich von Waldflächen:

Ersatzaufforstungen sind nach Maßgabe der Rodungs- bzw. Ersatzaufforstungsgenehmigung im Verhältnis 1:1 durchzuführen. Diese fungieren teilweise auch als Ausgleich für beanspruchte Hecken- und Strauchstrukturen (für Neuntöter).

- V. 2.92.** Zusätzlicher Ausgleich von Altbäumen und Totholz:

Für Waldvogelarten (insbesondere Spechte) und Fledermäuse (Zwischenquartiere) sowie xylobionte Käferarten ist im Nahbereich der Gewässerquerungen (Fischa und Piesting), wo es zu einem Verlust von Alt- und Totholz kommt, ein Bestand von mindestens 20 repräsentativen Altbäumen langfristig zu sichern. Dies wäre optimal als Galeriewald zusammen mit der Ablöse eines Uferstreifens als Ausgleichsmaßnahme für den Eisvogel zu kombinieren. Vorhandenes Totholz ist im Bestand zu belassen, ebenso im Zuge der Baumaßnahmen gefällte alte Bäume.

- V. 2.93.** Schaffung von naturnahen Gewässerabschnitten für den Eisvogel:

Im Bereich von Fischa und Piesting, die von der Neubautrasse gequert werden, werden die Böschungen auf der Länge bzw. Breite der Brücken mit Steinschichtungen gesichert. Daher ist ein Ausgleich in gleichem Maße durch die Entfernung von Wasserbausteinen aus bereits gesicherten Böschungsabschnitten durchzuführen.

- V. 2.94.** Ausgleich von Einzelbäumen, Baumreihen und Heckenstrukturen:
Es sind Baumreihen bahnparallel zwischen Trasse und Begleit- oder Wiesenwege als Ausgleich für Einzelbaumfällungen anzulegen. (Obstbaumwiese).
- V. 2.95.** Anlage von Wiesenwegen und spezielle Besämung des Bahndammes:
Der Bahndamm sowie begleitende Wiesenwege sind mit hochwertigem, REWISA-zertifiziertem Saatgut für Trockenwiesen zu besamen und dienen als trassennahe Ausgleichsflächen für beanspruchte Vegetationsbestände – insgesamt muss der Flächeninhalt mindestens 3,4 ha betragen. Davon entfallen ca. 0,61 ha auf Wiesenwege und rund 2,8 ha auf speziell besäimte und gepflegte Bahnböschungen.
- V. 2.96.** Anlage von Gehölzflächen (flächig) für Buschbrüter (Neuntöter):
Es sind trassennahe Gehölzflächen bzw. Mischflächen mit Gehölzgruppen anzulegen, die einerseits ein Ausgleich für Heckenstrukturen und eine Obstwiese dienen und andererseits die Massigkeit und Linearität des Bahndammes aufbrechen sollen. Das Flächenausmaß beträgt mindestens 0,14 ha.
- IV. 2.97.** Amphibienleiteinrichtungen zu Kleintierdurchlässen links und rechts der Bahn:
Es ist jeweils am Böschungsfuß 100 m vor und 100 m nach einem Kleintierdurchlass eine Amphibienleiteinrichtung (Höhe 40 cm mit Überstiegschutz und Lauffläche) zu errichten. Sind Kleintierdurchlässe in einem geringen Abstand als 100 m situiert, sind die Leiteinrichtung dazwischen durchgehend zu errichten. Eine Ausnahme bildet der Durchlass bei km 26,500. Hier muss aufgrund der speziellen Lage des Durchlasses die Leiteinrichtung entfallen.
- V. 2.98.** Insektenfreundliche Beleuchtung:
Notwendige Beleuchtungskörper z.B. im Bereich von Haltestellen sind mit oben und rundum geschlossenen Gehäusen zu errichten. Als Leuchtmittel sind nur UV-arme Medien mit Natriumhochdruckdampflampen, LED Lampen oder Lampen mit UV-Stopp im Einsatz
- V. 2.99.** Schutz gegen Vogelschlag im Bereich der Haltestellen:
Sollten im Bereich der neu zu gestaltenden Haltestellen (z.B. im Bereich der Wartekojen) großflächige Glasflächen zum Einsatz kommen, so sind diese mit geeigneten Mitteln (Folien, Streifen, Einsatz von buntem Glas) gegen Vogelschlag versehen. Dabei sind die aktuellen Erkenntnisse nach Stand der Technik (ÖNORM ONR 191040) hinsichtlich Effektivität der Markierung zu berücksichtigen.
- IV. 2.100.** Anlage von Wiesenflächen im Offenland:
Es sind 5 ha magere Wiesenflächen (Trockenstandort) zum Ausgleich für die beanspruchten Reviere der Feldlerche und der Flächeninanspruchnahme artenreicher Brachflächen anzulegen. Da Feldlerchen sensibel gegenüber Horizontüberhöhung reagieren, müssen diese Flächen trassenfern liegen. Es ist daher eine Poolfläche zwischen Fischea und altem Fischaverlauf zu definieren, wo diese artenreichen Wiesen angelegt werden sollen. Diese Wiese ist 1-2-mal im Jahr zu mähen und das Schnittgut zu entfernen. Dabei ist eine Hälfte der Fläche durch eine frühe und eine späte Mahd kurzrasig zu halten, während für die zweite Hälfte ein möglichst später Mähtermin (nach dem 15. Juli) einzuhalten ist. Diese Wiese stellt eine Ergänzung zum geplanten Renaturierungsvorhaben der Fischea (Schaffung

eines Umgehungsgerinnes) dar. Die Fläche zwischen Fischa und altem Fischa-Lauf wurde bereits im Flächenwidmungsplan der Stadtgemeinde Ebreichsdorf als Grünzug gewidmet.

V. 2.101. Anlage von Wiesenstreifen, Brachestreifen und Luzernestreifen am Rande landwirtschaftlicher Flächen im Umfeld der kartierten Hamsterreviere im Ausmaß von 1,5 Hektar (kann aus dem Ausgleichflächenpool stammen, muss aber lagespezifisch angelegt werden). Diese Flächen können auch als Ausgleichfläche für die Feldlerche angerechnet werden.

Übersicht des Flächenbedarfs zum Ausgleich der Projektwirkungen:

| Biotoptyp | Flächenbeanspruchung (ha) | Ausgleichsfaktor UVE | Ausgleichsfaktor NEU | Flächenbedarf (ha) |
|---|---------------------------|----------------------|----------------------|--------------------|
| Artenreiche Ackerbrache | 0,57 | 0,5 | 0 | 0 |
| Kontinentale basenreiche Halbtrockenrasen-Brache | 2,59 | 1,5 | 2 | 5,18 |
| Frische basenreiche Magerwiese der Tieflagen | 0,28 | 1 | 2 | 0,56 |
| Obstwiese | 0,08 | 0,5 | 1 | 0,08 |
| Ruderalflur trockener Standorte mit geschlossener Vegetation (artenreich) | 1,24 | 1,5 | 1,5 | 1,86 |
| Wiesen- oder Sukzessionsfläche (0 - 10% Gehölzanteil) | 1,05 | 0,5 | 1,5 | 1,575 |
| Wiesen- oder Sukzessionsfläche (11 - 30% Gehölzanteil) | 0,37 | 0,5 | 1,5 | 0,555 |
| Wiesen- oder Sukzessionsfläche (31 - 50% Gehölzanteil) | 0,48 | 0,5 | 1,5 | 0,72 |
| Wiesen- oder Sukzessionsfläche (51 - 70% Gehölzanteil) | 0,0025 | 0,5 | 1,5 | 0,00375 |
| Wiesenböschung | 2,17 | 0,5 | 1,5 | 3,255 |
| Gehölzflächen ohne Wald i.S.FG | 0,14 | 1 | 1 | 0,14 |
| Gesamter Flächenbedarf (ohne Forstflächen) | | | | 13,92875 |

Insgesamt entstehen durch die im Projekt vorgesehene Anlage von Böschungen und Wiesenwegen entlang der Neubautrasse ca. 3,5 Hektar neuer Wiesenflächen, diese werden als Ausgleichflächen angerechnet. Somit verbleiben ca. 10,5 Hektar an Ausgleichflächen, die neu anzulegen oder ökologisch aufzuwerten sind. In diesem ermittelten Ausgleichflächenbedarf sind die 5 ha Wiesen für die Haubenlerchenhabitate und die 1,5 ha für den Feldhamster enthalten.

Im Gebiet selbst sind ca. 50% der Ausgleichflächen anzulegen, es besteht jedoch durchaus die Möglichkeit, in einer der Nachbargemeinden Flächen zu sichern, sofern diese innerhalb des FFH- oder Vogelschutzgebietes liegen. Weiters werden auch Biotopverbessernde Maßnahmen angerechnet, wenn beispielsweise eine stark verbrachte Trockenwiese mit hohem Gehölzanteil (wie etwa Biotop Nr. 2) oder eine Ruderalflur trockener Standorte (wie etwa Biotop Nr. 15 oder 38) durch Managementmaßnahmen in einen günstigeren ökologischen Zustand übergeführt und gesichert wird.

aus Sicht des Fachgebietes Wasserbautechnik und Oberflächengewässer

- V. 2.102.** Pumpwerke (Unterführungen) sind an ein Fernüberwachungssystem anzuschließen. Für die Pumpwerke ist ein Notstromaggregat vorzuhalten
- V. 2.103.** Für die Abwasseranlagen ist spätestens zur Inbetriebnahme eine Betriebsvorschrift zu erstellen, welche zu enthalten hat:
- Funktionsbeschreibung der einzelnen Anlagenteile
 - Kontrolle und Wartung mit den zeitlichen Intervallen
 - Maßnahmen im Störfall (Eintritt von gewässergefährdenden Stoffen in die GSA)
 - Standort des Notstromaggregates für einen Pumpenausfall

Mit der Wartung der Gewässerschutzanlagen ist eine geschulte Person zu betrauen und eine Vertretung zu bestimmen.

Die Bodenfilterbecken und -mulden sind in begrüntem Zustand zu erhalten und jährlich zumindest einmal zu mähen. Gehölze sind zu entfernen.

Die Entwässerungsanlagen sind zumindest einmal jährlich (im Frühjahr) zu kontrollieren und Schäden sind unverzüglich zu beheben.

Der Bodenfilter der Versickerungsbecken ist bei einem deutlichen Nachlassen der Versickerungsleistung, jedenfalls spätestens 20 Jahre nach Inbetriebnahme, auszuwechseln oder es ist bei ausreichender Versickerungsleistung dann nachzuweisen, dass eine ausreichende Speicherkapazität für Schadstoffe im Bodenfilter vorhanden ist.

**Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen
aus Sicht des Fachgebietes Elektrotechnik**

- V. 2.104.** Im Rahmen der Inbetriebsetzungen der elektrischen Bahnstromanlagen sind 24 h Mittelwert-Messungen (an 3 Stellen) durchzuführen und mit den Berechnungen im Fachbeitrag der iC Consulente Ziviltotechniker GesmbH (Bestand/Ausbau) vergleichend zu bewerten.

aus Sicht der Fachgebiete Forsttechnik, Wald- und Wildökologie

- V. 2.105.** Es ist eine fachlich einschlägig ausgebildete und befugte forstökologische Bauaufsicht (Ziviltotechniker oder technisches Büro für Forstwirtschaft) zu bestellen, welche die Überwachung der projekt- und bescheidgemäßen Bauausführung sowie der Durchführung der Ersatzaufforstung und der Pflegemaßnahmen bis zu Sicherung der Kulturen vorzunehmen hat.

aus Sicht der Fachgebietes Humanmedizin

- V. 2.106.** Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen hinsichtlich Lärm- und Erschütterungsschutz sind gemäß Angaben des Sachverständigen (Schall und Vibrationen) durchzuführen.
- V. 2.107.** Für die gesamte Pottendorfer Linie ist jährlich der Anteil der Dieseltraktion und aus den Fahrplänen und Emissionsdaten der einzelnen Lokomotiven die mittlere Emission von PM10 und NO₂ zu berechnen, zu dokumentieren und der Behörde auf Verlangen vorzulegen.

aus Sicht des Fachgebietes Boden und Agrarwesen

IV. 2.108. Beweissicherung und begleitende Kontrolle haben durch einen externen Sachverständigen, der auch die Kriterien einer bodenkundlichen Baubegleitung erfüllt zu erfolgen.

aus Sicht des Fachgebietes Ökologie

V. 2.109. Im Zuge eines Monitorings ist die Entwicklung der Wiesenflächen (u.a. Ausgleichsfläche für Feldlerche), das Vorhandensein der gesicherten Altholzbestände und die Eignung der unverbauten Flussuferabschnitte für den Eisvogel nachzuweisen. Bei ungünstiger Entwicklung werden entweder weitere Errichtungs- oder andere Pflegemaßnahmen eingesetzt. Das Monitoring ist im Abstand von 2 Jahren über eine Dauer von 10 Jahren hindurch durchzuführen.

VI. Entscheidung über Einwendungen

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

VI.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.

VI.2. Zivilrechtliche Ansprüche werden

zurückgewiesen

und auf den Zivilrechtsweg verwiesen.

VI.3. Nicht verfahrensgegenständliche Einwendungen werden

zurückgewiesen.

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

VII. Rechtsgrundlagen

- § 23b Abs. 1 Z. 2, § 24 Abs 1 und Abs 4, § 24f Abs 1, Abs 1a, Abs 2, Abs 3, Abs 5, Abs 9, Abs 10 und Abs 11 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993 idF BGBl. I Nr. 4/2016

jeweils unter Mitwirkung von

- §§ 2, 3 und 5 Hochleistungsstreckengesetz -HIG, BGBl. Nr. 135/1989 idF BGBl. I Nr. 154/2004
- §§ 17 bis 19 iVm § 185 Abs 1 Z 6 des Forstgesetzes 1975 (ForstG), BGBl. Nr. 440 idF BGBl. I Nr. 102/2015

C. Kosten

Vorschreibung von Kommissionsgebühren des Bundes:

Für die am 10. November 2015 sowie am 9. Dezember 2015 durchgeführten Amtshandlungen (öffentliche Erörterung, öffentliche mündliche Verhandlung) hat die ÖBB-Infrastruktur AG für insgesamt 57 Halbstunden (eine Halbstunde zu € 13,80) für drei Vertreter des bmvit

€ 786,60

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

Rechtsgrundlagen:

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

B e g r ü n d u n g:

A. Ermittlungsverfahren

Verfahrensablauf

Antrag und Einleitung der Umweltverträglichkeitsprüfung und des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens:

Mit **Antrag vom 27. Mai 2015** hat die ÖBB-Infrastruktur AG um die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß den §§ 23b, 24 und 24f Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 um die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß §§ 23b Abs 1, 24 und 24f Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993, sowie um Erteilung der Grundsatzgenehmigung gemäß § 24a Abs. 1 und 24f Abs 9 und 10 UVP-G 2000 unter Mitwirkung des § 3 Abs. 2 Hochleistungsstreckengesetz - HIG, BGBl. Nr. 135/1989 und der § 17 ff

Forstgesetz 1975 (ForstG), BGBl. Nr. 440/1975, alle Gesetze in der geltenden Fassung, für das oben gegenständliche Vorhaben angesucht

Dem Antrag waren die nach den Verwaltungsvorschriften für die Genehmigung des Vorhabens erforderlichen Unterlagen (Umweltverträglichkeitserklärung, Bauentwurf, Trassengenehmigungsunterlagen sowie die forstrechtlichen Unterlagen) angeschlossen.

Daraufhin wurde seitens der Behörde das Prüfungsverfahren im Sinne des § 24a Abs 2 UVP-G 2000 eingeleitet und die Ergänzungsbedürftigkeit des Genehmigungsantrages bzw. der Umweltverträglichkeitserklärung geprüft. Weiters wurden im Sinne des § 24a Abs 3 leg cit die Projektunterlagen aus fachlicher und rechtlicher Sicht im Hinblick auf ihre Vollständigkeit einer Prüfung unterzogen.

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

- Abfallwirtschaft und Boden
- Kulturgüter/Denkmalschutz
- Eisenbahnbautechnik
- Wasserbautechnik und Oberflächenwässer
- Elektrotechnik, elektromagnetische Felder, Beleuchtung und Beschattung
- Forstwesen, Wald- und Wildökologie
- Humanmedizin
- Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik
- Gewässerökologie und Fischerei
- Luft und Klima
- Agrarwesen und Boden
- Lärm- und Erschütterungsschutz
- Ökologie (Tiere, Pflanzen, Lebensräume)
- Eisenbahnbetrieb und Sicherheitstechnik, Straßenverkehr
- Raum/Stadtplanung, Sachgüter, Orts- und Landschaftsbild

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

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

Angemerkt wird, dass die ÖBB-Infrastruktur AG der UVP-Behörde bereits mit Schreiben vom 7. August 2014, angekündigt hat, die Durchführung eines Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens und eines teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens gemäß § 23b iVm § 24 Abs 1 UVP-G 2000 für das gegenständliche Vorhaben beantragen zu wollen. Der Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG auf Durchführung des Vorverfahrens ist unter Vorlage eines Konzepts für die Umweltverträglichkeitserklärung (einschließlich Übersichtslageplan) erfolgt. Das beantragte Vorverfahren wurde mit Stellungnahme der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs 7 iVm § 4 Abs 2 UVP-G 2000 vom 6. Oktober 2014, GZ. BMVIT-820.376/0005-IV/SCH2/2014 abgeschlossen. Seitens der Sachverständigen bestanden, bei entsprechender Berücksichtigung der Stellungnahmen und Empfehlungen keine Einwände gegen das zu diesem Zeitpunkt vorliegende Konzept zur Umweltverträglichkeitserklärung

Im Sinne der Koordinationsverpflichtung des § 24f Abs 7 UVP-G 2000 erfolgten im Zuge des Verfahrens bzw. bereits im Rahmen des zum gegenständlichen Vorhaben abgeführten Vorverfahrens auch entsprechende Kontaktaufnahmen der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs 1 UVP-G mit der Behörde gemäß § 24 Abs 3 (Niederösterreichische Landesregierung) sowie den mitwirkenden Behörden (Bezirkshauptmannschaften Mödling und Baden, Verkehrs-Arbeitsinspektorat). So wurden ua gegen die Bestellung der angeführten Sachverständigen seitens der mitwirkenden Behörden keine Einwände erhoben.

Kundmachung des verfahrenseinleitenden Antrages und öffentliche Auflage:

Der das gegenständliche Verfahren einleitende Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG vom 27. Mai 2015 sowie die öffentliche Auflage der Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) vom 13. Juli 2015 bis einschließlich 21. September 2015 sind nach den Bestimmungen des Großverfahrens gemäß §§ 44a und 44b des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 (AVG) iVm §§ 24 Abs 8 iVm § 9 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000) mittels Edikt vom 7. Juli 2015, GZ. BMVIT-820.376/0004-IV/SCH2/2015 kundgemacht worden.

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

Die Anwendung der Großverfahrensbestimmungen des AVG ergibt sich aus der Tatsache, dass am gegenständlichen Verfahren aufgrund der Länge und Größe des Vorhabens unzweifelhaft mehr als 100 Personen beteiligt sind. Insbesondere ist hier auf die Einlagenmappe der Projektunterlagen 275 "Kataster- und Parteienverzeichnisse" und insbesondere 277.1 „Verzeichnis der Betroffenen gemäß UVP-G“ zu verweisen.

Nach einer Erstprüfung der vorgelegten Unterlagen wurden diese mit Schreiben vom 5. Juni 2015, GZ. BMVIT-820.376/0001-IV/SCH2/2015 den Bestimmungen des § 24a Abs. 3 bis 5 UVP-G 2000 entsprechend an die mitwirkenden Behörden, die Standortgemeinden, an die Niederösterreichische Umweltschutzbehörde und an das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (UBA), das Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, sowie an den Landeshauptmann von Niederösterreich und an die wasserwirtschaftlichen Planungsorgane von Niederösterreich übermittelt. Unter anderem erfolgte die Anhörung der Interessensvertretungen und der Gemeinden im Sinne des § 4 Abs. 1 HIG zur Erlangung einer Trassengenehmigung nach § 3 Abs. 2 HIG.

Nach der Einleitung des Verfahrens sowie während der Einwendungsfrist vom 13. Juli 2015 bis einschließlich 21. September 2015 wurden beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie folgende schriftliche Stellungnahmen eingebracht:

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

Die Unterlagen wurden den mitwirkenden Behörden teilweise bereits vor der öffentlichen Auflage übermittelt.

Seitens der mitwirkenden Behörden sind folgende Stellungnahmen eingegangen:

- Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat Stubenring 1, 1010 Wien vom 14.07.2015

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

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

Bis zum Ende der Auflagenfrist sind folgende Stellungnahmen eingegangen:

1. Niederösterreichische Umwelthanwaltschaft, Wiener Straße 54, Stiege B, 5. Stock vom 07.07.2015
2. Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Referat Umweltbewertung, Spittelauer Lände 5, 1090 Wien vom 17.03.2015
3. Stadtgemeinde Ebreichsdorf, Rathausplatz 1, 2483 Ebreichsdorf vom 18.09.2015

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

Im Zuge dieses Verfahrens wurde u. a. um Erteilung der Trassengenehmigung gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 iVm § 3 Abs. 2 Hochleistungsstreckengesetz (HIG), BGBl. Nr. 135/1989 idgF für die Sicherstellung des Trassenverlaufes des im Betreff genannten Bauvorhabens angesucht. Den gesetzlichen Interessensvertretungen, dem Land Niederösterreich sowie den Standortgemeinden wurde die Möglichkeit im Zuge der öffentlichen Auflage des Antrages eingeräumt. Während der Auflagefrist sind mit Ausnahme der bereits unter Punkt B3 angeführten Stellungnahme der Stadtgemeinde Ebreichsdorf keine diesbezüglichen Stellungnahmen eingelangt.

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

Mit Edikt des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 7. Juli 2015, GZ. BMVIT-820.376/0004-IV/SCH2/2015 wurde der verfahrenseinleitende Antrag gemäß § 24 Abs. 8 UVP-G 2000 iVm § 9 leg. cit. kundgemacht und jedermann die Möglichkeit eingeräumt, bei der Behörde und den Standortgemeinden Münchendorf, Trumau, Ebreichsdorf und Pottendorf von Montag, den 13. Juni 2015 bis einschließlich Montag, den 21. September 2015 in die Projektunterlagen, insbesondere die Umweltverträglichkeitserklärung, Einsicht zu nehmen. Während dieses Zeitraumes konnte gemäß § 9 Abs.1 UVP-G jedermann zum Verfahren und der Umweltverträglichkeitserklärung eine schriftliche Stellungnahme abgeben. Unter einem wurde unter Anwendung der Großverfahrensbestimmungen der §§ 44a ff AVG den Parteien und Beteiligten gemäß § 44a Abs 2 Z 2 die Möglichkeit zur Erhebung schriftlicher Einwendungen gegeben. Gemäß § 44b Abs 1 AVG verlieren Parteien, sofern der Antrag durch Edikt kundgemacht wird, ihre Stellung als Partei, soweit sie nicht rechtzeitig bei der Behörde schriftliche Einwendungen erheben. Von dem Recht zur Stellungnahme haben innerhalb offener Frist die nachfolgend angeführten Personen Gebrauch gemacht:

1. Austrian Power Grid, Wagramer Straße 19, 1220 Wien vom 25.08.2015
2. Josef Ahorn, Fabrikstraße 80, 2483 Weigelsdorf vom 19.09.2015
3. Klaus Kristofer, Hauptstraße 28, 2482 Münchendorf vom 20.09.2015
4. Robert Mikschi, Schotterweg 22, 2484 Weigelsdorf vom 19.09.2015
5. Ingrid Bartmann, Pollirmühlstraße 2, 2442 Unterwaltersdorf vom 17.09.2015
6. Walter Bartmann und Ingrid Bartmann, Pollirmühlstraße 2, 2442 Unterwaltersdorf vom 17.09.2015

7. Margarita Kitzmüller, Badstraße 21/6, 2340 Mödling und Raabmühle, 2483 Ebreichsdorf vertreten durch Pflaum, Karlberger, Wiener, Opetnik Rechtsanwälte, Nibelungengasse 1, 1010 Wien vom 21.09.2015
8. Maria Theresia Melchior, Goldackerstraße 23, 2442 Unterwaltersdorf vom 19.09.2015
9. DI Emil Benesch, Grenzweg 18, 2484 Weigelsdorf vom 21.09.2015
10. Kurt Stögerer, Sechs-Eltumpf-Straße 10, 2483 Ebreichsdorf vom 21.09.2015
11. LAbg. Amrita Enzinger, MSc, Aderklaa 2, 2332 Aderklaa

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

Während der Auflage- und Einwendungsfrist hat sich keine Bürgerinitiative konstituiert.

F. Stellungnahmen von anerkannten Umweltorganisationen gemäß § 19 Abs 1 Z 7:

Während der Auflage- und Einwendungsfrist ist keine Stellungnahme einer anerkannten Umweltorganisation gemäß § 9 Abs 7 UVP-G 2000 erfolgt.

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

Nach Abschluss der öffentlichen Auflage des Antrags und der Unterlagen waren seitens der Projektwerberin Auskunftsansuchen der Sachverständigen zu beantworten.

Seitens des forsttechnischen Sachverständigen wurde das forstrechtliche Rodungsgutachten vom 22. September 2015 erstellt.

Mit 19. Oktober 2015 wurde das Umweltverträglichkeitsgutachten fertig gestellt und von der UVP-Koordination der Behörde übermittelt.

Mit Edikt vom 19. Oktober 2015, GZ. BMVIT-820.376/0008-IV/SCH2/2015 wurde die Anberaumung der öffentlichen Erörterung für 10. November 2015 und der öffentlichen mündlichen Verhandlung für 9. Dezember 2015 gemäß § 24 Abs. 7 iVm §16 UVP-G 2000 und § 44e AVG nach den Bestimmungen des § 44d AVG kundgemacht.

Unter einem erfolgte in diesem Edikt auch die Kundmachung der öffentlichen Auflage des Umweltverträglichkeitsgutachtens (einschließlich der von der Antragstellerin erteilten Auskünfte gemäß § 24c Abs.8 UVP-G 2000) bei der UVP-Behörde und den Standortgemeinden vom 27. Oktober 2015 bis zum 4. Dezember 2015.

Öffentliche Erörterung

Im Sinne der im UVP-Gesetz vorgesehenen mehrmaligen Einbindung der Öffentlichkeit, insbesondere durch die öffentliche Auflage des Antrags, der sonstigen Unterlagen, insbesondere der Um-

weltverträglichkeitserklärung fand am 10. November 2015 im Magna Racino, Racinoplatz 1, 2483 Ebreichsdorf eine öffentliche Erörterung des Vorhabens statt.

mündliche Verhandlung

Am 9. Dezember 2015 wurde die öffentliche mündliche Verhandlung im Magna Racino, Racinoplatz 1, 2483 Ebreichsdorf durchgeführt. Das Ergebnis der Verhandlung ist der einen integrierenden Bestandteil dieses Bescheides darstellenden Verhandlungsschrift, GZ. BMVIT-820.376/0013-IV/IVVS4/2015, zu entnehmen.

Mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie vom 10. Dezember 2015, GZ. BMVIT-820.376/0013-IV/IVVS4/2015, wurde die Auflage der Verhandlungsschrift gemäß § 44e Abs 3 AVG in den Standortgemeinden und bei der Behörde durch öffentlichen Anschlag in den Standortgemeinden und Veröffentlichung im Internet kundgemacht.

Vorhaben

Das Vorhaben betrifft den zweigleisigen Ausbau der Pottendorfer Linie zwischen Münchendorf (km 20,4) und dem Bahnhof Wampersdorf (km 31,0). Ziel des zweigleisigen Ausbaus der Pottendorfer Linie ist einerseits die Schaffung einer zweiten, leistungsfähigen Bahnstrecke im Südraum von Wien, die primär als Ausweich- und Ergänzungsstrecke für die Südbahn dienen und dadurch die stark frequentierte Südbahn entlasten soll. Andererseits soll dadurch das Nahverkehrsangebot verbessert werden und auf diese Weise der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Modal-Split erhöht werden. Mit Realisierung dieses Vorhabens wird der Lückenschluss des zweigleisigen Ausbaus der Pottendorfer Linie vollendet sein.

Mit dem Projekt werden unter anderen folgende Maßnahmen umgesetzt:

- Bestandnaher zweigleisiger Ausbau von km 20,4 bis km 22,6
- Zweigleisige Neutrassierung Umfahrung Ebreichsdorf von km 22,9 bis km 29,9
- Einbindung in den Bahnhof Wampersdorf von km 29,9 bis km 31,0
- Im Bereich der Neutrassierung Errichtung des Bahnhofes Ebreichsdorf mit Park&Ride, Bike&Ride Anlagen, Taxistandplätzen und einem Busbahnhof
- Rückbau der Bestandsstrasse im Bereich von km 22,9 bis Bestands-km 30,15
- Errichtung von Kunstbauten und Hochbauten
- Errichtung der Anlagen zur Versickerung der Bahnwässer
- Errichtung der Streckenausrüstung
- Auflassung sämtlicher schienengleicher Eisenbahnkreuzungen
- Durchführung der für die Errichtung erforderlichen dauernden und befristeten Rodungen
- Durchführung der erforderlichen Einbautenverlegungen
- Verschwenkung der Bestandsstrecke Wampersdorf-Gramatneusiedl im Nordkopf des
- Bahnhofes Wampersdorf

Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung vom 19. Oktober 2015

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

Die Fragestellungen an die Sachverständigen wurden im vorliegenden Umweltverträglichkeitsgutachten in 4 Fragenbereiche gegliedert

Fragenbereich 1: Alternativen – Trassenvarianten

Die Vor- und Nachteile der von der Projektwerberin geprüften (vorhabensbezogenen) Alternativen sowie die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens (Null-Variante) und der Trassenvarianten wurden fachlich geprüft.

Fragenbereich 2: Bewertung und allenfalls Ergänzung der vorgelegten Unterlagen zu den Auswirkungen des Vorhabens, Vorschläge für Maßnahmen, zur Beweissicherung und zur begleitenden Kontrolle

In diesem Fragenbereich wurden die von der Projektwerberin zu den Auswirkungen des Vorhabens vorgelegte Umweltverträglichkeitserklärung und andere relevante von der Projektwerberin vorgelegte Unterlagen von den Sachverständigen nach dem Stand der Technik und der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften in einer umfassenden und integrativen Gesamtschau und unter Berücksichtigung der Genehmigungskriterien des § 24f Abs 1 Z 1-3 aus fachlicher Sicht zu beurteilt und gegebenenfalls ergänzt.

Zusammenfassend wurden der Untersuchungsraum, die Untersuchungsmethode und die Anwendung der einschlägiger Gesetze, Normen und Richtlinien sowie die Ergebnisse im Vergleich mit Grenz- und Richtwerten je nach Fachgebiet entsprechend dargelegt.

Die Auswirkungen des Vorhabens werden in den Unterlagen entsprechend dargestellt, Erforderliche Ergänzungen wurden in Form von Auskünften gemäß § 24c Abs.8 UVP-G 2000 schriftlich vorgelegt und wurden diese sowohl als Beilagenband zum Umweltverträglichkeitsgutachten öffentlich aufgelegt als auch in der Stellungnahme der Projektwerberin in der mündlichen Verhandlung am 9. Dezember 2015 ausdrücklich protokolliert. Die vorgelegten Unterlagen entsprechen dem Stand der Technik und der Wissenschaft.

Emissionen von (Luft-) Schadstoffen werden nach dem Stand der Technik begrenzt.

Die Immissionsbelastung zu schützender Güter wird aus fachlicher Sicht möglichst gering gehalten. Die vom Vorhaben ausgehenden Immissionen gefährden aus Sicht der Sachverständigen weder Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen. Die vom Vorhaben ausgehenden Immissionen verursachen aus fachlicher Sicht keine erheblichen Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen,

insbesondere solche, die geeignet sind, den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen. Durch das Vorhaben treten auch keine unzumutbaren Belästigungen der Nachbarn/Nachbarinnen auf. Die Grenzwerte der anzuwendenden besonderen Immissionsschutzvorschrift SchIV für Wohnräume werden aus fachlicher Sicht eingehalten und wird zusätzlich auch das Kriterium des Spitzenpegels berücksichtigt. Sonstige, das Mindestmaß der SchIV unterschreitende Maßnahmen sind aus Sicht des humanmedizinischen Sachverständigen nicht erforderlich.

Abfälle werden nach dem Stand der Technik vermieden oder verwertet oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß entsorgt.

Fragenbereich 3: Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes

Das gegenständliche Vorhaben entspricht aus fachlicher Sicht den Zielen und Vorgaben der übergeordneten generellen / sektoralen und integrierten sowie auch den regionalen Entwicklungskonzepten und Programmen.

Hinsichtlich des Grundwasserschongebietes „Mitterndorfer Senke“ ist davon auszugehen, dass das geplante Vorhaben bezüglich der wasserbautechnischen Aspekte mit den Zielen der Grundwasserschongebietsverordnung „Mitterndorfer Senke“ im Einklang steht.

Das Vorhaben widerspricht auch nicht den Vorgaben des Waldentwicklungsplanes. Es sind keine relevanten nachteiligen Auswirkungen auf die Entwicklung des Raumes in Bezug auf die angeführten Konzepte und Planungen und keine nachteiligen Auswirkungen im Hinblick auf eine nachhaltige Nutzung von Ressourcen zu erwarten.

Im Untersuchungsraum befindet sich das Natura 2000-Gebiet „Feuchte Ebene – Leitha-Auen“ (AT1220000, Gebietsnummer 20), welches einerseits als FFH-Gebiet gemäß der FFH-Richtlinie und andererseits auch gemäß der Vogelschutzrichtlinie ausgewiesen ist (Verordnung der NÖ Landesregierung, LGBl. 5500/6). Der gegenständliche Untersuchungsraum berührt jedoch nur das Schutzgebiet gemäß der Vogelschutzrichtlinie (Richtlinie 79/409/EWG vom 02.04.1979) in geringem Maße. Aufgrund der Tatsache, dass es im FFH-Gebiet keine Flächenbeanspruchung gibt und im Vogelschutzgebiet nur naturschutzfachlich unbedeutende Flächen und somit auch keine bedeutenden Vogelhabitate beansprucht werden, sowie aufgrund umweltschonender, etappenweiser Bauphasen, der Verzicht auf Baustelleneinrichtungen im Bereich des Natura 2000-Gebiets, sowie geplanter Maßnahmen im und im Nahbereich des FFH-Schutzgebietes findet keine Beeinträchtigung des Natura 2000-Gebietes oder deren Schutzgüter statt. Darüber hinaus sind weder innerhalb des Vogelschutzgebietes noch beim FFH-Schutzgebiet mittelbare relevante Ausstrahlungswirkungen des Vorhabens zu prognostizieren. Es erfolgen keine vorhabensbezogenen Auswirkungen auf Landschafts- oder Naturschutzgebiete. Keines der Naturdenkmäler im Untersuchungsraum wird von der Trasse direkt tangiert oder liegt nahe daran.

Aus dem Gesichtspunkt der öffentlichen Verkehrsplanung werden die Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes aus eisenbahnbetrieblicher, sicherungstechnischer und straßenverkehrlicher Sicht als positiv gewertet.

Zusammenfassend kommen die Sachverständigen zum Ergebnis, dass die Auswirkungen auf den Raum auch im Hinblick auf eine nachhaltige Nutzung von Ressourcen positiv beurteilt werden.

Fragenbereich 4: Fachliche Auseinandersetzung mit Stellungnahmen

Die Gutachter haben sich gemäß § 24c Abs. 5 Z 2 UVP-G2000 mit den Vorbringen der Einwender im Fragenbereich 4 des Umweltverträglichkeitsgutachtens fachlich auseinandergesetzt. Bei der Behandlung der Stellungnahmen – sofern diese projektrelevant sind - haben sich bezüglich der Einschätzung der Umweltverträglichkeit keine maßgeblichen Änderungen ergeben.

Die Gutachter kommen zu folgendem Ergebnis:

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

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

Die Unterlagen bzw. das Vorhaben wurden durch die beteiligten Sachverständigen im Hinblick auf die Auswirkungen des Vorhabens in einer umfassenden und integrativen Gesamtschau geprüft.

B. Sachverhalt

Die Projektunterlagen (Umweltverträglichkeitserklärung samt technischen Grundlagen, Planunterlagen für das Trassengenehmigungsverfahren, Rodungsunterlagen) stellen die Beurteilungsgrundlage für die Erstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens dar und werden die sich aus diesem ergebenden Beschreibungen des Projektes und der Umwelt als maßgebender, entscheidungsrelevanter Sachverhalt der rechtlichen Beurteilung einschließlich der sonstigen Ermittlungsergebnisse zugrunde gelegt. Somit kann als entscheidungsrelevanter Sachverhalt hinsichtlich der Umweltverträglichkeit des Vorhabens insbesondere auf die Beschreibungen des Umweltverträglichkeitsgutachtens im Kapitel „Vorhaben“, S 13 verwiesen werden.

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

C. Beweiswürdigung und rechtliche Beurteilung

Die Entscheidung gründet sich auf die vorgelegten und im Rahmen des durchgeführten Ermittlungsverfahrens erhobenen Beweise, insbesondere auf das Einreichprojekt (Umweltverträglichkeitserklärung samt technischen Beilagen, Planunterlagen für den Trassenverlauf, Rodungsunterlagen) und auf das im UVP-Verfahren erstellte Umweltverträglichkeitsgutachten und forsttechnische Gutachten, unter Einbeziehung der Stellungnahmen und Erklärungen der Parteien, Beteiligten und sonst beizuziehenden Stellen sowie auf das Ergebnis der öffentlichen Erörterung und der öffentlichen mündlichen Verhandlung.

Das im Zuge des Verfahrens erstellte Umweltverträglichkeitsgutachten vom 19. Oktober 2015 und das forsttechnische Gutachten vom 22. September 2015 sind vollständig, schlüssig und nachvollziehbar.

Rechtliche Grundlagen

1. Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz:

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

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

Auf Antrag der Projektwerberin kann die Behörde zunächst nur über alle Belange absprechen, die nur zur Beurteilung der grundsätzlichen Zulässigkeit des Vorhabens erforderlich sind. Die grundsätzliche Genehmigung hat jedenfalls über die für die Trassenentscheidung nach dem HIG erforderlichen Genehmigungsvoraussetzungen abzusprechen. Über die weiteren Detailgenehmigungen hat die Behörde dann gesondert nach Vorlage der hierfür erforderlichen Unterlagen zu entscheiden.

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

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

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

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

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

2. Hochleistungsstreckengesetz

Gemäß § 2 Hochleistungsstreckengesetz (HIG) idgF iVm § 13 Abs 1 EisbG erteilt der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als gemäß § 12 Abs 3 EisbG für Hauptbahnen zuständige Behörde die zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn erforderlichen Genehmigungen. Gemäß § 3 Abs 1 HIG bedarf es für die Sicherstellung des Trassenverlaufes einer Hochleistungsstre-

cke, 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, 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 HIG) mit Bescheid zu erteilen hat.

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

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

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

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

Forstgesetz

Gemäß § 17 Abs 1 ForstG ist die Verwendung von Waldboden zu anderen Zwecken als für solche der Waldkultur (Rodung) verboten. Unbeschadet der Bestimmungen des § 17 Abs. 1 ForstG kann die Behörde gemäß § 17 Abs 2 ForstG eine Bewilligung zur Rodung erteilen, wenn ein besonderes

öffentliches Interesse an der Erhaltung dieser Fläche als Wald nicht entgegensteht.

Kann eine Bewilligung nach § 17 Abs. 2 ForstG nicht erteilt werden, kann die Behörde gemäß § 17 Abs 3 ForstG eine Bewilligung zur Rodung dann erteilen, wenn ein öffentliches Interesse an einer anderen Verwendung der zur Rodung beantragten Fläche das öffentliche Interesse an der Erhaltung dieser Fläche als Wald überwiegt. Gemäß § 17 Abs 4 ForstG sind Öffentliche Interessen an einer anderen Verwendung im Sinne des § 17 Abs. 3 insbesondere auch im Eisenbahnverkehr begründet.

Gemäß § 17 Abs 5 ForstG hat die Behörde bei der Beurteilung des öffentlichen Interesses im Sinne des Abs. 2 oder bei der Abwägung der öffentlichen Interessen im Sinne des Abs. 3 insbesondere auf eine die erforderlichen Wirkungen des Waldes gewährleistende Waldausstattung Bedacht zu nehmen. Unter dieser Voraussetzung sind die Zielsetzungen der Raumordnung zu berücksichtigen.

Prüfung der UVP-Pflicht und Zuständigkeit

Die gegenständliche Eisenbahnstrecke Wien Matzleinsdorf (Meidling) – (einschließlich Terminal Inzersdorf)–Pottendorf–Wiener Neustadt) wurde mit Verordnung der Bundesregierung vom 4. Juli 1989, BGBl. Nr. 370/1989 gemäß § 1 Abs 1 HIG zur Hochleistungsstrecke erklärt (1. Hochleistungsstreckenverordnung). Es handelt sich somit bei der gegenständlichen Eisenbahnstrecke um eine Hochleistungsstrecke. Vorhaben an Hochleistungsstrecken fallen bei Vorliegen der UVP-Pflicht gemäß § 23b UVP-G 2000 unter den 3. Abschnitt des UVP-G 2000.

Die gegenständliche Eisenbahnstrecke Wien-Wiener Neustadt (Pottendorfer Linie) ist weiters Teil des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems (zur Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke auszubauen) gemäß Verordnung Nr. 661/2010/EU vom 11. Dezember 2013 des Europäischen Parlaments und des Rates über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes. Anzumerken ist in diesem Zusammenhang auch, dass das gegenständliche Vorhaben Teil der prioritären Baltisch-Adriatischen Achse, Danzig-Warschau-Brünn-Wien-Graz-Klagenfurt-Villach-Udine-Vendig-Bologna/Ravenna ist.

Die gegenständliche Eisenbahnstrecke stellt somit unzweifelhaft eine Fernverkehrsstrecke dar.

Das Vorhaben sieht im Wesentlichen den 2-gleisigen Ausbau sowie die Trassenänderung im Bereich Ebreichsdorf vor. Durch das gegenständliche Vorhaben erfolgt somit der Lückenschluss des durchgängigen 2-gleisigen Ausbaus der Pottendorfer Linie.

Das gegenständliche Vorhaben war daher antragsgemäß einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000 zu unterziehen. Zuständige Behörde gemäß § 24 Abs 1

UVP-G 2000 ist gemäß § 47 Abs 2 UVP-G 2000 der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie.

Auch außerhalb des UVP-Verfahrens wäre die Trassengenehmigung nach § 3 Abs. 1 HIG vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie mit Bescheid zu erteilen.

Ebenso wäre außerhalb des UVP-Verfahrens für die Vollziehung der §§ 17 bis 20, 81 Abs. 1 lit b, 82 Abs. 3 lit d, 85 bis 88 und 90 bis 92 Forstgesetz – somit auch die Rodungsbewilligung für Wald der für Eisenbahnanlagen in Anspruch genommen werden soll - der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft zuständig.

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

Die obzitierten, im gegenständlichen UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren mitanzuwendenden materiellrechtlichen Genehmigungsbestimmungen, nämlich der Trassengenehmigung und der forstrechtlichen Rodungsgenehmigung sowie die in den nachfolgend zu führenden Detailgenehmigungsverfahren anzuwendenden materiellen Genehmigungsbestimmungen (EisbG, WRG) fallen sohin aufgrund der Bestimmung des § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 allein in die Zuständigkeit der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie.

Teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren

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

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

Anwendung der Bestimmungen über Großverfahren

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

Zeitplan

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

Die Entscheidung ist innerhalb der gesetzlichen Entscheidungsfrist ergangen.

Erfüllung der Genehmigungsvoraussetzungen:

A. Genehmigungsvoraussetzungen nach dem Hochleistungsstreckengesetz

Mit dem Antrag sind von der Bewilligungswerberin zum Zwecke der Anhörung im Sinne des § 4 HIG bei der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie ausreichende Planunterlagen über den Trassenverlauf (Pläne „Übersichtslageplan mit Geländestreifen“ Ordnungsnummer 301.1, Plannummer NA3311-TV-01SP-02-0005, Versionsnummer 00 vom April 2015, sowie „Lageplänen mit Geländestreifen gem HIG und Kataster Blatt 1-5 Ordnungsnummern 301.2, 301.3, 301.4, 301.5, und 301.6, Plannummern NA3311-TV-01SP-02-0006, NA3311-TV-01SP-02-0007, NA3311-TV-01SP-02-0008, NA3311-TV-01SP-02-0009 und NA3311-TV-01SP-02-0010 Versionsnummer 00 vom April) übermittelt worden.

Die gesetzliche Vorgabe der Darstellung eines entsprechend den örtlichen Verhältnissen festgelegten erforderlichen Geländestreifens des Trassenverlaufs ist durch die Vorlage von Trassenverlaufsplänen erfüllt worden. Die Breite des Geländestreifens für den Bahnkörper ist geringer als 150 m und erfüllt auch diesbezüglich die gesetzlichen Vorgaben. Darüber hinaus ist der festgelegte Geländestreifen platzsparend ausgewiesen und umfasst nur die für den Bau und Betrieb der Eisenbahn erforderlichen Anlagen (Umweltverträglichkeitsgutachten Seiten 138/139).

Dem Umweltverträglichkeitsgutachten ist auch zu entnehmen, dass die Trasse den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn entspricht (Seiten 136/137).

Gemäß § 4 Abs 1 HIG sind vor Erlassung eines Trassengenehmigungsbescheides die Länder, deren örtlicher Wirkungsbereich von dem geplanten Trassenverlauf berührt wird, sowie die in ih-

rem Wirkungsbereich berührten gesetzlichen Interessenvertretungen zu hören. Zum Zwecke der Anhörung hat die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom Eisenbahnunternehmen zu erstellende, ausreichende Planunterlagen über den Trassenverlauf zu übermitteln. Bei der Übermittlung sind die Anzuhörenden zur Stellungnahme innerhalb der von der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie festzulegenden angemessenen Fristen zu ersuchen.

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

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

Öffentliches Interesse

Aus der genannten 1. Hochleistungsstreckenverordnung als auch auf die Verordnung Nr. 661/2010/EU vom 11. Dezember 2013 des Europäischen Parlaments und des Rates über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes ergibt sich, dass der Ausbau der Pottendorfer Linie im beantragten Abschnitt ein sowohl innerstaatlich als auch auf europäischer Ebene begründetes Projekt darstellt.

Eine der obersten Zielsetzungen ist die Schaffung einer zweiten, leistungsfähigen Bahnstrecke im Südraum von Wien (Lückenschluss) und dadurch die Ausweitung der Kapazität der Südstrecke bzw. der Baltisch-Adriatischen Achse in diesem Abschnitt. Damit werden auch Zielsetzungen der EU im Transeuropäischen Netz (TEN) umgesetzt.

Der Umweltverträglichkeitserklärung (Seite 39) kann hinsichtlich des Unterbleibens des Vorhabens entnommen werden, dass dies insbesondere hinsichtlich des Schutzgutes Mensch und dessen Lebensraum als nachteilig eingestuft werden kann. Dies wird von den UVP-Sachverständigen auch so gesehen (Seite 65 ff). Dies wird auch durch die Berücksichtigung des gegenständlichen zweigleisigen Ausbaus im aktuellen „Gesamtverkehrsplan für Österreich 2013-2025+“ (bmvit, <http://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/gvp/index.html>) unterstrichen.

Aufgrund der ausgeführten Punkte ist daher zur Frage des öffentlichen Interesses am gegenständlichen Projekt zu bemerken, dass aufgrund des gesamten Verfahrensergebnisses jedenfalls davon

auszugehen ist, dass die Interessen der Allgemeinheit am gegenständlichen Projekt die subjektiven Interessen Einzelner überwiegen.

Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems

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

B. Genehmigungsvoraussetzungen nach dem Forstgesetz

Im Genehmigungsantrag wurde auch um die Mitbehandlung der dauernden und befristeten Rodung im Sinne der §§ 17 ff iVm § 185 Abs 6 ForstG angesucht. Für die Errichtung des gegenständlichen Vorhabens wurde die Bewilligung zur Rodung im Gesamtausmaß von 282.916 m² sowie 27.153 m² vorübergehend somit insgesamt 310.069 m² beantragt.

Zwischen Grundsatzgenehmigung und Detailgenehmigung besteht keine starre Abgrenzung und kann die Behörde, auf Antrag des Projektwerbers über Einzelheiten, die entscheidungsreif sind, zugleich mit der Grundsatzgenehmigung absprechen.

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

Hinsichtlich der vorhabensgemäß vorgesehenen Rodungsflächen im Ausmaß von 25.983 m² wurde im Rodungsgutachten vom 22. September 2015 ausgeführt, dass die betroffenen Waldbereiche in den Bezirken Baden und Mödling in den rechtskräftigen Waldentwicklungsplänen Großteils eine hohe Wertigkeit der Schutz- und Wohlfahrtsfunktion und eine geringe Wertigkeit der Erholungsfunktion aufweisen. Nur die Waldflächen auf Auböden entlang der Fische wurden mit einer nur mittleren Wertigkeit der Schutzfunktion ausgewiesen.

Die aktuellen Waldfunktionen vor Ort wurden im Rahmen eines Lokalaugenscheins des forsttechnischen Sachverständigen am 21. September 2015 erhoben. Die Waldfunktionen vor Ort entsprechen im Wesentlichen den Ausweisungen im WEP. Die zahlreichen Windschutzanlagen stellen bereits ex lege Schutzwälder dar. Auch für die anderen Bestände, die auf Tschernosemen und Feuchtschwarzerden stocken, ist eine Schutzwaldeigenschaft nach § 21 ForstG gegeben. Die hohe Wertigkeit der Wohlfahrtsfunktion ist vor allem im Klimaausgleich des Waldes in einem stark unterbewaldeten Gebiet begründet.

Nur im Bereich des Bahnübergangs der B16 südlich von Ebreichsdorf stockt ein lückiger, noch junger Pionierbestand (Neubewaldung auf einem ehemaligen Parkplatz), der die überwirtschaftlichen Waldfunktionen nur eingeschränkt erfüllen kann. Für diesen Bereich wird die Wertigkeit der Schutz- und Wohlfahrtsfunktion als mittel eingestuft.

Sämtliche Wälder des Untersuchungsgebietes weisen erhöhte bzw. hohe Wertigkeiten überwirtschaftlicher Waldfunktionen auf. Die Erhaltung des Waldes und seiner Wirkungen ist aufgrund der mittleren bis hohen Schutz- und Wohlfahrtswirkung für den gesamten Untersuchungsraum in besonderem öffentlichem Interesse gelegen (Rodungserlass 2008 des BMLFUW).

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

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

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

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

Im Hinblick auf die vom Gesetz gebotene Interessenabwägung ist auf die oben zum öffentlichen Interesse am Ausbau der Pottendorfer Linie getätigten Aussagen hinzuweisen und festzuhalten, dass auch im Umweltverträglichkeitsgutachten ein entsprechender Bedarf am gegenständlichen Streckenausbau festgestellt wurde.

Das öffentliche Interesse an der Schaffung der gegenständlichen Eisenbahnanlage, ist gegenüber dem öffentlichen Interesse an der Erhaltung der zur Rodung vorgesehenen Flächen als Wald als überwiegend anzusehen. Insbesondere hat die gegenständliche Eisenbahnstrecke den Erfordernissen des interoperablen transeuropäischen Eisenbahnnetzes zu entsprechen.

Hinsichtlich der erforderlichen Wirkungen des Waldes gewährleistenden Waldausstattung (§ 17 Abs 5 ForstG) ist auf die im Gutachten angeführten Ersatz- bzw. Ausgleichsmaßnahmen für den Verlust von Waldflächen bzgl. dauernder Rodung im Ausmaß von 21.199 m² hinzuweisen. Hinsichtlich der Auswirkung des Vorhabens auf die Waldfunktionen führt der Sachverständige aus, dass sämtliche Wälder des Untersuchungsgebietes eine erhöhte bzw. hohe Wertigkeiten überwirtschaftlicher Waldfunktionen aufweisen. Die Erhaltung des Waldes und seiner Wirkungen ist aufgrund der zumindest mittleren Schutz- oder Wohlfahrtswirkung des Waldes für den gesamten Untersuchungsraum in besonderem öffentlichem Interesse gelegen (Rodungserlass des BMLFUW 2008 idgF.).

Die Auswirkungen auf die Schutzfunktion durch den Flächenverbrauch wird aus Sicht des Sachverständigen nur geringfügig beeinträchtigt, da durch die meist schmalen und kleinflächigen Rodungen bezogen auf die einzelnen betroffenen Waldflächen kein relevanter Funktionsverlust zu erwarten ist. Die einzelnen Rodungen sind so kleinflächig, dass die Fähigkeit des jeweils verbleibenden Bestandes, den Boden vor den abtragenden Kräften von Wind und Wasser zu schützen, nicht mehr als geringfügig vermindert wird. Auch im Bereich der Piestingquerung, wo ein zusammenhängender Waldbestand von projektbedingten Flächenbeanspruchungen betroffen ist, beträgt die zusammenhängende Rodefläche weniger als 0,4 ha. Die Auswirkungen der Rodungen auf die Schutzfunktion des Waldes werden daher insgesamt als geringfügig eingestuft.

Die Wohlfahrtsfunktion des Waldes (Reinigung und Erneuerung von Luft und Wasser, Klimaausgleich) wird nach Aussage des Sachverständigen durch den Flächenverbrauch nur geringfügig beeinträchtigt. Die Waldfläche der betroffenen Katastralgemeinden beträgt insgesamt 689,53 ha, wobei alle Waldflächen eine hohe Wertigkeit der Wohlfahrtsfunktion aufweisen; der gesamte Waldflächenverlust durch das Vorhaben beträgt 2,60 ha (dauernde und befristete Rodungen), was einer Verminderung der Waldfläche um rd. 0,4% entspricht. Dieser Flächenverlust ist so gering, dass daraus auch ohne Maßnahmen keine merkbare Beeinträchtigung der Wohlfahrtsfunktion resultiert und die Auswirkungen als geringfügig nachteilig einzustufen sind.

Die Erholungsfunktion der Waldflächen im Untersuchungsraum wird vom Sachverständigen durchwegs als gering eingestuft, da für die Erholungsnutzung geeignete, größere zusammenhängende Waldflächen mit entsprechender Infrastruktur (z.B. Wanderwege) fehlen. Angesichts der geringen Wertigkeit der Erholungsfunktion ist durch die kleinflächigen Rodungen von keinem relevanten Einfluss auf die Erholungswirkung des Waldes auszugehen.

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

Zusammenfassend wird vom Sachverständigen festgehalten, dass die Auswirkungen auf Waldausstattung und Waldfunktionen auch ohne die geplanten Ersatzaufforstungen als geringfügig einzustufen sind.

Nach Aussage des Sachverständigen sind über die im Projekt enthaltenen Flächen hinausgehende Ersatzaufforstungen oder waldverbessernde Maßnahmen (die mangels geeigneter Waldflächen in der näheren Umgebung der Rodeflächen auch nur schwer durchführbar wären) aus fachlicher Sicht nicht zwingend erforderlich.

Das Ausmaß der von der Projektwerberin angebotenen Ersatzaufforstungsflächen wird vom forsttechnischen Sachverständigen als ausreichend angesehen.

In Präzisierung und Ergänzung der im Einreichprojekt vorgesehenen Maßnahmen wurden vom Sachverständigen zusätzliche Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität der Ersatzaufforstungen als zwingend angesehen (siehe Kap. 4).

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

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

Die Einhaltung dieser Genehmigungsvoraussetzungen aus fachlicher Sicht sind jeweils durch die Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten überprüft worden. Hierbei konnten keine Widersprüche zu den besonderen Genehmigungsvoraussetzungen nach dem UVP-2000 festgestellt werden.

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

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

Das Ermittlungsverfahren hat ergeben, dass keine wesentlichen zusätzlichen Umweltbeeinträchtigungen durch den Ausbau der Pottendorfer Linie im Abschnitt Ebreichsdorf unter Berücksichtigung der Art der Nutzung des benachbarten Geländes zu erwarten sind. Diesem ist weiters zu entnehmen, dass beim vorliegenden Projekt Immissionen, die erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen oder solche, die geeignet sind, den Pflanzen- und Tierbestand bleibend zu schädigen, jedenfalls vermieden werden.

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

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

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

Detailgenehmigungsverfahren, Fertigstellung und Inbetriebnahme

Die Behörde hat im gegenständlichen Verfahren nur hinsichtlich aller Belange, die zur Beurteilung der grundsätzlichen Zulässigkeit des Vorhabens erforderlich sind, abgesprochen. Zusätzlich wurde gemäß § 24f Abs 10 UVP-G 2000 auch über die für die Trassenentscheidung nach dem HIG vorgesehenen Genehmigungsvoraussetzungen sowie auf Antrag der Projektwerberin auch über die erforderliche Rodungsbewilligung abgesprochen.

Die nunmehr erteilte Grundsatzgenehmigung ermächtigt die Antragstellerin daher grundsätzlich nicht zur Umsetzung des Vorhabens oder von Teilen davon. Es wurde auch darüber abgesprochen, welche Bereiche Detailgenehmigungen vorbehalten bleiben.

Die weiteren erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen sind dann im bzw. in den nachfolgenden Detailgenehmigungsverfahren zu behandeln. In diesen Verfahren ist keine weitere Umweltverträglichkeitsprüfung mehr durchzuführen. Im Rahmen des/der Detailgenehmigungsverfahren sind sämtliche verbleibende bundesrechtliche materiellrechtlichen Genehmigungen (zB EisbG, WRG, ASchG) anzuwenden und allenfalls notwendige Änderungen unter Mitwirkung der Änderungsgenehmigungsbestimmungen abzuhandeln.

Für alle bundesgesetzlichen Genehmigungen ist der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 zuständig.

Die rechtskräftige Grundsatzgenehmigung bindet die UVP-Behörden in den nachfolgenden Verfahren (Detailgenehmigungsverfahren und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren bei der Landesregierung).

Hinsichtlich aller vom Land zu vollziehenden, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen Genehmigungen ist bei der Landesregierung als Behörde gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 ebenfalls ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren abzuführen.

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

Gemäß Artikel 15 Absatz 1 der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft ent-

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

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

Nebenbestimmungen

Allgemeines

Nebenbestimmungen müssen möglichst klar bestimmten, nach Materien gegliederten Spruchpunkten zugeordnet werden können. Es muss nach Zuständigkeitsübergang eindeutig feststellbar sein, welcher Bescheidteil und welche Nebenbestimmungen von welcher Behörde zu vollziehen sind. Diesbezüglich ist anzumerken, dass die Vorschreibung sämtlicher Nebenbestimmungen im Rahmen der Zuständigkeit des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie als Behörde gemäß § 24 Abs 1 UVP-G und somit aufgrund der Grundlage des UVP-G 2000 erfolgt ist. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ist nach dem UVP-G 2000 somit zuständig für die Erlassung von Nebenbestimmungen in Bezug auf wichtige Hauptauswirkungen des Vorhabens, etwa durch Lärm und Luftschadstoffe. Die die Bauphase betreffenden Vorschreibungen sind vom Zuständigkeitsübergang nicht betroffen. An nach dem Zuständigkeitsübergang zur weiteren Vollziehung an die außerhalb des UVP-Verfahrens zuständigen Behörden relevanten Vorschreibungen wird auf die, die Betriebsphase betreffenden mitangewendeten materiellrechtlichen Genehmigungsbestimmungen und Vorschreibungen des Forstrechtes hingewiesen. Die Nebenbestimmungen schließen eine neuerliche bzw. aufgrund der dort anzuwendenden materiellrechtlichen Bestimmungen präzisierende Vorschreibung durch die zuständigen Behörden im teilkonzentrierten Verfahren beim Landeshauptmann oder den Materieverfahren nach Landesrecht nicht aus.

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

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

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

Zuletzt ist festzuhalten, dass das Umweltverträglichkeitsgutachten sowie die Verhandlungsschrift vom 9. Dezember 2015 Bestandteil des gegenständlichen Bescheides sind. Allfällige dort enthaltene Erläuterungen und Begründungen sind somit insbesondere bei der Auslegung des Spruches heranzuziehen.

Umweltverträglichkeitsgutachten

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

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

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

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

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

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

zu V. 1. Allgemeine Vorschriften:

Durch die Vorschriftung **VI. 1.1.** wird die ordnungsgemäße Abwicklung des Bauablaufs mit den betroffenen Einbautenträgern gesichert und ist dies in den Einreichunterlagen für das Detailprojekt entsprechend zu berücksichtigen.

Zu V. 1.2. Hier wurde dem Vorschlag des Sachverständigen für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer gefolgt (Seite 369 Umweltverträglichkeitsgutachten).

Zu V. 2.1 ff Maßnahmen zur Bauphase aus Sicht der Fachgebiete Abfallwirtschaft

Diese Maßnahmen wurden dem Maßnahmenkatalog des Umweltverträglichkeitsgutachtens im Wesentlichen unverändert übernommen, es sind nur weitere Präzisierungen hinsichtlich der Aufbewahrung von Dokumentationen und Nachweisen sowie deren Vorlage an die Behörde erfolgt.

Zu V. 2.8. ff Maßnahmen zur Bauphase aus Sicht der Fachgebiete Forsttechnik, Wald- und Wildökologie sowie aus forsttechnischer Sicht zu den Rodungen

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

Zu V. 2.13. Maßnahmen zur Bauphase aus Sicht der Fachgebiete Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik

Auch diese Maßnahme wurde dem Maßnahmenkatalog des Umweltverträglichkeitsgutachtens im Wesentlichen unverändert übernommen. Die Ergebnisse der Beweissicherung sind dem Antrag zur Detailgenehmigung beizulegen.

Zu V. 2.14. ff Maßnahmen aus Sicht des Fachgebietes Gewässerökologie

Die vom Sachverständigen vorgeschlagenen Maßnahmen wurden im Wesentlichen unverändert aus dem Umweltverträglichkeitsgutachten übernommen und tragen diese allgemein zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit bei.

Zu V. 2.25. ff Maßnahmen zur Bauphase aus Sicht des Fachgebietes Humanmedizin

Die vom Sachverständigen zusätzlich vorgeschlagenen Maßnahmen wurden im Wesentlichen unverändert in den Spruch des Bescheides übernommen. Der Maßnahmenvorschlag 28. des SV

(Baulärm) entspricht dem Maßnahmenvorschlag 32. des lärmtechnischen Sachverständigen und wurde nicht in den Spruch übernommen. Die vom Sachverständigen in den Bescheid übernommenen Auflagenvorschläge tragen zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit, insbesondere hinsichtlich der Gesundheit und Belästigungen der Anrainer während der Bauzeit bei.

Zu V. 2.29. ff Maßnahmen zur Bauphase aus Sicht des Fachgebietes Boden (Landwirtschaft)

Die in den Unterlagen vorgeschlagenen Maßnahmen (UVE Seiten 223 und 224), Tabelle 88, Code AUB-BA-01 bis AUB-BA-19) sind jedenfalls zwingend einzuhalten.

Zu V. 2.30. ff Maßnahmen zur Bauphase aus Sicht des Fachgebietes Lärmschutz

Auch diese Maßnahmen wurden im Wesentlichen unverändert aus dem Umweltverträglichkeitsgutachten in den Bescheid übernommen und tragen diese allgemein zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit bei. In der Bauphase sind die Anforderungen der Verordnung Geräuschemissionen von zur Verwendung im Freien vorgesehenen Geräten und Maschinen, BGBl. II. Nr. 249/2001 idF BGBl. II Nr. 347/2006 bei der Bauausführung zu berücksichtigen.

Zu V. 2.31. Die Baustellenarbeitszeiten wurden auf Montag bis Freitag von 06:00 bis 19:00 Uhr und Samstag von 07:00 bis 14:00 Uhr festgelegt. Nur bei Tätigkeiten im direkten Gleisbereich (wie z.B. Gleisverschwenkungen, Herstellung von Fundamenten und Sicherungen im oder unmittelbar neben dem Gleis) können aus bahnbetrieblichen Gründen Arbeiten an Wochenenden oder in der Nacht durchgeführt werden, da in diesen Zeiten im Regelfall ein geringerer oder gar kein Bahnbetrieb herrscht.

Zu V. 2.32. Diese Maßnahme wurde, wie vom Sachverständigen formuliert in den Bescheid übernommen. Seitens des lärmtechnischen Sachverständigen wird darauf hingewiesen, dass 4 unterschiedliche Bauszenarien (Bauphasen 1-4) in 6 Bauabschnitten, ausgehend vom jeweiligen Umfang des Einsatzes von Baumaschinen auf den Baufeldern entlang der Strecke und deren Schallemissionen und durch den baubedingt induzierten Straßenverkehr die in der Nachbarschaft zu erwartenden Baulärmimmissionen als Mittelungspegel (äquivalente Dauerschallpegel) und darüber hinaus für lärmintensive Bautätigkeiten (Rammgeräte, Bohrpfahlgeräte) zusätzlich als Spitzenpegel berechnet und ausgewiesen werden. Der Einsatz der Geräte wird beschrieben, die Schallemissionen (Schalleistungspegel) der Geräte wurden angeführt. Die Ergebnisse wurden mit Grenzwerten für den Baulärm verglichen und beurteilt.

Zu V. 2.37. ff Maßnahmen zur Bauphase aus Sicht der Fachgebietes Erschütterungsschutz

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

Zu V. 2.37. Der Sachverständige verweist hiebei auf die in der UVE angeführten Maßnahmen ERS-BA-01 bis ERS-BA-05 (Seite 221). Auf die Regelarbeitszeit von Montag bis Freitag von 06:00 bis 19:00 Uhr; Samstag von 07:00 bis 14:00 Uhr und der Möglichkeit von Ausnahmen aus betrieblichen Gründen und deren Ankündigung wurde bereits oben verwiesen.

Zu V. 2.30. ff Maßnahmen zur Bauphase aus Sicht des Fachgebietes Ökologie

Diese Maßnahmen wurde, wie vom Sachverständigen formuliert in den Bescheid übernommen und tragen diese zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit, insbesondere hinsichtlich der Schutzgüter Pflanzen, Tiere und deren Lebensräume während der Bauphase bei. Diese Maßnahmen sind jedenfalls unvorgreiflich der noch erforderlichen naturschutzrechtlichen Bewilligung und sich dort allfällig ergebenden weiteren Maßnahmen im teilkonzentrierten Verfahren gemäß § 24 Abs 3 UVP-G 2000 erforderlich.

Zu V. 2.52. ff Maßnahmen zur Bauphase aus Sicht des Fachgebietes Wasserbautechnik und Oberflächengewässer

Diese Maßnahme wurde, wie vom Sachverständigen formuliert in den Bescheid übernommen und tragen diese zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit, insbesondere hinsichtlich des Schutzgutes Wasser und Pflanzen, Tiere und deren Lebensräume bei. Auf die voraussichtlich noch im Detailgenehmigungsverfahren mitanzuwendenden materiellrechtlichen Genehmigungsbestimmungen des Wasserrechts wird hingewiesen.

Zu V. 2.68 Maßnahmen zur Betriebsphase aus Sicht der Fachgebiete Abfallwirtschaft

Diese Maßnahme wurde, wie vom Sachverständigen formuliert in den Bescheid übernommen.

Zu V. 2.69. ff Maßnahmen zur Betriebsphase aus Sicht des Fachgebietes Forsttechnik, Wald- und Wildökologie

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

Zu V. 2.77. ff. Maßnahmen zur Betriebsphase aus Sicht des Fachgebietes Humanmedizin

Die vom Sachverständigen zusätzlich vorgeschlagenen Maßnahmen wurden im Wesentlichen unverändert in den Spruch des Bescheides übernommen. Diese tragen zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit, insbesondere hinsichtlich der Gesundheit und Belästigungen der Anrainer nach Betriebsaufnahme bei.

Zu V. 2.78. Seitens des Verwaltungsgerichtshofes wurde mit Erkenntnis vom 28. November 2013 ausgesprochen, dass es sich bei den Grenzwerten der SchIV um Mindeststandards handelt, deren Unterschreitung im Einzelfall geboten sein kann (Hinweis E vom 22. Oktober 2010/03/0014 und E des VfGH vom 13. Dezember 2007, V 87/06 (Koraln)). Der Hinweis der Behörde, die

Grenzwerte der SchIV 1993 würden eingehalten, mache daher eine Auseinandersetzung mit dem aufgeworfenen Thema des Einflusses von Schallpegelspitzen auf die menschliche Gesundheit und der Notwendigkeit ihrer Begrenzung nicht entbehrlich.

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

Diesebezüglich wird auf das lärmtechnische und medizinische Gutachten vom 29. August 2013 (Manfred Neuberger, Erich Lassnig, Noise annoyance correction factor und Schienenbonus aus schalltechnischer und umwelthygienischer Sicht, RdU-UT 2014/13, Heft 2 / 2014, Seite 35) verwiesen, wonach der im Abschnitt „Lärmschutzmaßnahmen“ im § 5 Abs. 5 angeführte Immissionschutz im Rauminnen mit einem Beurteilungspegel von 30 dB durch zusätzliche Festlegung des gemittelten Spitzenschallpegels für die lauteste Zuggattung von 47 dB erweitert werden sollte. Dadurch soll durch Einhaltung/Unterschreitung eines Spitzenpegels von 45 dB am „Ohr des Schläfers“ eine Aufwachreaktion vermieden werden. Unter Berücksichtigung der im Gutachten angeführten schalltechnischen Untersuchungsergebnisse, welche zeigen, dass der Pegel am „Ohr des Schläfers“ gegenüber dem Pegel in Raummitte um mindestens 2 dB niedriger ist, wurde der Spitzenschallpegel (übliche Angabe für Raummitte) auf 47 dB festgelegt, wobei der Grenzwert für den Spitzenpegel als mittlerer Spitzenpegel der lautesten Zuggattung (Güterzüge) zu verstehen ist.

Durch diese Maßnahme wurde seitens der Behörde dem Gutachten des medizinischen Sachverständigen gefolgt und für dieses Vorhaben im Einzelfall auch zusätzlich zu den Grenzwerten der SchIV auch Grenzwerte für Spitzenpegel zur Vermeidung von Aufwachreaktionen festgelegt. Damit kann in Schlafräumen sichergestellt werden, dass die nächtlichen Maximalpegel am Ohr des Schläfers 45 dB nicht überschreiten und ein ungestörter und erholsamer Nachtschlaf gewährleistet ist. Nach Aussage des humanmedizinischen Sachverständigen sind Schlafstörungen der empfindlichste Indikator für gesundheitsrelevante Lärmwirkungen, wenngleich die Kausalkette Lärm-Schlafstörung-Krankheit im umweltrelevanten Dosisbereich noch nicht geschlossen werden konnte. Jedenfalls müssen aus der Sicht des humanmedizinischen Sachverständigen sich immissionsmindernde Maßnahmen an den schon bei relativ geringen Pegeln auftretenden Schlafstadienänderungen (unterhalb der Weckschwelle) orientieren, um gleichzeitig andere Gesundheitsstörungen (Vegetativum, Psyche) zu verhindern, die erst bei höheren Pegeln zu erwarten sind. Somit können mit dieser Maßnahme potentielle Gesundheitsbeeinträchtigungen durch bahnbedingte Spitzenschallpegel mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden.

Zu V. 2.80. ff. Maßnahmen zur Betriebsphase aus Sicht des Fachgebietes Lärmschutz:

Die vom Sachverständigen zusätzlich vorgeschlagenen Maßnahmen wurden im Wesentlichen unverändert in den Spruch des Bescheides übernommen. Diese tragen zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit, insbesondere hinsichtlich der Gesundheit und Belästi-

gungen der Anrainer nach Betriebsaufnahme bei. Entsprechende Kontrollmaßnahmen nach Inbetriebnahme wurden vom Sachverständigen formuliert und in den Spruch übernommen.

Zu V. 2.87. ff. Maßnahmen zur Betriebsphase aus Sicht des Fachgebietes Erschütterungsschutz:

Die vom Sachverständigen zusätzlich vorgeschlagenen Maßnahmen wurden im Wesentlichen unverändert in den Spruch des Bescheides übernommen. Diese tragen zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit, insbesondere hinsichtlich der Gesundheit und Belästigungen der Anrainer nach Betriebsaufnahme bei. Entsprechende Kontrollmaßnahmen nach Inbetriebnahme wurden vom Sachverständigen formuliert und in den Spruch übernommen.

Zu V. 2.87. ff. Maßnahmen zur Betriebsphase aus Sicht des Fachgebietes Ökologie

Diese Maßnahme wurden, wie vom Sachverständigen formuliert in den Bescheid übernommen und tragen diese zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit, insbesondere hinsichtlich der Schutzgüter Pflanzen, Tiere und deren Lebensräume während der Bauphase bei. Diese Maßnahmen sind jedenfalls unvorgreiflich der noch erforderlichen naturschutzrechtlichen Bewilligung und sich dort allfällig ergebenden weiteren Maßnahmen im teilkonzentrierten Verfahren gemäß § 24 Abs 3 UVP-G 2000 erforderlich.

Zu V. 2.102. ff. Maßnahmen zur Betriebsphase aus Sicht des Fachgebietes Wasserbautechnik und Oberflächengewässer

Diese Maßnahme wurde, wie vom Sachverständigen formuliert in den Bescheid übernommen und tragen diese zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit, insbesondere hinsichtlich des Schutzgutes Wasser und Pflanzen, Tiere und deren Lebensräume bei. Auf die voraussichtlich noch im Detailgenehmigungsverfahren mitanzuwendenden materiellrechtlichen Genehmigungsbestimmungen des Wasserrechts wird hingewiesen.

Zu V. 2.104 ff. Maßnahmen zur Beweissicherung und Kontrolle

Diese Maßnahme wurde, sofern nicht schon in den oben angeführten Maßnahmen enthalten, im Wesentlichen wie von den Sachverständigen formuliert in den Bescheid übernommen.

Sämtliche Protokolle und Ergebnisse über die Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen sind aufzubewahren und auf Verlangen der Behörde vorzulegen.

Fristen für die Fertigstellung und die Inanspruchnahme von Rechten

Gemäß § 24f Abs. 5 UVP-G 2000 idgF können in der Genehmigung angemessene Fristen für die Fertigstellung des Vorhabens, einzelner Teile davon oder für die Inanspruchnahme von Rechten festgesetzt werden. Gemäß § 18 Abs 1 Z1 ForstG ist ein Zeitpunkt festzusetzen, zu dem die Rodungsbewilligung erlischt, wenn der Rodungszweck nicht erfüllt wurde.

Dem Rahmenplan 2016-2021 des bmvit ist die vorgesehene Fertigstellung mit 2022 vorgesehen. Auch der Umweltverträglichkeitserklärung ist der Dezember 2010 als Fertigstellungstermin zu entnehmen. Es wurde daher ein Zeitraum von 10 Jahren ab Bescheiderteilung als Fertigstellungsfrist festgelegt.

Auseinandersetzung mit Einwendungen und Stellungnahmen

Allgemeines

Gemäß § 24c Abs 5 Z 2 UVP-G 2000 hat das Umweltverträglichkeitsgutachten sich mit den gemäß § 9 Abs 5, § 10 und § 24a UVP-G 2000 vorgelegten Stellungnahmen fachlich auseinander zu setzen, wobei gleichgerichtete oder zum gleichen Themenbereich eingelangte Stellungnahmen zusammen behandelt werden können. Nicht im Umweltverträglichkeitsgutachten wurden Fragestellungen behandelt, die einer fachlichen Auseinandersetzung nicht zugänglich sind, wie z.B. Fragen zur Finanzierung, Forderungen auf zivilrechtliche Vereinbarungen oder Übernahme sonstiger Kosten sowie sonstige reine Rechtsfragen.

Hinsichtlich der vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen zum Zeitpunkt der Verfahrenseinleitung bzw. der öffentlichen Auflage ist auf das vorliegende, einen integrativen Bestandteil dieses Bescheides bildenden Umweltverträglichkeitsgutachten und die darin enthaltenen gutachtlichen Äußerungen der Sachverständigen aus fachlicher Sicht zu verweisen. Die Auseinandersetzung mit den im Rahmen der öffentlichen Auflage eingelangten Stellungnahmen erfolgt im vorliegenden Umweltverträglichkeitsgutachten auf den Seiten 314 bis 408 (Fragebereich 4). Auf die so behandelten Stellungnahmen und Einwendungen wird an dieser Stelle daher nur insoweit eingegangen, als zu den Ausführungen im Umweltverträglichkeitsgutachten aus rechtlicher Sicht oder in Folge des weiteren Ermittlungsverfahrens unmittelbarer Ergänzungsbedarf besteht. In gleicher Weise wird bei im Rahmen der öffentlichen mündlichen Verhandlung vorgebrachten Stellungnahmen und Einwendungen auf die dementsprechenden Ausführungen der Sachverständigen verwiesen, die in der einen integrierenden Bestandteil dieses Bescheides bildenden Verhandlungsschrift über die öffentliche mündliche Verhandlung am 9. Dezember 2015 festgehalten sind.

Bei dieser Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen werden jeweils die von den Sachverständigen als zwingend angesehenen Maßnahmen als gegeben vorausgesetzt.

Parteien

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

Im gegenständlichen Verfahren haben gemäß § 19 Abs 1 UVP-G neben der Projektwerberin Nachbarn, die nach den geltenden Verwaltungsvorschriften vorgesehenen Parteien sofern ihnen nicht schon als Nachbarn Parteistellung zukommt, die Umweltschutzorganisation, die wasserwirtschaftli-

che Planungsorgan, die Standortgemeinden sowie die an diese angrenzenden Gemeinden sofern diese von wesentlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt berührt sein können und anerkannte Umweltorganisationen Parteistellung.

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

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

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

Als geltende Verwaltungsvorschriften waren die materiellrechtlichen Genehmigungsbestimmungen des HIG und des ForstG anzuwenden.

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

Den Projektunterlagen für das gegenständliche Vorhaben sind Unterlagen hinsichtlich der betroffenen Liegenschaften sowie die Eigentümer dieser Liegenschaften zu entnehmen.

Einwendung

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

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

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

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

Grundeinlöse

Generell ist zur Grundeinlösung folgendes festzuhalten:

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

Die vorliegende Grundsatzgenehmigung ermächtigt die Projektwerberin somit (noch) nicht zum Bau. Hinsichtlich der durch die gegenständliche Genehmigung Nutzungseinschränkungen der betroffenen Liegenschaft stellt die zitierte Bestimmung klar, dass diese nicht zu entschädigen sind.

Die Erteilung der Detailgenehmigung unter Mitwirkung der materiellrechtlichen Bestimmungen des Eisenbahngesetzes wird im (in den) folgenden noch abzuführenden Detailgenehmigungsverfahren unter der Voraussetzung des Erwerbes der erforderlichen Grundstücke und Rechte erfolgen.

Im gegenständlichen Genehmigungsbescheid liegt jedenfalls gem § 24f Abs 1 a UVP-G 2000 iVm § 2 HIG auch die Feststellung, dass das öffentliche Interesse an der dem Bescheid entsprechenden Durchführung des Bauvorhabens die entgegenstehenden Interessen überwiegt. Darin eingeschlossen ist die Feststellung, dass die Inanspruchnahme der für die Realisierung des Bauvorhabens erforderlichen Grundstücke im überwiegenden öffentlichen Interesse liegt.

Enteignung

Fragen der Grundeinlösung, der Einräumung von Servituten, etc. sind grundsätzlich nicht Gegenstand des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens nach dem UVP-G 2000 und somit weder im gegenständlichen Grundsatzgenehmigungsverfahren, noch in dem/den noch abzuführenden Detailgenehmigungsverfahren relevant. Sofern keine einvernehmliche Lösung erzielt werden kann, hat die Konsenswerberin als Eisenbahnunternehmen die Möglichkeit, die Enteignung auf Grund der Bestimmungen des Eisenbahnteignungsentschädigungsgesetzes (EisbEG) zu beantragen.

Anzumerken ist noch, dass für die Verwirklichung des Bauvorhabens neben den noch erforderlichen Detailgenehmigung(en) auch noch die Erlangung der Verfügungsberechtigung über die vom gegenständlichen Bauvorhaben betroffenen Grundstücke erforderlich ist.

Der Projektwerberin steht nach Abschluss auch des (der) Detailgenehmigungsverfahren(s) nach den Bestimmungen des Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetz (EisbEG) die Ausübung des Enteignungsrechtes in dem für die Herstellung und den Betrieb der Eisenbahn notwendigem Maße zu.

Abschließend ist darauf zu verweisen, dass im Hinblick auf allfällige spätere Enteignungsanträge der Eigentümer sein sämtliches Vorbringen zum Projekt in den teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren anzubringen hat.

Privatrechtliche Einwendungen

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

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

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

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

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

Immissionen

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

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

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

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

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

Weitere, über die Einhaltung der Grenzwerte der SchIV hinausreichende Maßnahmen wurden vom humanmedizinischen Sachverständigen nicht zwingend gefordert.

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

Nunmehr hat der Verwaltungsgerichtshof festgehalten, dass die bestehende Immissionsbelastung auch im Anwendungsbereich der SchIV grundsätzlich auf Basis von lärmtechnischen Messungen zu bestimmen ist, zumal in weiterer Folge aus der bestehenden Immissionsbelastung die in § 4 SchIV normierten Grenzwerte abgeleitet werden. (VwGH vom 09.09.2015 , ZI. 2013/03/0120).

Der Verwaltungsgerichtshof hat im obzitierten Erkenntnis ergänzend ausgeführt dass er nicht ver- kennt, dass bei einem sich über etliche Kilometer ziehenden lärmemittierenden Linienvorhaben die Durchführung von Messungen an einer Vielzahl von Immissionspunkten die Verwirklichung eines derartigen Vorhabens unangemessen erschweren würde. Derart ist es bei einem solchen Vorha- ben nicht von vornherein erforderlich, an jedem möglichen Immissionspunkt eine entsprechende Messung durchzuführen. Dies setzt aber voraus, dass nach dem maßgeblichen Stand der Technik für die Lärmbeurteilung und den Immissionsschutz die relevanten repräsentativen Immissions- punkte identifiziert werden, dort gemessen und dann auf der Grundlage dieser Messungen mittels geeigneter Berechnungen die Lärmbeurteilung durchgeführt werden kann. Ergibt sich dann in die- sem 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) sach- verständiger Beurteilung nach Verwirklichung des Vorhabens zusätzliche Schallschutzmaßnahmen auf der Liegenschaft einer betroffenen Partei notwendig machen würde, kann auf Basis eines sub- stanziierten Parteivorbringens auch dieser Punkt einen entscheidenden Immissionspunkt darstel- len, an dem eine entsprechende Messung zu erfolgen hat.

Zum Zeitpunkt erforderlicher Bestandslärmmessungen bei Gliederung in Grundsatz- und Detailge- nehmigungsverfahren wird auf das Erkenntnis des Verfassungsgerichtshof vom 13. Dezember 2007, V 87/06 (zum damals vorliegende Projekt die Koralmbahn) verwiesen, wonach dieser im Rahmen seines Prüfgegenstandes (Trassenverordnung nach den damaligen Rechtsgrundlagen) es als umweltverträglich angesehen und es auch für unbedenklich erachtet hat, dass die Zumut- barkeit der Lärmbelästigung durch Schienenlärm von Nachbarn bzw die Gefährdung der Gesund- heit von Menschen durch das Vorhaben (jedenfalls im Trassenverordnungsverfahren) am Maßstab der in der SchIV 1993 festgelegten Grenzwerte zu beurteilen ist. Gleichzeitig betonte der Verfas- sungsgerichtshof jedoch mehrfach, dass die Festlegung entsprechender konkreter Vorkehrungen bzw Auflagen zum Lärmschutz in den Bereich des der Trassenverordnung nachfolgenden eisen-

bahnrechtlichen Genehmigungsverfahren fällt, in dessen Rahmen insbesondere auch zu beurteilen sei, ob und inwieweit lärmschutztechnische Maßnahmen geboten seien.

Anstelle der Trassenverordnung ist nunmehr nach der UVP-G und HIG-Novelle 2004 eine Trassengenehmigung getreten, die mit Bescheid zu erteilen ist. Die nunmehrige Trassengenehmigung dient, ebenso wie die Trassenverordnung vor der Novelle 2004 (nur) der Sicherstellung des Trassenverlaufes mit der Wirkung, dass im Trassenstreifen 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. Die Trassengenehmigung berechtigt das Eisenbahnunternehmen jedoch nicht zum Bau.

Es ist daher auch im gegenständlichen Grundsatzgenehmigungsverfahren davon auszugehen, dass die Festlegung der konkreten Vorkehrungen bzw Auflagen zum Lärmschutz bzw deren tatsächliche Ausgestaltung und dafür allfällig erforderliche konkrete Messungen in den Bereich des der gegenständlichen Grundsatzgenehmigung nachfolgenden Detailgenehmigungsverfahrens unter Mitwirkung der materiellrechtlichen Genehmigungsbestimmungen des Eisenbahngesetzes fällt. Darüber hinaus ist auf die im Vorhaben und zusätzlich in der Genehmigung enthaltenen Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen zu verweisen.

Zum mit den Projektunterlagen vorgelegten Betriebsprogramm (Einlage 202) 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 festgelegten Immissionsschutzgrenzwerte jedenfalls einzuhalten. Mögliche Kapazitätsausweitungen, mit denen die der gegenständlichen Genehmigung zugrunde liegenden Emissions- und Immissionsgrenzwerte überschritten werden, lösen gemäß § 19 EISbG eine rechtliche Verpflichtung der Eisenbahnunternehmung im späteren Betrieb aus, entsprechende zusätzliche Maßnahmen zu ergreifen.

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

A1 zur schriftlichen Stellungnahme des Bundesministeriums für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, Stubenring 1, 1010 Wien vom 14. Juli 2015

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

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

Wie auch von fachlicher Seite bereits im Gutachten angeführt, handelt sich bei der gegenständlichen Genehmigung somit um eine grundsätzliche Genehmigung, welche die Antragstellerin noch nicht zur Umsetzung des Vorhabens ermächtigt.

Eine umfassende Prüfung im Sinne der obzitierten Arbeitnehmerschutzbestimmungen ist daher erst im Detailgenehmigungsverfahren bei Vorliegen des Bauentwurfes, der für die Beurteilung des Arbeitnehmerschutzes erforderlichen Unterlagen sowie des Gutachtens gemäß §31a EisbG möglich.

Dem UVP-Gutachten ist zu entnehmen, dass hinsichtlich der Sicherheit der Arbeitnehmer auf Eisenbahnanlagen unter Berücksichtigung der Planungstiefe des technischen Projektes für die Grundsatzgenehmigung, die voraussehbaren Gefahren für die Arbeitnehmer während des Baues und des Betriebes vermieden werden.

Seitens des Verkehrs-Arbeitsinspektorates wurde auf die Rechtsvorschriften zum Schutz der Arbeitnehmer hingewiesen, die von der Genehmigungsbehörde im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zu berücksichtigen sind. Einwendungen wurden somit vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat nicht erhoben und wird inhaltlich auf die fachlichen Aussagen im UVP-Gutachten zum Schutz der Arbeitnehmer verwiesen.

B1 zur schriftlichen Stellungnahme der Niederösterreichischen Umweltschutzbehörde, Wiener Straße 54, 3109 St. Pölten vom 7. Juli 2015

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

Hinsichtlich des von der Umweltschutzbehörde geforderten Ausgleichsfaktors 1 statt wie im Projekt vorgesehen 0,5 für Wiesen und Sukzessionsflächen im Untersuchungsraum wird auf die Stellungnahme des Sachverständigen für Ökologie im Umweltverträglichkeitsgutachten verwiesen.

Dieser weist grundsätzlich ebenfalls darauf hin (Seite 188 des Gutachtens), dass aus seiner Sicht das Ausgleichsflächenkonzept unzureichend ist und der Ausgleichsfaktor der für die Flächenbeanspruchung oft nur mit 0,5 angegeben fachlich nicht begründbar sei. Deshalb wird vom Sachverständigen besonders für die frischen, basenreichen Magerwiesen der Tieflagen eine Erhöhung des Ausgleichsfaktors von 1 auf zumindest 1,5 gefordert.

Zur Einwendung der Umweltschutzbehörde konkret hält der Sachverständige fest, dass kontinentale basenreiche Halbtrockenrasen-Brachen sowie frische basenreiche Magerwiesen der Tieflagen mit dem Faktor 1:2 und weitere Flächen die für das Gebiet als naturschutzfachlich bedeutendere Biotopfläche ausgewiesen wurden (Ruderalfluren trockener Standorte mit geschlossener Vegetation (artenreich), Wiesen- oder Sukzessionsflächen (mit unterschiedlichem Gehölzanteil (von unter 10 bis 70%) und Wiesenböschungen), mit dem Faktor 1:1,5 auszugleichen sind.

Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass die aufwendig gestalteten Bahndämme nur zum geringsten Teil von der Projektwerberin als Ausgleichsflächen in die Flächenbilanz herangezogen worden sind aber diese Funktion über die gesamte Länge der Strecke übernehmen können und bleiben auch die alten Bahndämme, welche abschnittsweise ebenfalls naturschutzfachlich bedeutende Pflanzen beherbergen, als ökologische Strukturen im Landschaftsraum erhalten. Somit entsteht aus Sicht des Sachverständigen in Summe durch das Vorhaben ein wesentlich höheres Flächenausmaß an ökologisch viel hochwertigeren Flächen, als durch die Projektwirkungen infolge Flächenverbrauchs als Kompensation abzuleiten wäre.

In absoluten Zahlen hält der Sachverständige zu den Ausgleichsflächen fest, dass diese gegenüber dem Vorschlag in der UVE von ca. 9 ha im Fachgutachten nunmehr auf ca. 14 ha erweitert wurden. Das Ausgleichsflächenkonzept ist daher von der Projektwerberin entsprechend den Vorgaben des Sachgutachtens, die als Nebenbestimmungen in den Bescheid übernommen wurden zu überarbeiten.

Auf diese in den Spruch übernommenen Maßnahmenvorschläge des Sachverständigen zu den Ausgleichsmaßnahmen wird hingewiesen.

B2 Zur schriftlichen Stellungnahme des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Sektion 1, Referat Umweltbewertung, Spittelauer Lände 5, 1090 Wien vom 17. März 2015

Gemäß § 24a Abs 4 UVP-G 2000 ist ua dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft die Umweltverträglichkeitserklärung zu übermitteln und kann dieser

dazu Stellung nehmen. Die fachliche Stellungnahmen zu Umweltverträglichkeitserklärungen des BMLFUW wurde gem § 6 Abs 2 Z 32 UmweltkontrollG vom Umweltbundesamt erstellt.

Es wird auf die Aussagen der Projektwerberin in der Verhandlungsschrift (Seiten 30 -46) sowie die Stellungnahmen der Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten Punkte B2.1 bis B2.27 (Seiten 321-345) hingewiesen.

B2.2 Zum Einsatz von Pestiziden wurde seitens der Behörde die entsprechende Auskunft der Projektwerberin gemäß § 24c Abs.8 UVP-G 2000 eingeholt.

Für das Schutzgut Oberflächengewässer kommen die Gutachter im Umweltverträglichkeitsgutachten zusammenfassend zum Schluss, dass geringfügig nachteilige Auswirkungen an allen betroffenen Oberflächengewässern zu erwarten sind.

Im Gutachten ist dazu zu entnehmen, dass das Projekt in der Betriebsphase die PM10-TMW-Überschreitungswahrscheinlichkeit weiter reduzieren und dass die 6 im Fachbeitrag Luft & Klima (Kap. 8.1) und im Baukonzept beschriebenen Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Luftschadstoffen in der Bauphase entsprechend dem Stand der Technik zwingend erforderlich sind.

Es wird auch auf die Nebenbestimmung **V.2.107**, zur Reduktion der PM 10 Belastung hingewiesen.

B2.3/B2.7 Zur großen Zunahme des Verkehrsaufkommens sowohl in der Nullvariante als auch in der eingereichten Variante ist dem Gutachten zu entnehmen, dass die für die Nullvariante angegebene Kapazität der Bestandsstrecke von 168 Zügen in 24 Stunden mit den angeführten Maßnahmen (Umrüstung auf elektronische Stellwerke, 24-Stunden-Betrieb, Richtungsbetrieb in den Nachtstunden für den Güterverkehr) aus Sicht der Fachbereiche Eisenbahnbetrieb und Sicherungstechnik (Anm. in entsprechender Betriebsqualität) durchaus plausibel und nachvollziehbar ist. Die Nullvariante berücksichtigt die Prognosezahlen 2025 der Zugfrequenzen, jedoch werden die Verkehre auf der heute vorhandenen Anlage abgewickelt. Unter dem Betriebsprogramm für die Nullvariante sind somit nicht die heutigen Zugfrequenzen bzw. die Zugfrequenzen laut Betriebsprogramm 2025 zu verstehen, sondern das Betriebsprogramm 2025 bei Nichtverwirklichung des Projekts.

Auch die entsprechend Infrastrukturkonzeption und Betriebsprogramm (Einlage 202) angeführte Verkehrsfrequenz von 324 Zügen als Verkehrsprognose 2025+ stellt eine Frequenz dar, in welcher der Eisenbahnbetrieb noch in entsprechender Betriebsqualität abgewickelt werden kann, wobei diese Zugfrequenz in erster Linie als Grundlage für die Dimensionierung der Lärmschutz- und Erschütterungsschutzmaßnahmen dient, als „worst case“ -Szenario anzusehen ist. Ob diese Verkehrsfrequenz tatsächlich eintreten wird ist aus heutiger Sicht nicht abschätzbar.

B2.4/B2.10 Der Wald ist für sich genommen im UVP-G 2000 nicht als Schutzgut genannt und sind forstwirtschaftliche Überlegungen jedenfalls nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens. Im Zusammenhang mit Wald werden die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume, Mensch und Boden zu prüfen. Diese wurden im vorliegenden Gutachten entsprechend geprüft.

Hinsichtlich des Waldentwicklungsplanes ist jedenfalls davon auszugehen, dass die Nutzfunktion des Waldes kein Thema der Umweltverträglichkeitsprüfung darstellt, aber für die ebenfalls im Rahmen des teilkonzentrierten Verfahrens mitzubehandelnden Genehmigungsbestimmungen des ForstG hinsichtlich den im Vorhaben erforderlichen Rodungen erfasst wurde. Hinsichtlich der Schutzwirkung ist zwischen der Standortschutzwirkung und der Objektschutzwirkung zu unterscheiden. Die Standortschutzwirkung ist primär dem Schutzgut Boden im Kontext des Erosionsschutzes zuzurechnen und die Objektschutzwirkung ist primär dem Schutzgut Sach- und Kulturgüter zuzurechnen, wobei auch die personenbezogene Gefahrenabwehr als Wechselwirkung zum Schutzgut Mensch zu berücksichtigen ist. Die Wohlfahrtsfunktion ist den Schutzgütern Wasser sowie Luft und Klima zuzurechnen. Die Erholungsfunktion ist dem Schutzgut Mensch zuzurechnen. (maW Sladek/Trautner/Lindner Fischer, Jäger, Forst- und Landwirte in der UVP (Teil II), Vorschlag für eine rechtliche und methodische Darstellung in der UVE (Methodik), RdU-UT 2010/23, 6 / 2010).

Eine über das vorgesehene Ausmaß hinausgehende Ersatzaufforstung in einem größeren Ausmaß als die Dauerrodungsfläche ist aus Sicht des wald- und wildökologischen/forsttechnischen Sachverständigen für das gegenständliche Vorhaben nicht erforderlich, da ein vollständiger Ausgleich an Waldflächen gegeben und die örtliche geringe Waldausstattung durch die vorhabenbedingten Rodungen nicht weiter verringert wird.

Aus Sicht des Sachverständigen für Ökologie betreffen geringen Flächenverluste des Waldes im Schutzgebiet vor allem Windschutzanlagen, welche allerdings im Rahmen des Forstgesetzes mit einem Faktor 1:1 ausgeglichen werden.

B2.5 Zusammenfassend wird im Gutachten festgehalten, dass die Bewertung des Ist-Zustandes nachvollziehbar ist, da der jeweilige Schutzstatus dargestellt ist. Ein klares Schema von Eingriffsausmaß, der Eingriffserheblichkeit, der Maßnahmenwirksamkeit und der verbleibenden Gesamtbelastung fehlt hingegen, kann aber aus den textlichen Beschreibungen nachvollzogen werden.

B2.6/B2.11 Im Gutachten wird auf die Aufstellung 4.2 1 Beschreibung der Bodenstandorte hingewiesen, dass darauf im ausreichenden Ausmaß geschlossen werden kann, in welchem Ausmaß die vorhandenen Bodentypen die für die landwirtschaftliche Nutzung relevanten Bodenfunktionen erfüllen.

B2.8 In den für die Grundsatzgenehmigung ausgearbeiteten Projektunterlagen ist ersichtlich, dass eine getrennte Sammlung von Baustellenabfällen erfolgen wird.

Die detaillierten Angaben zur getrennten Sammlung von Baustellenabfällen werden vom Auftragnehmer Bau in seinem Baustellenlogistikkonzept dargelegt. Der Auftragnehmer wird darüber hinaus ein Abfallwirtschaftskonzept vorlegen.

Eine Baustellenabwicklung in Anlehnung an den Leitfaden RUMBA (Magistrat der Stadt Wien, 2004 - Richtlinien für eine umweltfreundliche Baustellenabwicklung-Leitfaden) ist laut Umwelt-Fachbeiträge Abfallwirtschaft (ON 580) im Projekt vorgesehen und wird damit im Projekt umgesetzt.

B2.9 Im Kapitel 2.1.2 auf Seite 39 wird ausdrücklich festgehalten, dass bei Unterbleiben des Vorhabens keine zusätzlichen Flächen für Bau und Betrieb beansprucht werden.

Seitens der Antragstellerin wird darauf verwiesen, dass im Zuge der UVE- Erstellung nicht die Methodik der RVS-Umweltuntersuchung sondern der Leitfaden für die Erstellung von UVP- Einreichunterlagen beim bmvit (Version 1.9.2011) angewandt worden ist. Dem Bestand wird hier keine sogenannte Sensibilitätsbewertung zugeordnet, sondern an Hand des Vorkommens bzw. der Requisitenausstattung des entsprechenden Habitats bzw. der Biotopstruktur eine naturschutzfachliche Bedeutung verbal abgeleitet. Ebenso werden Projektwirkungen und diesen zur Vermeidung oder Verminderung entgegengestellten Maßnahmen verbal beschrieben und letztendlich nur die verbleibenden Auswirkungen nach Wirksamwerden dieser Maßnahmen bewertet.

Eine Überprüfung des aktuellen Erhaltungszustandes ist aus Sicht des Sachverständigen für Ökologie nicht erforderlich, da es zu keiner Verschlechterung der Situation durch das gegenständliche Vorhaben kommt. Außerdem könnte diese Überprüfung nur für das gesamte Vogelschutzgebiet durchgeführt werden, wofür die Projektwerberin nicht zuständig ist. Darüber hinaus werden für die beanspruchten Flächen hochwertige Ersatzlebensräume in einem höheren Flächenausmaß geschaffen, als derzeit vorhanden ist.

B2.12 Eine übersichtliche graphische Darstellung der Flächen, die in den einzelnen Bauphasen beansprucht werden, findet sich in den Einlagen 272.1 bis 272.4 (Übersichtslagepläne Bauphasen Phase 1 bis 4).

Der temporäre Flächenbedarf in der Bauphase ist unter Pkt. 5.1.2 beschrieben, dieser übersteigt den dauernden Flächenbedarf um ca. 8,3 ha. Dazu ist anzumerken, dass die Baustelleneinrichtungs- und Lagerflächen für die Brückenobjekte teilweise auch im Bereich des späteren Bahndammes möglich sind, da die Kunstbauten vor der Dammschüttung hergestellt werden, wie aus dem Bauablaufkonzept Einlage 271, Anhang 6 ersichtlich ist.

B2.13 Da eine Bewertung gem. BAWP 2011 erfolgte, ist naturgemäß der im BAWP 2011 vorgegebene Parameterumfang der Tabellen „Erstanalyse Boden“ untersucht worden. Darüber hinaus die Vollanalyse gem. DepVO 2008.

Da die im Zuge des Rückbaues der Bestandsstrecke anfallenden Materialien zeitlich nach der Errichtung und Fertigstellung der neuen Strecke anfallen, ist eine Verwertung im Baufeld nicht möglich.

Bei der im Rahmen der Grundsatzgenehmigung durchgeführten Erkundung der Bestandsstrecke wurden keine Untersuchungen auf Herbizide durchgeführt, da der Bahnbetrieb auf diesem Streckenabschnitt noch gesichert über einen längeren Zeitraum fortgeführt wird und daher jetzt kein „status quo“ zur Verwertung erhoben werden kann.

B2.14 Die naturschutzfachliche Bedeutung der einzelnen Biotoptypen wurde durch die Nachlieferung der FFH-Zuordnung und die pflanzensoziologische Zuordnung klarer dargestellt, als in der UVE. In dieser Nachlieferung ist auch eine genaue Auflistung des Flächenverbrauchs einzelner Biotope enthalten.

Im gesamten Untersuchungsraum konnten keine Trockenrasen, sondern lediglich Halbtrockenrasen-Brachen festgestellt werden. Diese Trockenrasen, die aufgrund geänderter Bewirtschaftung (z.B. Einstellung von Beweidung) anfangen zu verbrachen und zu verbuschen, sind naturschutzfachlich von geringerer Bedeutung als echte Trockenrasen, bieten aber – sofern sie nicht durch die Neutrassierung beansprucht werden – ein hohes Potential für Managementmaßnahmen.

B2.15 Insgesamt werden die Auswirkungen durch Zerschneidungen (Trennwirkungen) in der Bau- und Betriebsphase aufgrund der Situierung der betroffenen Waldflächen, der meist nur geringen Flächenausmaße der Rodeflächen unter Berücksichtigung der waldökologischen und ökonomischen Waldfunktionen als geringfügig nachteilig bewertet.

B2.16 Aus der Aufstellung 4.2 1 Beschreibung der Bodenstandorte kann im ausreichenden Ausmaß geschlossen werden, in welchem Ausmaß die vorhandenen Bodentypen die für die landwirtschaftliche Nutzung relevanten Bodenfunktionen erfüllen. Die vorkommenden Bodentypen sind detailliert beschrieben und die Bodenwertigkeiten umfassend dargestellt. Aus der verbalen Beschreibung in der UVE geht nachvollziehbar hervor, welche für die landwirtschaftliche Nutzung relevanten Bodenfunktionen durch das Projekt beeinträchtigt sind.

B2.17 Ein Herbizideinsatz ist nach dem heutigen Stand der Technik für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs jedenfalls erforderlich. Nach den ergänzend vorgelegten Erläuterungen der Projektwerberin ist der Einsatz von Spritzmitteln überwiegend auf den Gleisbereich und allenfalls für die Betriebssicherheit erforderliche Randbereiche beschränkt. Verwendet werden nur Spritzmittel, die den jeweils geltenden gesetzlichen Bestimmungen für Mittel zum

Zweck der Freihaltung von Pflanzenwuchs entsprechen. Darüber hinaus bieten moderne Hochleistungsstrecken insbesondere baulich bedingt geringere Lebensbedingungen für Pflanzenbewuchs und bedingen somit auch nur einen geringeren Herbizideinsatz.

Die von der Projektwerberin geschilderte Vorgangsweise der einmal jährlich, ganz gezielt auf den Bewuchs eingesetzten Spritzmittel, beschränkt auf den Gleisbereich und die Verwendung von ausschließlich vom Bundesamt für Ernährungssicherheit (BAES) zugelassenen Pflanzenschutzmitteln reduziert die nachteiligen Auswirkungen auf den Boden bzw. allenfalls angrenzende landwirtschaftliche Flächen auf ein Minimum. Außerhalb des Gleisbereiches / Gleisplanums z.B. Bahnböschungen, Bahngräben usw. ist kein Aufbringen von Herbiziden erforderlich oder vorgesehen, hier erfolgt die Aufwuchskontrolle im Regelfall konventionell, beispielsweise durch mähen oder andere Bearbeitungsformen.

B2.18 Während der Bauphase lediglich temporäre, gering nachteilige Auswirkungen an allen betroffenen Oberflächengewässern zu erwarten.

Nach entsprechender Räumung und Endreinigung der Baustelle ist in der Betriebsphase mit keinen Auswirkungen auf die Oberflächengewässer zu rechnen. Lediglich bei der Strukturökologie und der Fischereiwirtschaft bleiben bei allen Gewässern geringfügig nachteilige Auswirkungen aufrecht. Während der Betriebsphase sind somit höchstens geringfügig nachteilige Auswirkungen an allen betroffenen Oberflächengewässern zu erwarten.

B2.19 Die Barrierewirkung des ggst. Vorhabens wird im genannten Bereich aufgrund der offenen Trassenführung als geringfügig bewertet. Es ist festzuhalten, dass durch die bestehende Pottendorfer Linie auch im IST-Zustand eine Barrierewirkung im Raum gegeben ist. Des Weiteren stellt die A3 Südost Autobahn im Westen der Bahntrasse eine Vollbarriere dar.

Eine Zunahme der Fallwildrate ist nicht zu erwarten.

Die Annahmewahrscheinlichkeit der im Projekt vorgesehenen Wildquerungen ist sehr hoch.

B2.22/B2.23 Eine bodenkundliche Baubegleitung und eine ökologische Bauaufsicht sind von der Projektwerberin zu bestellen (siehe Spruchpunkte **IV. 2.108.** und **V.2.15.**).

In der UVE (Details dazu siehe Mappe ON 545 Umweltfachbeitrag Agrarwesen und Bodenökologie Pkt. 5.1.1.2) sind die Rekultivierungsmaßnahmen punktuell aufgezählt, die zur Hintanhaltung von negativen Projektwirkungen gesetzt werden. In diesem Maßnahmenkatalog sind nach Aussage des Sachverständigen die wesentlichen Inhalte der Richtlinien für die sachgerechte Bodenrekultivierung (BMLFUW, 2012) berücksichtigt.

B 2.24 Die in der UVE dargestellten Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen sind verbindlicher Bestandteil des gegenständlichen Vorhabens und damit zwingend umzusetzen.

Die Fragen des BMLFUW konnten somit unter teilweiser ergänzender Auskunftserteilung durch die Antragstellerin beantwortet werden. Es wird weiters auf die in den Spruch des Bescheides übernommenen Maßnahmen hingewiesen.

B3 Zur schriftlichen Stellungnahme Stadtgemeinde Ebreichsdorf, Rathausplatz 1, 2483 Ebreichsdorf vom 18.09.2015 und der ergänzenden Stellungnahme durch Bgm. Wolfgang Kocevar in der mündlichen Verhandlung am 9.12.2015

Der Stadtgemeinde Ebreichsdorf kommt als Standortgemeinde Parteistellung gemäß § 19 Abs 3 UVP-G zu.

Grundsätzlich wird auf die fachliche Beantwortung durch die Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten hingewiesen (Punkte B3.1 bis B3.4 Seite 347- 353)

B3.2 Hinsichtlich der befürchteten Lärmimmissionen, offensichtlich insbesondere in der Betriebsphase wird auf die Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes verwiesen, wonach es sich bei den Grenzwerten der SchIV 1993 um Mindeststandards handelt, deren Unterschreitung im Einzelfall geboten sein kann. (VwGH 22.10.2010, 2010/03/0014 und VfGH 13.12.2007, V 87/06 (Koralm)). Der Hinweis der Behörde, die Grenzwerte der SchIV 1993 würde eingehalten, macht daher eine Auseinandersetzung mit dem aufgeworfenen Thema des Einflusses von Schallpegelspitzen auf die menschliche Gesundheit und der Notwendigkeit ihrer Begrenzung nicht entbehrlich.

Die Grenzwerte der SchIV in Wohnräumen werden jedenfalls eingehalten. Weiters wurde der Beurteilung auch die Studie „Noise annoyance correction factor und Schienenbonus aus schalltechnischer und umwelthygienischer Sicht“, erstellt durch Univ.-Prof. Dr. Manfred Neuberger und Ing. Erich Lassnig, zugrunde gelegt und auf dieser Grundlage auch die "mittleren Spitzenpegel der lautesten Zuggattung" berücksichtigt. Weitere über das Mindestmaß der Grenzwerte der SchIV hinausgehende Maßnahmen im Einzelfall wurden vom medizinischen Sachverständigen nicht gefordert und auch von der Stadtgemeinde Ebreichsdorf nicht erhoben.

Zur endgültigen Festlegung der konkreten Lärmschutzmaßnahmen wird auch auf das Detailgenehmigungsverfahren verwiesen. So werden im Zuge der Detailplanung zB zwischenzeitige Neubauten mit Wohnräumen zu berücksichtigen sein.

Entsprechende Kontrollmaßnahmen hinsichtlich der Einhaltung der Lärm-, Erschütterungs- und elektromagnetischen Immissionen wurden als Nebenbestimmungen in den Spruch aufgenommen.

B3.3 Zu den Bedenken hinsichtlich der Raumnutzung wird auf die fachlichen Aussagen des Umweltverträglichkeitsgutachten zu den zu erwartenden Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher Konzepte und Pläne und im Hinblick auf eine nachhaltige Nutzung von Ressourcen verwiesen (§ 24c Abs 5 Z 5). Diese über die Genehmigungserfordernisse und die Erfordernisse der Umweltverträglichkeitserklärung hinausgehenden Prüfungen sollen zu einer verstärkten Berücksichtigung von örtlichen und überörtlichen Konzepten, wie zB Abfallwirtschafts- oder Verkehrskonzepten, beitragen. Das Umweltverträglichkeitsgutachten ist nicht auf Inhalte beschränkt, die für die Anwendung der Genehmigungsvoraussetzungen relevant sind. Dies entspricht der Sicht, dass die Umweltverträglichkeitsprüfung nicht nur der Vorbereitung der Genehmigungsentscheidung dient, sondern auch der Optimierung der Vorhabens und der Verbesserung der Akzeptanz (vgl zur UVE § 6 Rz9) (Schmelz/Schwarzer, UVP-G-ON 1.00 § 12 UVP-G (Stand 1.7.2011, rdb.at).

Der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ist weiters zu entnehmen: Für die eisenbahnrechtlichen Bewilligungen finden die Widmungsvorschriften nach der Raumordnung keine Anwendung (vgl VwGH 23.9.1992, 91 /03/0350, zu § 35 EisbG aF)(Catharin in Catharin/Gürtlich Eisenbahngesetz³ (2015) Seite 499).

Weiters liegt hinsichtlich des Eisenbahnwesens unzweifelhaft eine materienspezifische Raumordnungskompetenz des Bundes vor. So ist insbesondere die Trassengenehmigung nach § 3 HIG eine materienspezifische raumplanerische Maßnahme, die der "Sicherstellung des Trassenverlaufes" (§ 3 Abs 1 HIG) für eine hochrangige Strecke der nationalen Schieneninfrastruktur dient. (Netzer/Pipp, Verbotsbereiche im österreichischen Eisenbahnrecht, ZVR 2012/174).

Es ist weiters davon auszugehen, dass das bloße Anhörungsrecht nach § 4 Abs 3 HIG keine diesbezügliche Parteistellung begründet. Wie der Verwaltungsgerichtshof wiederholt festgestellt hat, begründet das bloße Recht, gehört zu werden und dazu Stellung zu nehmen, keine Parteistellung in der Sache selbst (vgl ua VwGH 29.9.1993, 91/03/0166, zu § 34 EisbG aF, und mit Hinweis auf VwSlg 10.031 A/1980).

Auch eine Parteistellung der vom voraussichtlichen und freizuhaltenden Trassenverlauf Betroffenen ist nach de HIG für das Stadium des Trassengenehmigungsverfahrens nicht vorgesehen.

Somit stellen Fragen der Raumordnung der Länder und Gemeinden grundsätzlich keine Genehmigungsvoraussetzung im UVP- und Trassengenehmigungsverfahren dar. Bei der Entscheidung sind aber das verfassungsrechtlichen Berücksichtigungsgebot sowie Raumordnungsvorschriften welche auch "Umweltschutzvorschriften" sind zu beachten.

Von den Sachverständigen wird grundsätzlich kein Widerspruch durch die Umsetzung des Vorhabens zu den Zielen und Maßnahmen des örtlichen Entwicklungskonzeptes, in dem die gegenständliche Trasse ja bereits berücksichtigt wurde, gesehen. Aus dem Gutachten ist auch keine

Verletzung von Umweltschutzvorschriften zu erkennen. Zur gegenständlichen Einwendung der Gemeinde Ebreichsdorf ist auch anzumerken, dass die Gemeinde nicht präzisiert hat, welche Ziele und Maßnahmen der Verordnung (55. Änderung des örtlichen Raumordnungsprogramms) durch die Genehmigung und Realisierung des gegenständlichen Vorhabens nicht umgesetzt werden können bzw. welche konkreten Umweltschutzvorschriften dadurch verletzt werden.

In der Verhandlung hat die Stadtgemeinde Ebreichsdorf in diesem Zusammenhang einen Lärmschutz gefordert, der eine künftige Widmung als Wohnbauland innerhalb der bestehenden Siedlungsgrenzen rund um den künftigen Bahnhof Ebreichsdorf ermöglicht.

Seitens der Projektwerberin ist grundsätzlich nur der nach den rechtlichen Vorgaben erforderliche Lärmschutz zu errichten. Nach der bei Eisenbahnverfahren anzuwendenden Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung sind Beeinträchtigungen der Wohnbevölkerung durch Einhaltung der Grenzwerte zu gewährleisten. Für unbebaute Grundstücke sind die Grenzwerte der SchIV nicht einzuhalten. Eine diesbezügliche bescheidmäßige Verpflichtung der Projektwerberin entbehrt daher jeglicher Rechtsgrundlage.

Inhaltlich wird auf die Stellungnahmen der Sachverständigen verwiesen, wonach das Vorhaben einer künftigen Verbauung im Bereich des künftigen Bahnhofes grundsätzlich nicht entgegensteht. Seitens des Sachverständigen für Raumplanung erfolgt hier der Hinweis, dass für künftige Planungen im Nahebereich der Bahntrasse Nutzungen vorgesehen werden sollten, die einerseits lärm-schutztechnisch unsensibel sind und andererseits Geschoßhöhen erreichen, die eine zusätzliche Lärmabschirmung zu den von der Trasse entfernteren Siedlungen (mit Wohnnutzung) ergeben.

Somit liegen grundsätzlich keine Konflikte zwischen dem zitierten Raumordnungsprogramm und dem gegenständlichen Vorhaben vor. Auch eine künftige Widmung als Wohnbauland innerhalb der bestehenden Siedlungsgrenzen rund um den künftigen Bahnhof Ebreichsdorf wird dadurch nicht ausgeschlossen.

B3.4 Die Stadtgemeinde Ebreichsdorf macht geltend, dass das Projekt nur dann umweltverträglich im Sinne des UVP-G 2000 ist, wenn das im Projekt genannte Ziel (Verbesserung des Nahverkehrsangebots) tatsächlich erreicht wird.

Gegenstand des Umweltverträglichkeits- und teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens gem § 24 Abs 1 UVP-G ist die Genehmigung von Vorhaben von Hochleistungsstrecken, nicht aber ein Projektziel. Die künftige Fahrplangestaltung hängt von zahlreichen Faktoren ab, welche nicht (nur) im Einflussbereich der Projektwerberin liegen. Die „Verbesserung des Nahverkehrsangebotes“ stellt somit zwar ein Projektziel aber keine Genehmigungsvoraussetzung und keine Frage der Umweltverträglichkeit dar.

Grundsätzlich wird aufgrund der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes davon ausgegangen, dass bei vorrangigen Vorhaben von europäischem Interesse jedenfalls vom überwiegenden Öffentlichen Interesse am Trassenausbau auszugehen sein wird, auch wenn dies ein für die Gemeinde nicht befriedigendes Nahverkehrsangebot bedingt.

Das in den Antragsunterlagen enthaltene Betriebsprogramm stellt bloß ein Planungs- bzw. Dimensionierungsprogramm für die geforderte Verkehrsleistung dar. Es dient einerseits zum Nachweis, dass auf der jeweiligen Infrastruktur eine Betriebsabwicklung mit ausreichender Betriebsqualität möglich ist (mittels Betriebssimulationen), andererseits stellt diese Betriebsprogramme wesentliche Parameter für die Dimensionierung der eisenbahntechnischen Ausrüstung (Fahrbahnsystem, Traktionsstromversorgung, Zugsicherungsanlage, Schutzsysteme Schall/Erschütterung usw.) unter Berücksichtigung der Umweltauswirkungen dar. Die tatsächlichen Betriebsprogramme bzw. konkrete Fahrpläne werden zeitnah aufgrund der von den Eisenbahnverkehrsunternehmen eingereichten Trassenbestellungen zwischen den beteiligten Eisenbahninfrastrukturbetreibern vereinbart. Konkrete Fahrpläne sind somit weder Gegenstand der Grundsatzgenehmigung noch der Detailgenehmigung unter Mitwirkung der Bestimmungen über die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung.

Es wird jedoch auf die gemäß § 2 und § 22 Abs 1 EisebG normierten allgemeinen Pflichten eines Eisenbahnunternehmens, insbesondere die Betriebspflicht, die Beförderungspflicht und die Fahrplanpflicht für den Personenverkehr hingewiesen. Ein den künftig bestehenden Infrastrukturanlagen entsprechendes (Nah-)Verkehrsangebot wird somit auch künftig gesichert sein.

Inhaltlich wird auf die Aussagen der Sachverständigen verwiesen, wonach durch die Realisierung des Vorhabens jedenfalls infrastrukturseitig die in den Projektzielen formulierte Verbesserung des Nahverkehrsangebots möglich ist.

Die Stadtgemeinde Ebreichsdorf macht weiters geltend, dass das Projekt nur dann umweltverträglich im Sinne des UVP-G 2000 ist, wenn der neue Bahnhof Ebreichsdorf keine starke Verkehrsbelastung der Stadtgemeinde mit sich bringt. Um dies zu erreichen ist – in Koordination mit dem VOR – insbesondere auch die öffentliche Verkehrsanbindung der Umlandgemeinden zum neuen Bahnhof Ebreichsdorf ausreichend attraktiv zu gestalten.

Der durch den Betrieb des Bahnhofs induzierte Verkehr wurde auf Basis der Ergebnisse aus der Verkehrsuntersuchung zum neuen Bahnhof Ebreichsdorf berechnet und dargestellt und von den Sachverständigen insgesamt als umweltverträglich bewertet.

Auch hier sind die tatsächlichen öffentlichen Verkehrsanbindungen bzw. konkrete Fahrpläne nicht Gegenstand der Genehmigung. Durch die Realisierung des gegenständlichen Vorhabens werden die gewünschten Projektziele jedenfalls infrastrukturseitig ermöglicht.

Die Stadtgemeinde fordert von der Behörde, dass jene Umweltstandards, die vereinbarungsgemäß vom Betreiber dem Projekt zugrunde gelegt wurden auch tatsächlich bindend im Bescheid festgelegt werden.

Vereinbarte Umweltstandards zwischen der Gemeinde und der Projektwerberin können per se nicht bindend im Genehmigungsbescheid festgelegt werden, hier ist nur auf die gesetzlichen Grundlagen abzustellen. Sofern die vereinbarten Standards Bestandteil der Einreichunterlagen (technisches Projekt, Umweltverträglichkeitserklärung) sind, sind diese auch Bestandteil des Genehmigungsbescheides.

Hinsichtlich der künftigen Nutzung der Bestandstrasse ist dem Projekt einerseits der Erhalt unter Abtrag der Geleise außerhalb des Ortsgebietes, sowie deren Erhalt unter Abtrag der Gleise und des Schotterbetts innerhalb des Ortsgebietes von Ebreichsdorf zu entnehmen. Der Abtrag und Rückbau wurde in den Unterlagen entsprechend dargestellt und von den Sachverständigen als umweltverträglich beurteilt. Spätestens mit erfolgtem Abtrag liegen keine Eisenbahnanlagen mehr vor und somit auch keine bzw. nur noch eine eingeschränkte Zuständigkeit der UVP- bzw. Eisenbahnbehörde.

D1 zur schriftlichen Stellungnahme der Austrian Power Grid AG, Wagramer Straße 19, 1220 Wien vom 25.08.2015

Vom gegenständlichen Vorhaben ist die 380kV-Leitung Südburgenland- Wien Südost (Systeme 477/478), Gemeinschaftsleitung mit der 220kV-Ltg. Hessenberg –Wien SO (System 225B, 226B) im Bereich zwischen Mast Nr.: 4647 - 4648 betroffen, deren Eigentümerin und Betreiberin die APG ist. Diese ist somit Partei gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000.

Seitens der APG besteht kein Einwand, wenn deren in der schriftlichen Stellungnahme erhobenen Forderungen erfüllt werden.

Inhalt des gegenständlichen Verfahrens ist nur die Kreuzung der 380 kV-Leitung Kainachtal – Wien SO der APG mit Pottendorfer Linie in ca. Bahn-km 20,65. Diesbezüglich wird die Oberleitung der Pottendorfer Linie (15 kV, 16 2/3 Hz) so ausgelegt (notfalls durch Verkabelung der Spitzenleitung), dass die erforderlichen Sicherheitsabstände laut ÖVE EN 50341 jedenfalls eingehalten werden.

Die Kreuzung der o. a. Leitung mit der geplanten Straßenüberführung einer Gemeindestraße in Bahn-km 20,424 ist nicht Gegenstand des Verfahrens. Diese war bereits Inhalt des Einreichprojektes 2009 (Zweigleisiger Ausbau der Pottendorfer Linie, Abschnitt Hennersdorf – Münchendorf) und wurde mit Bescheid BMVIT-820.301/0004-IV/SCH2/2014 rechtskräftig bewilligt.

Die Antragstellerin hat die technischen Anforderungen im Zuge der mündlichen Verhandlung ausdrücklich zur Kenntnis genommen und mitgeteilt, dass sie sich bereits in Detailabstimmungen mit der APG bezüglich der technisch erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen befindet.

Wie im Gutachten ausgeführt, berühren die Forderungen der APG keine UVP-Belange sondern richten sich an den Bauwerber. Die in der Stellungnahme der APG angeführten Themenbereiche sind im Zuge des noch abzuführenden Detailgenehmigungsverfahrens entsprechend darzustellen und zu behandeln sowie gemäß dem Stand der Technik zu gestalten.

D2 zur schriftlichen Stellungnahme von Josef Ahorn, Fabrikstraße 80, 2483 Weigelsdorf vom 19.09.2015 und zur ergänzenden Stellungnahme in der mündlichen Verhandlung am 9.12.2015

Die angegebene Wohnadresse ist zumindest 1,5 km von der Bestands- und künftigen Trasse entfernt. Eine Gefährdung oder Belästigung durch vorhabensbedingte Immissionen an der angeführten Wohnadresse ist daher sehr unwahrscheinlich.

Des Weiteren wurde vom Einschreiter keine Verletzung der den Nachbarn zustehenden subjektiv öffentlichen Rechten eingewendet. Nachbarn im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 können jene subjektiv öffentlichen Rechte geltend machen, die entweder durch das UVP-G 2000 selbst oder durch eine der im Verfahren nach dem UVP-G 2000 mitanzuwendenden Normen eingeräumt werden. Vom Einschreiter wurden jedoch bloß Vorschriften, die lediglich eine objektive Umweltvorsorge normieren, eingewendet. Diese gewähren jedoch keine subjektiv öffentlichen Rechte.

Inhaltlich wird auf die umfangreichen Ausführungen der Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten (Seite 359-367) sowie in der Verhandlungsschrift (Seite 20-22) sowie auf die Äußerungen der Projektwerberin im Zuge der mündlichen Verhandlung (Verhandlungsschrift Seite 49-52) verwiesen.

Gemäß ständiger Rechtsprechung des Verfassungs- und Verwaltungsgerichtshofes ist der Projektwerber auf Grundlage der Vorschriften des HIG nicht verpflichtet, die umweltverträglichste Variante auszuwählen, sondern muss nur untersucht werden, ob die Umweltverträglichkeit der ausgewählten Trasse gegeben sei. Dies wird von den Sachverständigen eindeutig bestätigt.

Die Einbindung der Pottendorfer Linie in die Schnellbahnstammstrecke (im Bereich Wien-Meidling bzw. Matzleinsdorf) ist nicht Gegenstand des Vorhabens „Abschnitt Ebreichsdorf“ sondern hat das mittlerweile fertig gestellte Vorhaben „Wien Hauptbahnhof“ betroffen.

Gemäß § 3 HIG ist die Sicherstellung des Trassenverlaufs nach den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn festzulegen. Dies bedeutet jedoch nicht, dass die wirtschaftlich günstigste Trasse zu wählen ist, sondern wird dadurch zum Ausdruck gebracht, dass Überlegungen der Wirtschaftlichkeit – als ein Teil des öffentlichen Interesses - gegebenenfalls ei-

ner unter dem Gesichtspunkt der Umweltverträglichkeit optimalen Lösung entgegenstehen können, dass also die Umweltverträglichkeit einen von mehreren abzuwägenden Aspekten darstellt und nicht unter völliger Außerachtlassung von Überlegungen zur Wirtschaftlichkeit anzustreben ist.

D3 zur schriftlichen Stellungnahme von Klaus Kristofer, Hauptstraße 28, 2482 Münchendorf vom 20.09.2015

Als Grundeigentümer der betroffenen Parzellen Gst. Nr. 1501, 1502 und 1503 liegt jedenfalls Parzelle als Nachbar gemäß § 19 Abs 1 UVP-G vor.

Hinsichtlich der Verlängerung des Begleitweges und dessen Einbindung in die L156 wird auf die Stellungnahme des straßenbautechnischen Sachverständigen (Umweltverträglichkeitsgutachten Seite 368) verwiesen. Es wird weiters darauf hingewiesen, dass die endgültige Lage der Eisenbahnanlagen sowie der umgelegten Verkehrsanlagen Gegenstand des noch abzuführenden Detailgenehmigungsverfahrens, in dem auch die Bestimmungen des Eisenbahngesetzes mitanzuwenden sind, sein wird.

Wie vom Sachverständigen für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer ausgeführt, ist von der Projektwerberin noch zu prüfen, ob der bestehende Durchlass der Ableitung von Tagwässern (zB nach Starkregenereignissen) dient(e) oder ohne konkreten Bedarf nur auf Verdacht errichtet worden ist. Im ersten Fall wird dann im Zuge des Detailgenehmigungsverfahrens, in dem auch die Bestimmungen des Eisenbahn- und Wasserrechtes mitanzuwenden sind, zu entsprechen sein. Aus Sicht der Projektwerberin erscheint aus derzeitiger Sicht die Projektierung eines Durchlasses an dieser Stelle als nicht zwingend erforderlich. Eine entsprechende Auflage wurde als Nebenbestimmung Spruchpunkt IV. 1.3. in den Bescheid übernommen.

Die Gestaltung bzw „Befahrbarkeit“ der L256 im Bereich der Überführung stellt kein den Parteien nach dem UVP-G 2000 und den mitanzuwendenden Normen subjektiv-öffentliches Recht dar. Nach Aussage des straßenverkehrstechnischen Sachverständigen ist durch die gewählten Ausbauparameter auch im Bereich der Straßenüberführungen die Begegnung von überbreiten landwirtschaftlichen Fahrzeugen gewährleistet.

Auch die Befürchtung, dass das Ökosystem in den anliegenden Rieden nicht von unnötigen „Durchzugsverkehr“ gestört wird, kann von Parteien gemäß § 19 Abs 1 Z1 UVP-G 2000 im Verfahren nicht wirksam vorgebracht werden. Inhaltlich wird auf die Stellungnahme des Sachverständigen für Ökologie (Tiere, Pflanzen, und deren Lebensräume, Terrestrik) im Umweltverträglichkeitsgutachten (Seite 369) verwiesen.

D4 zur Stellungnahme von Robert Mikschi, Schotterweg 22, 2484 Weigelsdorf vom 19.09.2015

Die angeführte Adresse liegt etwas über 200m von der gegenständlichen Eisenbahnstrecke entfernt. Eine Gefährdung oder Belästigung durch vorhabensbedingte Immissionen an der angeführ-

ten Wohnadresse kann nicht ausgeschlossen werden und liegt somit Parteistellung als Nachbar gemäß § 19 Abs 1 UVP-G vor.

Die vom Büro der TAS SV-GmbH, Linz, durchgeführten Schalluntersuchungen (Messungen, Berechnungen und Darstellung der Ergebnisse) erfolgten nach Aussage des lärmtechnischen Sachverständigen (Umweltverträglichkeitsgutachten Seiten 370-371) unter Berücksichtigung einschlägiger Normen und Richtlinien und zeichnen sich durch gute Transparenz der Ergebnisse aus. Aus lärmschutztechnischer Sicht bestehen an der Richtigkeit der Ergebnisse keine Zweifel.

Es ist somit derzeit von der Einhaltung der Grenzwerte der SchIV im Bereich der Liegenschaft Schotterweg 22 in Weigelsdorf alleine durch die im Vorhaben vorgesehenen bahnseitigen Maßnahmen (Lärmschutzwand) auszugehen.

Die endgültige Dimensionierung der Lärmschutzmaßnahmen wird im Detailprojekt festzulegen, bzw. im Detailgenehmigungsverfahren festzulegen sein.

Es wird auch auf die jetzt schon im Projekt enthaltenen Beweissicherungsprogramme und die in den Nebenbestimmungen enthaltenen Mess- und Kontrollmaßnahmen für die Bau- und Betriebsphase verwiesen.

Hinsichtlich der befürchteten Lärmbelästigung bzw. Gesundheitsgefährdung wird auf die Aussage des lärmschutztechnischen Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten verwiesen, wonach die Ergebnisse der Berechnungen grundsätzlich anzuerkennen sind.

Seitens des Einschreiters wird nicht präzisiert, inwieweit er durch Auswirkungen auf das Grundwasser betroffen ist. Der Bereich Grundwasser wird im Fachbeitrag „Geotechnik und Hydrogeologie“, Ordnungsnummer 565 umfassend abgehandelt(vgl. Aussage des Sachverständigen für Geologie und Hydrogeologie im Umweltverträglichkeitsgutachten Seite 371).

Die aus Sicht des Einschreiters unzulässige Querung des Natura 2000-Gebietes kann von Parteien gemäß § 19 Abs 1 Z1 UVP-G 2000 im Verfahren nicht wirksam vorgebracht werden. Inhaltlich wird auf die Stellungnahme des Sachverständigen für Ökologie (Tiere, Pflanzen, und deren Lebensräume, Terrestrik) im Umweltverträglichkeitsgutachten (Seite 372) verwiesen. Weiters wird darauf hingewiesen, dass diesbezüglich noch im Rahmen des teilkonzentrierten Verfahrens bei der Landesregierung auch die Bestimmungen des Niederösterreichischen Naturschutzgesetzes anzuwenden sein werden.

D5 zur schriftlichen Stellungnahmen von Ingrid Bartmann, Pollirmühlstraße 2, 2422 Unterwaltersdorf vom 17.09.2015

Die Liegenschaft der Einschreiterin liegt etwas über 200m von der gegenständlichen Eisenbahnstrecke entfernt. Eine Gefährdung oder Belästigung durch vorhabensbedingte Immissionen an der

angeführten Wohnadresse kann nicht ausgeschlossen werden und liegt somit Parteistellung als Nachbar gemäß § 19 Abs 1 UVP-G vor.

Das UVP-G 2000 stellt eine Wertminderung des Eigentums nicht seiner Gefährdung gleich. Das UVP-G 2000 schützt 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 24.6.2009, Zl. 2007/05/0171).

Zur Geltendmachung allfälliger Entschädigungsansprüche wird daher auf den Zivilrechtsweg verwiesen.

D6 zur gemeinsamen schriftlichen Stellungnahmen von Wolfgang und Ingrid Bartmann, Polirmühlstraße 2, 2422 Unterwaltersdorf vom 17.09.2015

Die Liegenschaft der Einschreiter liegt etwas über 200m von der gegenständlichen Eisenbahnstrecke entfernt. Eine Gefährdung oder Belästigung durch vorhabensbedingte Immissionen an der angeführten Wohnadresse kann nicht ausgeschlossen werden und liegt somit Parteistellung als Nachbar gemäß § 19 Abs 1 UVP-G vor.

1) Es ist nicht die umweltverträglichste Trasse zu wählen sondern muss die eingereichte Trasse umweltverträglich sein. Außerdem betrifft die Forderung, überhaupt die Trasse zu verlegen in der Regel ein anderes Vorhaben und damit einen anderen Genehmigungsgegenstand. Darüber hinaus wird auf die Stellungnahme der Sachverständigen aus fachlicher Sicht hingewiesen (Umweltverträglichkeitsgutachten Seite 375)

2) Allfällige Wertverluste von Liegenschaften sind nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens, allfällige zivilrechtliche Forderungen sind auf den Zivilrechtsweg zu verweisen.

3) Auf Grund des Abstandes von ca. 100 m für den Beginn der Absenkung der B60 von den angeführten Grundstücken ist aus Sicht des Sachverständigen für Straßenverkehr mit keiner erhöhten Blendwirkung zu rechnen und liegt somit keine Gesundheitsgefährdung oder unzumutbare Belästigung vor.

4) Die gesicherte Einhaltung der Immissionsgrenzwerte für den Schienenverkehrslärm nach SchIV ist nachgewiesen. Die konkreten Lärmschutzmaßnahmen sind auch Gegenstand des Detailgenehmigungsverfahrens Entsprechende Kontrollmessungen nach Inbetriebnahme sind bereits in der Umweltverträglichkeitserklärung enthalten bzw. wurden als Nebenbestimmung zwingend vorgeschrieben.

D7 zur schriftlichen Stellungnahme von Margarita Kitzmüller, Badstraße 21/6 Mödling und Raabmühle, 2483 Ebreichsdorf, vertreten durch Rechtsanwälte Pflaum, Karlberger, Wiener, Opetnik, Nibelungengasse 1, 1010 Wien vom 21.09.2015 und zur ergänzenden Stellungnahme in der mündlichen Verhandlung am 9.12.2015

D7.1 Als Eigentümerin der Liegenschaft EZ96, Grundbuch 04102 Ebreichsdorf, welche im unmittelbaren Nahbereich der zweigleisigen Neutrassierung liegt, ist die Einschreiterin unzweifelhaft Nachbarin im Sinne des § 19 Abs 1 UVP-G 2000 und somit Partei im Verfahren.

D7.2 Grundsätzlich ist vorerst anzumerken, dass aufgrund der leisen Bestandssituation des bisherigen Schienenverkehrslärms im Bereich der Raabmühle im Projekt die strengsten Immissionsgrenzwerte nach SchIV in der Höhe von tags/nachts 60/50 dB angewendet werden und nach Aussage des lärmtechnischen Sachverständigen bei Durchführung der im Projekt vorgesehenen Objektschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster mit Dämmlüfter) eingehalten werden.

Zusätzlich wurde bei der Planung der Schallschutzmaßnahmen auch die Überschreitung des Prüfkriteriums für den mittleren Spitzenpegel der lautesten Zuggattung nach den Empfehlungen des obzitierten Gutachtens „Noise annoyance correction factor und Schienenbonus aus schalltechnischer und umwelthygienischer Sicht“ von Neuberger/Lassnig berücksichtigt.

Hinsichtlich der nicht erfolgten Messungen ist darauf hinzuweisen, dass der Verwaltungsgerichtshof nunmehr mit Erkenntnis vom 09.09.2015, Zl. 2013/03/0120 festgehalten hat, dass die bestehende Immissionsbelastung auch im Anwendungsbereich der SchIV grundsätzlich auf Basis von lärmtechnischen Messungen zu bestimmen ist, zumal in weiterer Folge aus der bestehenden Immissionsbelastung die in § 4 SchIV normierten Grenzwerte abgeleitet werden.

Der Verwaltungsgerichtshof verkennt dabei aber nicht, dass bei einem sich über etliche Kilometer ziehenden lärmemittierenden Linienvorhaben die Durchführung von Messungen an einer Vielzahl von Immissionspunkten die Verwirklichung eines derartigen Vorhabens unangemessen erschweren würde. Derart ist es bei einem solchen Vorhaben nicht von vornherein erforderlich, an jedem möglichen Immissionspunkt eine entsprechende Messung durchzuführen. Dies setzt aber voraus, dass nach dem maßgeblichen Stand der Technik für die Lärmbeurteilung und den Immissionsschutz die relevanten repräsentativen Immissionspunkte identifiziert werden, dort gemessen und dann auf der Grundlage dieser Messungen mittels geeigneter Berechnungen die Lärmbeurteilung durchgeführt werden kann. Ergibt sich dann in diesem Zusammenhang bei einem Vorhaben für einen Immissionspunkt, dass der dabei durch bloße Berechnung erzielte Wert in unmittelbarer Nähe zu dem Wert liegt, der nach (medizinischer) sachverständiger Beurteilung nach Verwirklichung des Vorhabens zusätzliche Schallschutzmaßnahmen auf der Liegenschaft einer betroffenen Partei notwendig machen würde, kann auf Basis eines substantiierten Parteivorbringens auch dieser Punkt einen entscheidenden Immissionspunkt darstellen, an dem eine entsprechende Messung zu erfolgen hat.

Aus der bestehenden (leisen) Immissionsbelastung werden im Vorhaben die strengsten Grenzwerte der SchIV abgeleitet.

Seitens des medizinischen Sachverständigen sind im Bereich der Raabmühle zwar Lärmbelastungen zu erwarten, diese sind aber bei Durchführung der objektseitigen Maßnahmen und Einhaltung der hier zu erreichenden strengsten Grenzwerte der SchIV nicht unzumutbar und führen zu keiner Gesundheitsgefährdung.

Die vom humanmedizinischen Sachverständigen vorgeschlagene Maßnahme (Dammschüttung um die Raabmühle) wurde nur empfohlen aber von diesem nicht als zwingend angesehen.

Aufgrund der Aussagen im Umweltverträglichkeitsgutachten ist mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit nicht davon auszugehen, dass durch eine Messung und eine allenfalls minimale Änderung (zusätzlich zu den im Projekt bereits vorgesehen umfangreichen Objektschutzmaßnahmen) andere zwingende Maßnahmen ausgelöst werden können.

Seitens der Projektwerberin wurde im Zuge der mündlichen Verhandlung am 9.12.2015 rechtsverbindlich erklärt, dass sie, wie ausgeführt, trotz Fehlens einer rechtlichen Verpflichtung hierzu, freiwillig eine Bestandslärmmessung durchführen und in das eisenbahnrechtliche Detailgenehmigungsverfahren, in dem die endgültige Dimensionierung der Lärmschutzmaßnahmen festgelegt wird, aufnehmen wird. Diese Messung ist somit Projektbestandteil und von der Projektwerberin zwingend durchzuführen.

D7.3 Die zitierte Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes (VwGH 19.12.2013, ZI. 2011/03/0160) bezieht sich nur auf den Baulärm. Hinsichtlich des Schienenlärms ist der maßgebliche Ort für die Einhaltung der vorgeschriebenen Lärmgrenzwerte nach der SchIV festzulegen. Dieser liegt gemäß § 2 Abs 5 SchIV bei Gebäuden 0,50 m außerhalb und in der Mitte des betrachteten Fensters.

Die Belastung von 58 dB am Tag und 59 dB in der Nacht kann als worst case eintreten, durch die im Projekt vorgesehenen Objektschutzmaßnahmen werden jedoch die Grenzwerte der SchIV in den Wohnräumen jedenfalls eingehalten.

D7.4 und D 7.5 Hier wird auf die Ausführungen der Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten (Seite 379 bis 381) verwiesen.

Es wird nochmals darauf hingewiesen, dass das vorgelegte Bau- und Betriebsprogramm und die darin enthaltenen Zugzahlen selbst kein Bestandteil der Genehmigung sind, wogegen die im Projekt festgelegten (bzw allenfalls im Bescheid vorgeschriebenen) konkreten Immissionsschutzgrenzwerte einen Bestandteil der Genehmigung gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000 darstellen. Dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen steht es auch frei, auch auf der derzeitigen Bestandsstrecke

ein beliebiges Betriebsprogramm abzuwickeln, sofern durch den Betrieb der Eisenbahn keine Schäden an öffentlichem und privatem Gut im Sinne des § 19 Abs 2 entstehen

Seitens des humanmedizinischen Sachverständigen wurde ausgeführt, dass auch unter Zugrundelegung eines Betriebsprogrammes, das ein „worst case“ Szenario darstellt, sich für den Bereich der Raabmühle unter Berücksichtigung der Schallschutzmaßnahmen keine gesundheitsgefährdenden oder unzumutbar belästigenden Schallimmissionen errechnen. Es ist zu erwarten, dass die messtechnische Beweissicherung geringere Schallimmissionen als die Prognose ergeben wird.

D7.6 Gemäß § 5 Abs 3 SchIV ist der erforderliche Lärmschutz gegen Beeinträchtigungen der Wohnbevölkerung durch den Schienenverkehrslärm 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;

Die Zunahme der Lärmbelastung nach Ausführung der im Projekt vorgesehenen objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen liegt innerhalb der hier anzuwendenden strengsten Grenzwerte der SchIV und den empfohlenen Werten hinsichtlich des Spitzenpegels. Es sind dadurch sowohl eine Gesundheitsgefährdung als auch unzumutbare Belästigungen auszuschließen.

D7.7 Durch die in erschütterungstechnischer Sicht als sehr groß beurteilte Entfernung zur neuen Bahntrasse sind nur sehr geringe und somit zumutbare Beeinträchtigungen durch Erschütterungen zu erwarten. Auch aus humanmedizinischer Sicht ist eine Beeinträchtigung der Gesundheit durch aus dem Bau und dem Betrieb des Projektes hervorgerufene Erschütterungen ausgeschlossen.

D7.8 Im Zuge der Bauherstellung kann es zu kurzzeitigen Trübungen im Zusammenhang mit den Bauarbeiten kommen. Diese sind in ihrer Wirkung nach den Einreichunterlagen mit natürlich auftretenden Trübungen bei Regenereignissen vergleichbar und für die aquatische Flora und Fauna jedenfalls tolerierbar, da die Organismen hinsichtlich ihrer Physiologie und ihres Verhaltens an diese Verhältnisse angepasst sind. Aus Sicht des gewässerökologischen Sachverständigen wird es aufgrund der vorübergehenden Störung zu keinen nachhaltigen Auswirkungen auf den Gewässerzustand des Kalten Ganges kommen. Auch eine Verschlechterung des ökologischen Zustandes kann ausgeschlossen werden. Auf das ausdrückliche Verbot der Einleitung von Bauwässern wird hingewiesen, ebenso auf die noch im Zuge des Detailgenehmigungsverfahrens mitanzuwendenden materiellrechtlichen Bestimmungen des Wasserrechtsgesetzes.

Eine allfällige Beeinträchtigung der Gewässerökologie stellt kein subjektiv-öffentliches Recht von Anrainern dar. Soweit die Einwendung als Eingriff in ein Fischereirecht zu verstehen ist, handelt es sich dabei um keinen Genehmigungstatbestand, sondern allenfalls um einen vermögensrechtlichen Nachteil (§ 15 WRG).

D7.9 Mit einer Beeinflussung der Hausbrunnen auf den Grundstücken 626 und 627, KG Ebreichsdorf ist nach den Einreichunterlagen nicht zu rechnen. Auch vom geologischen Sachverständigen wird davon ausgegangen, dass die lokalen Eingriffe im Zuge der Projektrealisierung der wenigen Tiefbaumaßnahmen wie Pfahlgründungen im Zuge von Über- oder Unterführungen in ihrer Tragweite viel geringer zu bewerten sind, als der Einfluss nasser oder trockener Jahre auf die Dotation des „Kalten Ganges“ und die GW-Fördermöglichkeiten der zahlreichen Hausbrunnen. Sowohl in der Bau- als auch in der Betriebsphase wird die Wasserführung des Kalten Ganges nicht verändert und wird es aufgrund des Vorhabens zu keiner Beeinträchtigung des Wasserkraftwerkes kommen.

D7.10 Die befürchtete Beeinträchtigung des Natura 2000-Vogelschutzgebiet sowie ein Eingriff in eine geschützte Art kann von Parteien gemäß § 19 Abs 1 Z1 UVP-G 2000 im Verfahren nicht wirksam vorgebracht werden. Inhaltlich wird auf die Stellungnahme des Sachverständigen für Ökologie (Tiere, Pflanzen, und deren Lebensräume, Terrestrik) im Umweltverträglichkeitsgutachten (Seite 386) verwiesen. Weiters wird darauf hingewiesen, dass diesbezüglich noch im Rahmen des teilkonzentrierten Verfahrens bei der Landesregierung auch die Bestimmungen des Niederösterreichischen Naturschutzgesetzes anzuwenden sein werden.

D7.11 Der befürchtete Eingriff in den Denkmalschutz kann von Parteien gemäß § 19 Abs 1 Z1 UVP-G 2000 im Verfahren nicht wirksam vorgebracht werden, wobei der Denkmalschutz kein Schutzgut nach UVP-G 2000 darstellt. Bauschäden an den Objekten der Raabmühle durch die Errichtung oder den Betrieb des gegenständlichen Vorhabens sind auszuschließen. Bloße Wertminderungen und sich daraus ergebende Entschädigungsansprüche stellen keinen Eingriff in ein subjektiv-öffentliches Recht dar und sind auf den Zivilrechtsweg zu verweisen.

D7.12 Die Forderung die Trasse zu verlegen wird in der Regel ein anderes Vorhaben und damit einen anderen Genehmigungsgegenstand betreffen, die vorliegende Trassenführung ist nach den Aussagen der Sachverständigen jedenfalls umweltverträglich. Eine Verringerung von Zugfrequenzen und –geschwindigkeiten in der Nacht würde sich hinsichtlich des Projektziels der „Erhöhung des Modal Splits zu Gunsten der Schiene“ negativ auswirken. Ausdrücklich ist nochmals darauf hinzuweisen, dass es sich bei den prognostizierten Zugzahlen um Maximalwerte (worst case) handelt, die in dieser Form nie oder nur sehr selten eintreten werden. Im Projekt sind gemäß dem neuesten Stand der Technik Schwellen mit Kunststoffbesohlung vorgesehen sowie Gleisbettmatten auf Brücken.

Zu den im Zuge der Verhandlung gestellten Fragen wird auf die in der Verhandlungsschrift protokollierten Antworten der Sachverständigen verwiesen.

Der Auftraggeber für das Gutachten von Ing Lassnig und Prof. Neuberger vom 29. August 2013 „Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung – SchIV, BGBL. Nr. 415/1993

Studie der Verkehrslärmauswirkungen im Freien und vergleichsweise in Räumen bei gekippten und bei geschlossenen Fenstern, Untersuchung der Unterschiede von Schienenverkehrslärm zu Straßenverkehrslärm zur Begutachtung der Zweckmäßigkeit des „Schienenbonus“
Lärmschutztechnische und Humanmedizinische Expertise“ ([Link](#)) war das ho. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie(GZ. BMVIT-223.064/0001-IV/SCH2/2013). Das Gutachten wurde auch unter dem Titel „Noise annoyance correction factor und Schienenbonus aus schalltechnischer und umwelthygienischer Sicht“ in der RdU-UT 2014/13, Heft 2 / 2014 veröffentlicht und ist so mehrfach öffentlich zugänglich.

D 8 Zur Stellungnahme von Maria Theresia Melchior, Goldackerstr. 23, 2442 Unterwaltersdorf vom 19.09.2015 und der ergänzenden Stellungnahme in der Verhandlung am 9.12.2015

Die Wohnadresse der Einschreiterin ist ca. 1km von der künftigen Bahntrasse entfernt situiert und ist aufgrund dieser Entfernung nur von geringen bis keinen Auswirkungen des Vorhabens auszugehen, eine Lage im möglichen Immissionsbereich des Vorhabens ist jedoch nicht gänzlich auszuschließen. Da somit eine mögliche persönliche Betroffenheit zum Zeitpunkt der Genehmigung durch nachteilige Einwirkungen des Vorhabens nicht (gänzlich) ausgeschlossen werden kann ist Parteistellung gem § 19 Abs 1 Z1 anzunehmen.

Eine persönliche Betroffenheit hinsichtlich der vorgebrachten Einwirkungen (Bodenverbrauch, Ausstoß von Luftschadstoffen, Klima, Grundwasser) wird nicht behauptet. Auswirkungen des Vorhabens auf die Raumplanung, Natura 2000 und FFH-Flächen, Verbesserung des Nahverkehrs, allgemeine Verkehrsvermeidung, Barrierewirkung stellen keine den Nachbarn lt. UVP-G 2000 zustehenden subjektiv-öffentlichen Rechte auf Gesundheitsschutz, Belästigungsschutz und Eigentumsschutz dar (§ 24f Abs 1 Z 2 UVP-G). Die Einschreiterin hat nicht eingewendet, dass sie durch das Vorhaben persönlich in ihrem Leben oder in ihrer Gesundheit gefährdet wird, oder dass sie unzumutbar belästigt wird, oder dass ihre dinglichen Rechte gefährdet werden.

D8.1 Inhaltlich wird hinsichtlich Flächenverbrauch und Trassenauswahl auf die Aussagen der Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten (Seite 389-391) verwiesen. Daraus ist zu entnehmen, dass das Projekt selbst entsprechend flächensparend erfolgt ist und dadurch kein massiver Flächenverbrauch gegeben ist. Eine persönliche Betroffenheit hinsichtlich der Inanspruchnahme von Liegenschaften der Einschreiterin und somit einer allfälligen Auswirkung auf deren Eigentum wird nicht behauptet und ist dem Projekt auch nicht zu entnehmen. Hinsichtlich des monierten Trassenverlaufes wird darauf hingewiesen, dass eine nicht ausreichende Prüfung sinnvollerer Varianten kein den Nachbarn im Verfahren zustehendes subjektiv-öffentliches Recht darstellt (VwGH 23.05.2007, 2005/03/0094).

D8.2 Der Aussage des Sachverständigen für Luft und Klima ist zu entnehmen, dass es zu einer Verlagerung des Gütertransportes von der Straße auf die Bahn und daher zu einer deutlicher Reduktion der klimarelevanten Gase für den Untersuchungsraum kommt und dies nicht im Widerspruch zu den Zielen einer Klimabündnisgemeinde steht.

D8.3 Auch diesbezüglich wird aus fachlicher Sicht auf die Aussagen der Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten (Seite 393) verwiesen, wonach es durch die Realisierung des Vorhabens zusammengefasst zu einer deutlichen Verbesserung des Nahverkehrsangebotes kommt.

D8.4 Hier wird aus fachlicher Sicht ebenfalls auf die Aussagen der Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten (Seiten 394 und 395) verwiesen. Die Verletzung eines den Parteien gemäß § 19 Abs 1 Z1 zustehenden subjektiv-öffentlichen Rechtes wurde nicht behauptet.

Die in der Verhandlung erhobenen Forderungen Ersatzaufforstung für die erfolgten Rodungen im Ausmaß 1:3, Ersatzaufforstung und ökologische Ersatzflächen im Gemeindegebiet von Ebreichsdorf, Verkehrskonzept, Verlegung der Bahntrasse aus dem Stadtgebiet, Unzureichende Untersuchungen zu Fauna und Flora und direkte Vernetzung der Ausgleichflächen betreffen keine Verletzung der den Nachbarn zukommenden subjektiv-öffentlichen Rechte dar und waren daher ebenfalls abzuweisen. Auch hinsichtlich des (allgemeinen) Grundwasserschutzes ist keine persönliche Betroffenheit erkennbar. Inhaltlich wird auf die Aussagen der Sachverständigen und der Projektwerberin in der Verhandlungsschrift (Seite 23-25, Seite 64-67) verwiesen

D 9 Zur Stellungnahme von Emil Benesch, Grenzweg 18, 2482 Weigelsdorf vom 21.09.2015

Die Wohnadresse des Einschreiters ist ca. 250m von der bestehenden und künftigen Bahntrasse entfernt situiert und ist somit jedenfalls Parteistellung gemäß § 19 Abs 1 Z1 anzunehmen. Vom Einschreiter wird keine Verletzung der den Nachbarn zustehende subjektiv-öffentlichen Rechte eingewendet und waren die Forderungen somit abzuweisen.

D9.1 Allfällige negative (allgemeine) Auswirkungen auf das Grundwasser stellen keine subjektiv-öffentlichen Rechte von Nachbarn dar. Es wird auch keine persönliche Betroffenheit hinsichtlich negativer Auswirkungen und Schäden auf Fließgewässer hinsichtlich Gesundheitsschutz, Belästigungsschutz und Eigentumsschutz behauptet. Inhaltlich wird auf die Aussagen der Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten (Seite 396-397) sowie auf die Stellungnahme in der Verhandlungsschrift (Seite 67f) verwiesen. Hinsichtlich der befürchteten negativen Auswirkungen auf Fließgewässer kommen die Sachverständigen zusammengefasst zum Ergebnis, dass aus ökologischer Sicht keine negativen Auswirkungen auf Fließgewässer und aus wasserbautechnischer Sicht keine mehr als geringfügige Beeinflussung der Wasserqualität in den Oberflächengewässern zu erwarten ist.

D9.2 Fragen der Raumordnung (Verkehrsplanung, Konnektivität der Fließgewässer und Kulturlandschaft, Wildtierkorridore) stellen keine subjektiv-öffentlichen Rechte von Nachbarn dar. (VwGH 06. 07. 2010, 2008/05/0115 zum Schutz der Raumordnung und des Ortsbilds; VwGH 06.07.2010, 2008/05/0115; VwGH 26. 06. 2009, 2006/04/0066; VwGH 22.12.2003, 2003/10/0232 zum Schutz der Natur und des Landschaftsbilds). Inhaltlich wird auf die Aussagen der Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten (Seite 398-400) sowie auf die Stellungnahme der Projektwerberin in der Verhandlungsschrift (Seite 67-70) verwiesen. Aus Sicht der Sachverständi-

gen werden die befürchteten Barrierewirkungen nicht eintreten bzw. es zur Bestandssituation zu Verbesserungen kommt.

D9.3 Eine persönliche Betroffenheit hinsichtlich der Inanspruchnahme von Liegenschaften des Einschreiters und somit einer allfälligen Auswirkung auf dessen Eigentum wird nicht behauptet und ist dem Projekt auch nicht zu entnehmen. Darüber hinaus stellt der durch das Vorhaben gegebene allgemeine Bodenverbrauch kein subjektiv-öffentliches Recht von Nachbarn dar. Inhaltlich wird auf die Aussagen der Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten (Seite 401-403) sowie auf die Stellungnahme der Projektwerberin in der Verhandlungsschrift (Seite 70) verwiesen.

D9.4 Allfällige negative Auswirkungen auf den Klimawandel stellen keine subjektiv-öffentliches Rechte von Nachbarn dar. Inhaltlich wird auf die Aussagen der Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten (Seite 403-404) sowie auf die Stellungnahme der Projektwerberin in der Verhandlungsschrift (Seite 71) verwiesen.

D 10 Zur Stellungnahme von Kurt Stögerer, Sechs-Eltumpf-Straße 10 , 2483 Ebreichsdorf vom 21.09.2015

Die Wohnadresse des Einschreiters ist ca. 600m von der künftigen Bahntrasse entfernt situiert und ist somit Parteistellung gemäß § 19 Abs 1 Z1 anzunehmen. Die Befürchtung von massiven Grundwasserproblemen in den Kellerräumen stellt auch eine zulässige Einwendung hinsichtlich der Gefährdung des Eigentums dar.

Nach Aussage der Sachverständigen ist bei den gegenständlichen Baumaßnahmen mit nur äußerst geringen Auswirkungen auf den Grundwasserspiegel (geringer als die Auswirkung nasser oder trockener Jahre, in Zentimetergrößenordnung) zu rechnen. Die Einwendung hinsichtlich befürchteter Schäden durch die Grundwassersituation im Bereich der Kellerräume war daher als unbegründet abzuweisen.

Es wird auch darauf hingewiesen, dass gemäß § 38 Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 - Eisb-KrV eine gesicherte schienengleiche Eisenbahnkreuzung maximal bis zu einer Streckengeschwindigkeit von 160 km/h möglich ist, die gegenständliche Strecke jedoch für eine Geschwindigkeit von 200 km/h projektiert wurde. Die Errichtung von schienengleichen Eisenbahnkreuzungen ist somit bei der vorgegebenen Geschwindigkeit im gesamten Streckenbereich nicht möglich.

D 10 Zur Stellungnahme von Landtagsabgeordneter Amrita Enzinger, MSc, Aderklaa 2, 2332 Aderklaa vom 21.09.2015

Die Einschreiterin hat ihre Stellungnahme als Verkehrssprecherin der Grünen in Niederösterreich abgegeben. Die angegebene Wohnadresse liegt nicht im Projektgebiet und auch keine persönliche Betroffenheit der Nachbarn nach dem UVP-G 2000 gemäß § 19 Abs 1 Z1 zustehenden subjektiv-öffentlichen Rechten behauptet. Es liegt auch keine Parteistellung nach den sonstigen Absätzen

des § 19 UVP-G vor und handelt es sich somit um keine Einwendung sondern um eine Stellungnahme gemäß § 9 Abs 4 UVP-G 2000.

Wie seitens der Projektwerberin angeführt, werden nur jene Parameter beweissichernd untersucht, welche durch die Bauarbeiten Veränderung im Chemismus der Grundwässer bedingen können. Eine Baumaßnahme führt im Gegensatz zu einer Landschaftlichen Nutzung z.B. nicht zu Einträgen von Pestiziden in das Schutzgut Grundwasser, weshalb bei Beweissicherungen der Trassenneue-richtung diese Parameter nicht zur Beobachtung vorgesehen wurden. Ebenfalls sind nicht alle Schwermetalle oder z.B. Cyanide etc. der Untersuchungen des BMLFUW gem Gewässergütezustandsüberwachungs-V (GZÜV), BGBl II 2006/479 durch eine Infrastrukturbau-massnahme beeinflusst.

Das Messnetz der GZÜV sieht für die überblicksweise Überwachung österreichweit 76 Messstel-len, davon 30 an Donau und Grenzgewässern, vor. Diese Wassergütedaten können dann ua in der H2O Datenbank des Umweltbundesamtes eingesehen werden. Die GZÜV stellt somit keine im UVP-Verfahren anzuwendende Umweltschutzvorschrift dar.

Es wird auf die im Zuge des Detailgenehmigungsverfahrens noch erforderliche Mitwirkung der materiellrechtlichen Genehmigungsbestimmungen des Wasserrechts verwiesen.

Wie der schlüssigen Stellungnahme des ökologischen Sachverständigen im Umweltverträglich-keitsgutachten zu entnehmen ist (Seite 407) führt die neue Trasse in einer Entfernung von 400m an Teilen des FFH-Gebietes „Feuchte Ebene – Leithaauen“ (Gebietsnummer AT1220000) vorbei. Eine direkte flächige Inanspruchnahme liegt in diesem Falle aber nicht vor.

Das Vogelschutzgebiet „Feuchte Ebene – Leithaauen“ (Gebietsnummer AT1220V00) wird von der geplanten neuen Bahntrasse im nördlichen Streckenabschnitt zwischen den Gewässern Hafner-bach und Kaltem Gang auf einer Länge von ca. 1,69 km durchquert. Durch das Vorhaben werden etwa 5,38 ha Fläche im Schutzgebiet beansprucht. Sowohl in der Bau- als auch in der Betriebs-phase wird der Erhaltungszustand der Schutzgüter im Vogelschutzgebiet nicht negativ verändert.

Es wird auf die im Rahmen des teilkonzentrierten Verfahrens bei der Landeregierung noch mitzu-behandelnden materiellen Genehmigungsbestimmungen des Niederösterreichischen Naturschutz-gesetzes 2000 (NÖ NSchG 2000) hingewiesen.

Zur Stellungnahme des NÖ-Straßendienstes, ST4, vertreten durch Ing. Kuttenberger, in der Verhandlung vom 9.12.2015:

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

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

Die vorgebrachten Punkte betreffen an sich keine umweltrelevanten Themen sondern betreffen technische Einzelheiten und wirtschaftliche Forderungen, die, sofern überhaupt genehmigungsrelevant erst im Zuge des Detailgenehmigungsverfahrens zu behandeln sein werden.

Zur Forderung ein Massentransportkonzept vorzulegen, wenn die Straßenzüge für die Massentransporte nicht geeignet sind, wird seitens der Projektwerberin festgehalten, dass das Massentransportkonzept in der eingereichten Form die Eignung der zu verwendenden Straßenzüge geprüft und als gegeben angenommen hat. Für allfällige Beschädigungen an den Straßen sieht § 20 Abs 1 EisbG zwingende Regelungen vor.

Auf § 20 Abs 1 EisbG, welcher im noch durchzuführenden materiellrechtlichen Verfahren mitanzuwenden sein wird, wird hingewiesen.

Zusammenfassung

Beteiligung der Öffentlichkeit:

Seit Beginn der das Vorhaben betreffenden Planungen wurden von der Projektwerberin in bzw. mit der Gemeinde Ebreichsdorf Informationsveranstaltungen, Arbeitsforen und Runden Tischen durchgeführt.

In den Jahren 2007 und 2008 haben Insgesamt 6 Arbeitsforen der Projektwerberin mit Bürgermeister und Gemeinderat stattgefunden. Im Jahr 2010 wurde ein Runder Tisch als Gesprächsplattform eingerichtet, um eine intensive Zusammenarbeit aller Betroffenen zu ermöglichen. Neben Vertretern der Gemeinde Ebreichsdorf und des Landes NÖ waren an den Runden Tischen auch Ortsplaner, Fachexperten und neutrale Moderatoren beteiligt. Auf Grundlage der Beschlüsse des Runden Tisches wurden sodann Arbeitskreise tätig, um die aufgetretenen Detailfragen zu klären.

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

- von Montag, den 13. Juli 2015 bis einschließlich Montag, den 21. September 2015 **öffentliche Auflage** bei der Behörde und den Standortgemeinden und Möglichkeit zur schriftlichen Stellungnahme des Antrags und **der Projektunterlagen** (Umweltverträglichkeitserklärung, Trassengenehmigungspläne, Rodungsunterlagen) gem. § 24 Abs 8 UVP-G 2000 iVm § 9 leg. cit. und §§ 44a und 44b AVG sowie auszugsweise Veröffentlichung im Internet auf der Homepage des bmvit.
- **öffentliche Auflage des Umweltverträglichkeitsgutachtens** (sowie des forsttechnischen Gutachtens) von Dienstag, den 27. Oktober 2015 bis einschließlich Freitag, den 4. Dezember 2015 sowie auszugsweise Veröffentlichung im Internet auf der Homepage des bmvit.

- **öffentliche Erörterung** am Dienstag den 10. November 2015
- **Öffentliche mündliche Verhandlung** am Mittwoch den 9. Dezember 2015

Umweltverträglichkeit

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

Zusammenfassung der Entscheidungsgründe

Abschließend kann zusammenfassend festgehalten werden, dass im Ergebnis dem gegenständlichen Projekt unter Zugrundelegung der vorgelegten Unterlagen (Umweltverträglichkeitserklärung samt Unterlagen, Trassenverordnungspläne, Rodungsunterlagen, des forsttechnischen Gutachtens und des Umweltverträglichkeitsgutachtens) sowie den seitens der Parteien und Beteiligten erstatteten Vorbringen im Verfahren, insbesondere während der öffentlichen Auflage und in der öffentlichen mündlichen Verhandlung die im Spruch angeführte Genehmigung unter Mitwirkung der im Spruch angeführten materiellen Genehmigungsbestimmungen erteilt werden konnte. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass die im Zuge des Verfahrens durchgeführte Umweltverträglichkeitsprüfung die Umweltverträglichkeit des Vorhabens ergeben hat und unter Einhaltung der in der im Umweltverträglichkeitsgutachten enthaltenen zwingenden Maßnahmen sowie der in den Nebenbestimmungen vorgeschriebenen Maßnahmen die zusätzlichen Genehmigungsvoraussetzungen des § 24 f Abs 1 UVP-G 2000 erfüllt werden.

Die vorgelegte Trasse entspricht den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn gemäß § 3 HIG und standen die Ergebnisse der Anhörung der Erteilung der Genehmigung nicht entgegen.

Die beantragten Rodungen für die Errichtung der gegenständlichen Eisenbahnanlagen und Nebenanlagen sind erforderlich bzw. unumgänglich. Das öffentliche Interesse an der Realisierung des gegenständlichen Vorhabens und die somit andere Verwendung dieser Flächen überwiegt das öffentliche Interesse an der Erhaltung dieser Fläche als Wald. Die Auswirkungen auf Waldausstattung sind als geringfügig einzustufen.

Aufgrund der Ergebnisse des durchgeführten Ermittlungsverfahrens, insbesondere der vorliegenden Gutachten und der zusammenfassenden Bewertung sowie aufgrund der erfolgten Beweiswürdigung konnte das Vorliegen der Umweltverträglichkeit und der Genehmigungsvoraussetzungen der anzuwendenden gesetzlichen Bestimmungen festgestellt werden und das gegenständliche Vorhaben in dem im Spruch zitierten Umfang genehmigt werden.

B. Kosten

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

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

Rechtsmittelbelehrung

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

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

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

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

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

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

Hinweis:

Gemäß Verordnung der Bundesregierung betreffend die Gebühr für Eingaben beim Bundesverwaltungsgericht (BVwG-Eingabengebührverordnung – BVwG-EGebV), BGBl. II Nr. 490/2013, ist bei der Einbringung einer solchen Beschwerde eine **Gebühr** von EUR 30,- zu entrichten. Die Gebühr für einen von einer Beschwerde gesondert eingebrachten Antrag (samt Beilagen) auf Abschluss oder Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung einer Beschwerde beträgt EUR 15,-.

Die Gebühr ist unter Angabe des Verwendungszwecks durch Überweisung auf das Konto des Finanzamtes für Gebühren, Verkehrsteuern und Glücksspiel (**IBAN: AT83 0100 0000 0550 4109** **BIC: BUNDATWW**) zu entrichten. Die Entrichtung der Gebühr ist durch einen von einer Post-Geschäftsstelle oder einem Kreditinstitut bestätigten Zahlungsbeleg in Urschrift nachzuweisen.

Dieser Beleg ist der Beschwerde anzuschließen.

Hinweis

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

Wird das gleiche Schriftstück mehrmals gültig zugestellt (zB telegrafisch, fernschriftlich, mit Telefax, im Wege automationsunterstützter Datenübertragung, durch Edikt), so ist gemäß § 6 des Zustellgesetzes die erste Zustellung maßgebend.

Für den Bundesminister:

Mag. Michael Andresek

Ihr(e) Sachbearbeiter(in):

Mag. Michael Andresek

Tel.Nr.: +43 (1) 71162 65 2219

E-Mail: michael.andresek@bmvit.gv.at

elektronisch gefertigt