



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

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien

Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

E-Mail: sch2@bmvit.gv.at

GZ. BMVIT-820.301/0037-IV/SCH2/2009 DVR:0000175

Oberwaltersdorf, am 3. November 2009

**ÖBB-Strecke Wien Matzleinsdorf (Meidling) – Wiener Neustadt
Zweigleisiger Ausbau der Pottendorfer Linie
im Abschnitt Hennersdorf – Münchendorf; km 7,6 – km 20,8
ÖBB-Strecke Wien Zvbf. – Felixdorf
Trassenverschwenkung Aspangbahn; km 14,4 – km 16,2
Umweltverträglichkeitsprüfung und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren
gem. §§ 23b, 24 und 24f UVP-G 2000;**

Verhandlungsschrift

über die öffentliche mündliche Verhandlung aufgenommen am 2. und 3. November 2009 in Oberwaltersdorf

Der Verhandlungsleiter eröffnet die Verhandlung am 2. November 2009 um 9.00 Uhr, im Saal der **Bettfedernfabrik, Kulturstraße 1, 2522 Oberwaltersdorf** und begrüßt die Teilnehmer, insbesondere die Vertreter des Landes Niederösterreich, der Standortgemeinden, sowie die Behördenvertreter, die Vertreter der Bürgerinitiativen, die Sachverständigen sowie die Vertreter der Bauwerberin.

Einleitend legt der Verhandlungsleiter zunächst kurz den Gegenstand der Ortsverhandlung dar und es erfolgt eine Vorstellung der Vertreter der Eisenbahnbehörde einschließlich der beigezogenen UVP-Sachverständigen.

Verhandlungsteilnehmer:

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Abt. IV/Sch2:

Mag. Michael Andresek als Verhandlungsleiter

Mag. Gabriele Fiedler

Mag. Dr. Doris Schwanzer (nur am 02.11.09)

Ing. Wilhelm Lampel als Amtssachverständiger für Elektromagnetische Felder sowie Elektrotechnik einschließlich Belichtung

UVP-Koordination und nichtamtliche Sachverständige für Raumplanung einschließlich Orts- und Landschaftsbild:

Dipl.-Ing. Hans Kordina
Dipl.-Ing. Alexander Novotny
Bettina Riedmann MAS

nichtamtliche UVP-Sachverständige:

em. Univ. Prof. Dr. –Ing. Erich Kopp als Sachverständiger für Eisenbahnwesen
Dipl.-Ing. Markus Mayr als Sachverständiger für Eisenbahnwesen (-technik)
Ing. Erich Lassnig als Sachverständiger für Lärmschutz
Univ. Prof. Dr. Rainer Flesch als Sachverständiger für Erschütterungsschutz und Sekundärschallschutz
Univ. Prof. Dr. Leopold Weber als Sachverständiger für Geologie und Hydrogeologie
Dr. Robert Holnsteiner als Sachverständiger für Grundwasserschutz
Dipl.-Ing. Friedrich Vondruska als Sachverständiger für Naturschutz
o. Univ. Prof. Dr. Manfred Neuberger als Sachverständiger für Humanmedizin (inkl. EMF aus medizinischer Sicht)
Dipl.-Ing. Reinhard Wimmer als Sachverständiger für Gewässerökologie
Dipl.-Ing. Franz Wagenhofer als Sachverständiger für Straßenverkehrstechnik
Univ. Prof. Dr. Peter Sturm als Sachverständiger für Luftgüte
Dr. Hans Mohnl als Sachverständiger für Klima
o. Univ. Prof. Dr. Josef Troxler als Sachverständiger für Veterinärmedizin

Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend:

Dipl.–Ing. Gunther Dauner als Vertreter der Montanbehörde Ost

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung:

Dipl.-Ing. Wolfgang Schaar als Amtssachverständiger für Wasserbautechnik (nur am 02.11.09)
Dipl.-Ing. Dr. Fritz Reichel als Amtssachverständiger für Deponietechnik (nur am 02.11.09)
Mag. Dr. Michael Mayer als Amtssachverständiger für Abfallchemie
Dipl.-Ing. Markus Perschl als Amtssachverständiger für Fischereiwirtschaft
Dipl.-Ing. Florian Gruber als Amtssachverständiger für Forst- und Jagdwirtschaft
Dipl.-Ing. Ursula Preißler als Amtssachverständige für Landwirtschaft
Dipl.-Ing. Peter Gruber (Bauabteilung 2, nur am 02.11.09)
Mag. Paul Sekyra als Vertreter der Abteilung RU4 (Behörde gem. § 24 Abs 3 UVP-G 2000)
Dipl.-Ing. (FH) Wolfgang Hackl als Vertreter der Abteilung RU4 (Behörde gem. § 24 Abs 3 UVP-G 2000)
Ing. Markus Kuttenger (ST4, nur am 02.11.09)
Dr. Jutta Edelbauer (nur am 02.11.09)

Gemeinde Hennersdorf (nur am 02.11.09):

GR Herbert Hofer
GGR Dipl.-Ing. Klaus Steininger
GfGRin Olga Klauč-Messogitis

Gemeinde Münchendorf (nur am 02.11.09):

BGM Josef Ehrenberger
Vizebgm. Helga Reisenauer

Gemeinde Achau (nur am 02.11.09):

Vizebgm. Rudolf Moser

Sachverständige gemäß § 31a EIsbG:

Dipl.-Ing. Christoph Handel als Sachverständiger für Eisenbahnbautechnik und Koordinator des §31a EIsbG-Gutachtens
Dipl.-Ing. Alexander Mechtler als Sachverständiger für Wasserbautechnik
Mag. M. Schatz als Sachverständige für Bodenmechanik
Dipl.-Ing. Walter Sedlacek als Sachverständiger für Hochbau
Dipl.-Ing. Peter Salem (i. V. Dipl.-Ing. Dr. Peter Maurer) als Sachverständiger für Straßenverkehrstechnik
Wolfgang Hager als Sachverständiger für Eisenbahnbetrieb
Dipl.-Ing. Gerhard List als Sachverständiger für Sicherheitstechnik
Dipl.-Ing. Roland Juznic

Niederösterreichische Umwelthanwaltschaft (nur am 02.11.09):

Dipl.-Ing. Herbert Beyer

ÖBB-Infrastruktur AG:

Dipl. -Ing Gert Grauwald als Projektleiter
Ing. Marko Froemel
Ing. Herbert Seufert
RA Mag. Herwig Kraemmer (Kanzlei Onz-Onz-Kraemmer-Hüttler Rechtsanwälte GmbH)
RA Mag. Dr. Otto Stummer (Kanzlei Onz-Onz-Kraemmer-Hüttler Rechtsanwälte GmbH)
Mag. Ute Joham
Ing. Albert Wielander
Dipl.-Ing. Thomas Schöfmann
Birgit Leditznig
Ing. Christian Trummer

UVE-Erstellung und Projektanten:

Dipl.-Ing. C. Rumetshofer
Mag. Kathrin Walcher

Dipl.-Ing. M. Neubauer
Dipl.-Ing. Renate Zuckerstätter-Semela
Dipl.-Ing. Alexander Gaun
Dipl.-Ing. (FH) Gernot Lenz
Dipl.-Ing. Axel Wagner
Dr. Hans-Peter Kollar
Dipl.-Ing. Andreas Benes
Dr. Verena Kowarc
Dr. Sabine Onz
Dipl.-Ing. Bernd Stanzel
Dr. Peter Steinhauser
Dipl.-Ing. Clemens Tatzber
Ing. Alexander Ruitner
Dr. Peter Gruber
Dipl.-Ing. Reinhard Ellinger
Dipl.-Ing. Veronika Ernst
Dipl.-Ing. Alexander Ruzicka
Dipl.-Ing. Robert Nock
Dipl.-Ing. Jörg Süßenbacher
Dipl.-Ing. Klaus Jagenteufel
Dipl.-Ing. Wilfried Pistecky
Dipl.-Ing. Christian Seibert
Ing. Helmut Wiesinger
Univ.Prof. Dr. Christian Vutuc

weitere Verhandlungsteilnehmer am 02.11.2009:

RA Dr. Heinrich Vana
Mag. Peter Hadler
Ing. Franz Setzer

weitere Verhandlungsteilnehmer am 03.11.2009:

Karl Vokoun

Der Verhandlungsleiter gibt bekannt, dass der Sachverständige für Denkmalschutz, Dr. Christian Mayer, wegen Erkrankung nicht an der Verhandlung teilnehmen kann. Dr. Mayer wird jedoch im gesamten Verlauf der Verhandlung per Telefon bzw. E-Mail erreichbar sein. Weiters wird bekannt gegeben, dass die Sachverständigen Prof. Sturm (Luftschadstoffe), Dipl.-Ing. Schaar (Wasserbau-technik) und Dipl.-Ing. Dr. Reichl nur am heutigen Tag (02.11.2009) am Verhandlungsort anwesend sind. Sämtliche Sachverständige sind jedoch am morgigen Verhandlungstag, den 03.11.2009 telefonisch bzw. per E-Mail erreichbar.

Seit Beginn der öffentlichen Auflage des Umweltverträglichkeitsgutachtens bis zum Beginn der mündlichen Verhandlung sind folgende schriftliche Stellungnahmen eingelangt:

- Stellungnahme der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie, Gruppe Verkehrs-Arbeitsinspektorat vom 19.10.2009 GZ BMVIT-454.134/0004-IV/V1/2009
- Weiters wurde am 30.10.2009 das ergänzende veterinärmedizinische Gutachten von o. Univ.-Prof. Dr. Troxler der Behörde vorgelegt

Die Stellungnahme und das Gutachten werden vom Verhandlungsleiter gem. § 44 Abs 2 AVG der Verhandlungsschrift angeschlossen bzw. in diese übernommen.

Der Verhandlungsleiter überzeugt sich von der Identität der Erschienenen und prüft ihre Stellung sowie etwaige Vertretungsbefugnisse.

Der Verhandlungsleiter weist darauf hin, dass der das gegenständliche Verfahren einleitende Antrag der ÖBB-Infrastruktur Bau AG vom 24.04.2009 im Großverfahren gemäß den §§ 24 Abs 8 iVm § 9 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000) und §§ 44a und 44b des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 (AVG) mittels Edikt vom 20.05.2009 kundgemacht wurden.

In diesem Edikt wurde auf das Aufliegen des Antrags, der Umweltverträglichkeitserklärung sowie der weiteren vorgelegten Unterlagen zum Vorhaben bei der Behörde und den Standortgemeinden von Montag, dem 25. Mai 2009 bis einschließlich Freitag, dem 10. Juli 2009 sowie darauf hingewiesen, dass gegen dieses Vorhaben im genannten Zeitraum bei der Behörde und den Standortgemeinden schriftlich Einwendungen eingebracht werden können.

Des Weiteren sind bereits in diesem Edikt die wesentlichen Rechtsbelehrungen erfolgt, wonach Beteiligte, wenn sie nicht rechtzeitig Einwendungen gegen das Vorhaben erheben, insoweit ihre Parteistellung verlieren. Ebenso ist die Möglichkeit der Konstituierung von Bürgerinitiativen und deren Teilnahme am Verfahren als Partei erfolgt. Weiters wurde darauf hingewiesen, dass alle weiteren Kundmachungen und Zustellungen in diesem Verfahren gemäß den Großverfahrensbestimmungen der §§ 44a ff AVG durch Edikt vorgenommen werden können.

Mit weiterem Edikt vom 22. September 2009 wurde u. a. die für den heutigen und morgigen Tag anberaumte öffentlichen mündlichen Verhandlung gemäß den § 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 sämtlicher Projektsunterlagen bei der Behörde und den Standortgemeinden von Montag, den 28. September 2009 bis Dienstag, den 3. November 2009.

Unter Einem erfolgte die Anberaumung der am 5. und 6. Oktober 2009 durchgeführten öffentlichen Erörterung gemäß § 44c AVG. Mit dem Edikt vom wurde somit auch die öffentliche Auflage des Umweltverträglichkeitsgutachtens gemäß § 24e Abs 2 UVP-G 2000 öffentlich kundgemacht.

Beide Edikte wurden im redaktionellen Teil der Niederösterreich-Ausgaben der „Kronen Zeitung“ und des „Kurier“ sowie im „Amtsblatt zur Wiener Zeitung“ verlautbart. Die Veröffentlichung erfolgte weiters durch Kundmachung in den Standortgemeinden sowie im Internet.

Der Verhandlungsleiter stellt somit fest, dass alle Behörden, Parteien und Beteiligten zu der heute und morgen stattfindenden Verhandlung rechtzeitig und ordnungsgemäß geladen wurden.

Nach der Einleitung des Verfahrens sowie während der Einwendungsfrist von 25. Mai 2009 bis einschließlich zum 10. Juli 2009 wurden beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie folgende schriftliche Stellungnahmen eingebracht:

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

1. BMLFUW als Oberste Forstbehörde, Stubenring 1, 1010 Wien, vom 14.05.2009
2. Gemeinde Münchendorf, Trumauerstraße 1, 2482 Münchendorf, vom 01.07.2009
3. Gemeinde Achau, Hauptstraße 23, 2481 Achau vom 08.07.2009
4. Marktgemeinde Vösendorf, Schlossplatz 1, 2331 Vösendorf, vom 08.07.2009
5. Gemeinde Hennersdorf, Achauerstr. 2, 2332 Hennersdorf vom 07.07.2009
6. Marktgemeinde Biedermannsdorf, Ortsstraße 46, 2362 Biedermannsdorf vom 09.07.2009

B. Stellungnahmen von Umweltschutz und BMLFUW gem. § 24a Abs 4 UVP-G 2000:

1. NÖ Umweltschutz, Wiener Straße 54, 3109 S. Pölten, vom 16.06.2009
2. BMLFUW, Abt. Umweltbewertung, Spittelauer Lände 5, 1090 Wien vom 17.06.2009

C. Stellungnahmen der gesetzlichen Interessensvertretungen gem. § 4 Abs 1 HIG

Seitens der gesetzlichen Interessensvertretungen sind keine Stellungnahmen erfolgt.

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

1. Ing. Wilhelm RADLINGER, Hauptstraße 36, 2481 Achau vom 19.06.2009
2. Günther und Karin OSSWALD, Feldgasse 11, 2481 Achau vom 21.06.2009
3. Hannelore GIEL, Laxenburgerstraße 7, 2481 Achau vom 30.06.2009
4. Ing. Bernhard und Ing. Karin FEICHTINGER, Hauptstraße 42, 2482 Münchendorf vom 01.07.2009
5. Ing. Otto RIEDMÜLLER, Bahnstraße 2, 2481 Achau vom 29.06.2009
6. Walter KOZA, Christine KOZA, Manuela PLACEK, geb. KOZA, Wilhelm PLACEK, alle Franz Hütter-Gasse 3, 2482 Münchendorf, gemeinsame Stellungnahme vom 06.07.2009
7. Mag. Gabriela ACIN, Robert Richterergasse 17/3, 2482 Münchendorf vom 07.07.2009
8. Mag. Peter und Mag. Evelyn HADLER, Franz Hütter-Gasse 21, 2482 Münchendorf vom 09.06.2009

9. Mag. Eveline KROIHER, Himberger Straße 10-12/5/3, 2482 Münchendorf vom 07.07.2009
10. Karin BAUMGARTNER und Ing. Johannes WÜRSTL, Untere Ortsstraße 44, 2481 Achau vom 25.06.2009
11. Edith und Othmar WÜRSTL. Untere Ortsstraße 33, 2481 Achau vom 08.07.2009
12. Hartwig und Inge OSSWALD, Bahnstraße 16, 2481 Achau vom 06.07.2009
13. Ing. Manfred und Monika GRABNER, Untere Ortsstraße 3, 2481 Achau vom 02.07.2009
14. Phillip NEMETH und Christina GRUNDMANN, Hauptstraße 53, 2481 Achau vom 05.07.2009
15. Herbert TAUSCHER, Laxenburger Straße 11, 2481 Achau vom 07.07.2009
16. Gabriela TAUSCHER, Mühlgasse 16/1/9, 2431 Achau vom 07.07.2009
17. Astrid TAUSCHER, Hauptstraße 41/1/4, 2481 Achau vom 07.07.2009
18. Hermine WIRTH, Unter Bregarten 9, 2482 Münchendorf vom 06.07.2009
19. Dipl.-Ing. Herbert R. BEYWINKLER, 2482 Münchendorf vom 06.07.2009
20. Ing. Thomas CECHOVSKY, Mühlgasse 8, 2481 Achau vom 06.07.2009
21. Ing. Helmut SCHATTOVITS, Ludwig - Maywegasse 3, 2482 Münchendorf vom 09.07.2009
22. Hauseigentümergeinschaft, Hauptstraße 29, Häuser 1-12, 2332 Hennersdorf vom 09.07.2009
23. BMLVS, Roßauer Lände 1, 1090 Wien vom 09.07.2009
24. Gerhard BECVAR, Laxenburgerstraße 9, Achau vom 09.07.2009
25. Robert G. und Ingrid STOPFER, Karl Friedrich-Gasse 1, 3462 Münchendorf, vom 10.09.2009
26. Gertrude SCHATTOVITS, Ludwig- Mayergasse 3, 2482 Münchendorf vom 09.07.2009
27. Wohnpark Hennersdorf, Hauptstraße 29, 2332 Hennersdorf vom 09.07.2009
28. R.S. und O. Z., vom 08.07.2009
29. Armin und Renate SCHERTLER, Robert Richter Gasse 19/1, 2482 Münchendorf vom 08.07.2009
30. Dipl.-Ing. Klaus STEININGER, Hauptstraße 29/32, 2332 Hennersdorf vom 10.07.2009
31. Thomas WIEDERER, Unter-Bregarten 12 und 18, 2482 Münchendorf vom 10.07.2009
32. Hans KOSCH, Karl-Friedrichgasse 7, 2482 Münchendorf vom 10.07.2009
33. Margit und Christian KOSCH, Karl-Friedrichgasse 7, 2482 Münchendorf vom 10.07.2009
34. Erich GRABNER, Hintausstr. 36 und Hauptstr. 50, 2481 Achau vom 08.07.2009
35. Herbert und Renate HOFER, Rothneusiedlerstr. 31, 2332 Hennersdorf vom 10.07.2009
36. Paul MEYER, Franz Hütter-Gasse 2, 2482 Münchendorf vom 10.07.2009
37. Hubertus SUTTNER, Schlossplatz 1, 2481 Achau vom 07.07.2009
38. Mario MÜHLBAUER, Untere Ortsstr. 17, 2481 Achau vom 07.07.2009
39. Erwin MÜHLBAUER, Mühlgasse 5B, 2481 Achau vom 07.07.2009
40. Josef und Gerda BLIEBERGER, Bahnstr. 8, 2481 Achau vom 10.07.2009
41. Karin MÜHLBAUER, Mühlgasse 5B, 2481 Achau vom 07.07.2009
42. Marianne HEINTEL und Mitbesitzer, Mühlgasse, 2481 Achau vom 03.07.2009
43. Karl MÜHLBAUER, Untere Ortsstr. 17, 2481 Achau vom 07.07.2009
44. Johann und Gertraud HOFBAUER, Bahnstr. 10, 2481 Achau vom 10.07.2009
45. Martin MÜHLBAUER, Mühlgasse 5B, 2481 Achau vom 07.07.2009

- 46. Sabine PETKOVITS, Bahnstr. 7, 2481 Achau vom 09.07.2009
- 47. Andreas PETKOVITS und Hermine MOSANDL, Mühlgasse 11, 2481 Achau vom 09.07.2009
- 48. Ludwig und Elisabeth PETKOVITS, Mühlgasse 13, 2481 Achau vom 09.07.2009

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

- 1. "Bürgerinitiative Münchendorf gegen den Ausbau der Pottendorfer Linie als Hochleistungsstrecke", vom 20.06.2009, vertreten durch Mag. Peter Hadler Franz Hüttergasse 21 2482 Münchendorf
- 2. „Bürgerinitiative Kein Bahnlärm in Achau“ vom 09.07.2009, vertreten durch Frau Gabriele Würtz Kurt Stepancik-Platz 1/2/9, 2481 Achau

Im Zuge der Öffentlichen Auflage ist somit von der Konstituierung von 2 Bürgerinitiativen auszugehen.

Im Zuge der Öffentlichen Auflage haben keine anerkannten Umweltorganisationen Stellung genommen.

Der Verhandlungsleiter hält fest, dass die gegenständliche mündliche Verhandlung gemäß § 44e Abs 1 AVG öffentlich ist. Er weist jedoch weiters ausdrücklich darauf hin, dass in der öffentlichen mündlichen Verhandlung **nur Parteien und Beteiligten** das Recht zusteht, im Rahmen der öffentlichen mündlichen Verhandlung Fragen zum gegenständlichen Vorhaben zu stellen und Einwendungen zu erheben.

Der Verhandlungsleiter präzisiert, dass bloß als Teilnehmer der öffentlichen mündlichen Verhandlung auftretenden Personen Zuhörer sind und diese keinerlei Mitwirkungsbefugnisse haben.

Im Sinne des § 19 Abs 5 UVP-G weist der Verhandlungsleiter darauf hin, dass Bürgerinitiativen im Zuge des Verfahrens und somit auch der mündlichen Verhandlung nur durch die genannten Vertreter Erklärungen, Stellungnahmen und Einwendungen abgeben können. Die Beteiligten und ihre gesetzlichen Vertreter können sich jedoch gemäß § 10 AVG durch eigenberechtigte natürliche Personen, juristische Personen oder eingetragene Personengesellschaften vertreten lassen. Bevollmächtigte haben sich durch eine schriftliche, auf Namen oder Firma lautende Vollmacht auszuweisen wobei vor der Behörde eine Vollmacht auch mündlich erteilt werden kann, die in dieser Verhandlungsschrift entsprechend beurkundet wird.

Er überzeugt sich von der Persönlichkeit der Erschienenen. Zur Prüfung deren Stellung als Partei sowie deren etwaiger Vertretungsbefugnis verweist er neuerlich darauf, dass Beteiligte mit Ausnahme des wasserwirtschaftlichen Planungsorgans im gegenständlichen Ediktalverfahren, wenn sie nicht rechtzeitig Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben haben, insoweit ihre Parteistellung verloren haben.

Danach fasst der Verhandlungsleiter die bisher erfolgten Verfahrensschritte zusammen und führt zum Gegenstand der Ortsverhandlung nachstehendes aus:

Antrag, Gegenstand:

Mit Schreiben vom 24.04.2009 hat die ÖBB-Infrastruktur Bau AG bei der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie den Antrag auf Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß den §§ 23b, 24 und 24h Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993 in der Fassung BGBl. I. Nr. 2/2008 sowie um Genehmigung gemäß § 24a Abs 1 UVP-G 2000 iVm § 3 Abs 1 Hochleistungsstreckengesetz (HIG), BGBl. Nr. 135/1989 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 154/2004, §§ 31 ff Eisenbahngesetz 1957 (EisbG), BGBl. Nr. 60/1957 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 125/2006 unter Mitbehandlung der wasserrechtlichen Belange im Sinne der §§ 38 Abs 1 iVm § 127 Abs 1 lit b Wasserrechtsgesetz 1959 (WRG), BGBl. Nr. 215/1959 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 123/2006, § 34a Z 1 EisbG sowie §§ 17 ff Forstgesetz 1975 (ForstG), BGBl. Nr. 440/1975 in der Fassung BGBl. I Nr. 55/2007 für das Vorhaben **zweigleisiger Ausbau der Eisenbahn-Hochleistungsstrecke Wien-Pottendorf - Wiener Neustadt (Pottendorfer Linie) im Abschnitt Hannersdorf - Münchendorf** und Trassenverschwenkung der ÖBB-Strecke Wien ZvBf – Felixdorf vorgelegt.

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

Zwischenzeitig wurde der Antrag insoweit präzisiert, als auch um Genehmigung gem § 24 Abs 1 UVP-G iVm §153 MinroG angesucht wurde.

Gegenstand des Verfahrens ist die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung sowie die Genehmigung gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000. Die zitierte Bestimmung regelt die Durchführung des teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren bei der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie in welchem die nach bundesrechtlichen Vorschriften ansonsten anzuwendenden materiellen Genehmigungsbestimmungen, die sonst von einem Bundesminister bzw. einer Bundesministerin in erster Instanz zu vollziehen sind, anzuwenden sind.

Änderung in der Person der Projektwerberin:

Mit Bundesgesetz BGBl. I Nr. 95/2009 vom 18. August 2009, mit dem das Bundesbahngesetz, das Privatbahngesetz 2004 und das Eisenbahngesetz 1957 geändert wurden, wurde die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG mit Ablauf des 31. Dezember 2008 im Wege der Gesamtrechtsnachfolge mit der ÖBB-Infrastruktur Bau AG als übernehmende Gesellschaft verschmolzen, wobei der Verschmelzungstichtag mit 1. Januar 2009 festgelegt wurde.

Die Firma der übernehmenden Gesellschaft lautet nunmehr mit der am 3. Oktober 2009 erfolgten Eintragung der Verschmelzung ins Firmenbuch „**ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft**“ (**kurz ÖBB-Infrastruktur AG**).

Beschreibung des Vorhabens

Gegenstand des Vorhabens ist der zweigleisige Ausbau der HL-Strecke Wien - Matzleinsdorf (Meidling) – Wr. Neustadt (Pottendorfer Linie) im Abschnitt Hennersdorf - Münchendorf (km 7,6 bis km 20,8), die Trassenverschwenkung der ÖBB-Strecke Wien Zvbf. – Felixdorf (Aspangbahn) bei km 14,4 bis km 16,2 sowie die Verbesserung der Bahn-Infrastruktur.

Ziel des zweigleisigen Ausbaus 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 und auf diese Weise der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Modal-Split erhöht werden.

Die Zulegung des weiteren Gleises erfolgt grundsätzlich in bestandsnaher Niveaulage. In den Bereichen südlich des Bahnhofes Hennersdorf und des Bahnhofes Achau erfolgt jeweils eine Linienverbesserung.

Im Bereich Hennersdorf wird die Trasse einschließlich des Bahnhofes in Hochlage errichtet. Die Bahnhöfe Achau und Münchendorf werden jeweils zu Überholbahnhöfen mit je vier Gleisen ausgebaut. Bestehende Eisenbahnkreuzungen werden aufgelassen und durch Unterführungen ersetzt. Das Kreuzungsbauwerk der Aspangbahn wird in neuer Lage errichtet. Weiters erfolgt die Änderung bzw. der Neubau von Kunstbauten, Hochbauten, Begleitwegen und Streckenausrüstung.

Wesentliche wasserbautechnische Maßnahmen sind neben der Trassenentwässerung das Zuschütten eines bestehenden Gewässers bei Hennersdorf unter Schaffung von Ersatzflächen sowie die Errichtung einer Flutbrücke im Bereich Münchendorf. Im Projekt sind umfangreiche Lärm- und Erschütterungsschutzmaßnahmen sowie landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen enthalten

Rechtliche Grundlagen

Das gegenständliche UVP-Verfahren ist nach dem 3. Abschnitt des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 87/2009 durchzuführen.

Der 3. Abschnitt des UVP-G 2000 regelt die Umweltverträglichkeitsprüfung für Bundesstraßen und **Hochleistungsstrecken**.

Die gegenständliche Eisenbahnstrecke Wien Matzleinsdorf (Meidling) – Wiener Neustadt wurde mit Verordnung der Bundesregierung über die Erklärung von Eisenbahnstrecken zu Hochleistungsstrecken (1. Hochleistungsstreckenverordnung) BGBl 1989/370 idF BGBl II zur **Hochleistungsstrecke** gem. § 1 Abs 1 HIG erklärt.

Darüber hinaus ist die gegenständliche Eisenbahnstrecke im Abschnitt Wien-Wampersdorf Teil des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates in der Fassung der Entscheidung Nr. 884/2004/EG. Die gegenständliche Eisenbahnstrecke stellt somit **unzweifelhaft** eine **Fernverkehrsstrecken** dar.

Durch das Vorhaben erfolgt im Wesentlichen im gesamten Vorhabensabschnitt die Zulegung eines Streckengleises.

Gemäß § 23b Abs 1 Z. 1 UVP-G 2000 in der hier anzuwendenden Fassung vor der Novelle 2009 ist für Vorhaben von Hochleistungsstrecken, die den **Neubau von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken** oder ihrer Teilabschnitte, die nicht bloß in Ausbaumaßnahmen auf bestehenden Eisenbahnen bestehen, eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem 3. Abschnitt des UVP-G durchzuführen.

Beim geplanten Ausbau handelt es sich somit um einen Neubau eines Abschnittes einer Eisenbahn-Fernverkehrsstrecke, da nach der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes (VwGH 12.09.2006, ZI 2005/03/0131) die Zulegung eines weiteren Gleises bei einer Eisenbahn-Fernverkehrsstrecke im Rahmen einer richtlinienkonformen Auslegung als Neubau anzusehen ist.

Es ist somit von einem Neubau im Sinne der zitierten Bestimmungen des UVP-G 2000 auszugehen und ist das gegenständliche Vorhaben antragsgemäß einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000 zu unterziehen.

Aufgrund der Bestimmungen des Umweltverträglichkeitsprüfungs-Gesetzes 2000 (§ 24 Abs 1 UVP-G 2000) hat die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie für das gegenständliche Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung sowie ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren hinsichtlich der für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen der bundesrechtlichen Verwaltungsvorschriften die ansonsten von ihr oder einem anderen Bundesminister oder einer anderen Bundesministerin zu vollziehen sind, durchzuführen.

Gegenstand des Verfahrens ist somit die **Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung** sowie im teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren die **Sicherstellung des Trassenverlaufes** im Sinne des **§ 3 Abs. 1 HIG**, unter Mitwirkung der Bestimmungen über die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gemäß **§§ 31 ff (insbesondere § 31f) EibG** unter Mitwirkung der materiellen Bestimmungen des Wasserrechts gemäß **§ 127 Abs 1 lit b WRG**, der Bestimmungen über die Verbindung der Baugenehmigung mit der eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligung gem. **§ 34a EibG** für den mehrfachen Softwaretausch der Sicherungsanlage, der Bestimmung des **§ 153 Abs 2 MinroG** sowie der Bestimmungen der **§§ 17ff ForstG** (forstrechtliche Rodungsbewilligung).

Von der Antragstellerin wurde beim Landeshauptmann von Niederösterreich gemäß § 24 Abs 3 UVP-G der Antrag auf Genehmigung nach §127 Abs 1 lit a iVm § 9 und 32 WRG, sowie gem § 30 Rohrleitungsgesetz gestellt

Weiters wurde bzw. werden gemäß § 24 Abs 4 UVP-G 2000 bei den zuständigen Behörden der Antrag auf Genehmigung nach dem NÖ Naturschutzgesetz, dem NÖ Starkstromwegegesetz sowie nach dem NÖ Straßengesetz gestellt.

Die Verfahren gemäß § 24 Abs 1, Abs 3 und 4 UVP-G 2000 sind gemäß § 24f Abs 7 UVP-G 2000 durch die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie zu koordinieren.

Anzuwendende Bestimmungen:

1. UVP-G 2000

Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist nach dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000 durchzuführen. Gemäß § 1 Abs 1 UVP-G 2000 ist es Aufgabe der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP), unter Beteiligung der Öffentlichkeit auf fachlicher Grundlage

1. die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen festzustellen, zu beschreiben und zu bewerten, die ein Vorhaben

a) auf Menschen, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume,

b) auf Boden, Wasser, Luft und Klima,

c) auf die Landschaft und

d) auf Sach- und Kulturgüter

hat oder haben kann, wobei Wechselwirkungen mehrerer Auswirkungen untereinander miteinzubeziehen sind,

2. Maßnahmen zu prüfen, durch die schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden,

3. die Vor- und Nachteile der vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Alternativen sowie die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens darzulegen und

4. bei Vorhaben, für die gesetzlich die Möglichkeit einer Enteignung oder eines Eingriffs in private Rechte vorgesehen ist, die umweltrelevanten Vor- und Nachteile der vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Standort- oder Trassenvarianten darzulegen.

Genehmigungen des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie und der übrigen für die Erteilung von Genehmigungen zuständigen Behörden dürfen nur erteilt werden, wenn die Voraussetzungen des § 24f Abs 1 UVP-G 2000 - dies sind die Begrenzung der Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik, die Immissionsbelastung der zu schützender Güter möglichst gering zu halten und Abfälle nach dem Stand der Technik zu entsorgen und möglichst zu vermeiden - erfüllt sind.

Angemerkt wird, dass das UVP-G mit BGBl. I Nr. 87/2009 vom 18.08.2009 novelliert wurde.

Im Zuge der Novelle wurde der bisherige § 24h, der bisher die Bestimmungen zur Entscheidung

und Nachkontrolle enthalten hat in § 24f umnummeriert. Die **zusätzlichen Genehmigungserfordernisse des UVP-G 2000** sind nunmehr in **§ 24f Abs 1** normiert.

Gemäß § 24f Abs 2 UVP-G 2000 ist die Zumutbarkeit einer Belästigung nach den bei Eisenbahnvorhaben 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**, (SchlV), BGBl. Nr. 415/1993, anzuwenden.

Als Grundlage zur Beurteilung der zusätzlichen Luftbelastung an den Vorhabensorten dient das **Immissionsschutzgesetz-Luft** (IG-L; BGBl. I 115/1997 i.d.g.F.)

2. Hochleistungsstreckengesetz.

Gemäß **§ 3 Abs 1 HIG** bedarf es für die Sicherstellung des Trassenverlaufes einer Hochleistungsstrecke, die nicht durch Ausbaumaßnahmen - wie etwa Herstellung entsprechender Bahnkörper, Fahrleitungen, Sicherungsanlagen und sonstiger für den Bau und den Betrieb von und den Betrieb auf Hochleistungsstrecken notwendiger Eisenbahnanlagen - auf bestehenden Eisenbahnen eingerichtet werden kann, einer **Trassengenehmigung**, die die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie auf Antrag eines Eisenbahnunternehmens nach den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn sowie unter Bedachtnahme auf die sonstigen öffentlichen Interessen und die Ergebnisse der Anhörung (§ 4) mit Bescheid zu erteilen hat.

Gemäß § 3 Abs 2 HIG ist jedenfalls eine Trassengenehmigung erforderlich, wenn für den Bau oder die Änderung einer Hochleistungsstrecke eine UVP erforderlich ist. Die entsprechenden Unterlagen (Planunterlagen zur Darstellung des Trassenstreifens) im Sinne des § 4 HIG wurden vorgelegt.

3. Eisenbahngesetz

Gemäß **§ 31 EisbG** ist für den Bau oder die Veränderung von Eisenbahnanlagen und nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen die **eisenbahnrechtliche Baugenehmigung** erforderlich.

Bei den gegenständlichen Anlagen handelt es sich größtenteils um Eisenbahnanlagen. Für die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung wurden von der Projektwerberin die entsprechenden Unterlagen gemäß § 31a (Gutachten) und § 31b EisbG (Bauentwurf) vorgelegt. Gemäß § 31a EisbG ist dem Antrag bei Hauptbahnen ein projektrelevante Fachgebiete umfassendes Gutachten beizugeben; letztere **zum Beweis, ob das Bauvorhaben dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht.**

Der Stand der Technik wird im § 9b EisbG normiert.

Dies bedeutet, dass die Antragstellerin das Gutachten bereits im Vorfeld einzuholen und mit dem Antrag der Behörde vorzulegen hat. Das Gutachten ist von der Antragstellerin aus dem in §31a Abs 2 angeführten Kreis qualifizierter Personen zu beauftragen.

Für das Gutachten gilt gemäß § 31a EisbG **die widerlegbare Vermutung der Richtigkeit**. Somit ist beim derzeitigen Verfahrensstand davon auszugehen, dass das Projekt dem Stand der Technik gemäß § 9b EisbG und den Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht.

Die Gutachter gemäß §31a sind heute ebenfalls anwesend und werden das Gutachten im Zuge der mündlichen Verhandlung zu erläutern und allenfalls zu ergänzen haben. Die Vorstellung der Gutachter gemäß § 31a wird im Anschluss an die Einführung des Verhandlungsleiters durch die Projektleitung der ÖBB-Infrastruktur Bau AG erfolgen.

Der Verhandlungsleiter verweist kurz auf die unterschiedlichen Beweisthemen der Gutachter gemäß § 31a EisbG und den Gutachtern gem § 24 c UVP-G 2000 hin:

Das UVP-Gutachten hat im Wesentlichen gem. § 24c UVP-G 2000 die zur Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens gemäß § 1 Abs. 1 vorgelegte Umweltverträglichkeitserklärung und andere relevante von der Projektwerberin vorgelegte Unterlagen nach dem Stand der Technik und dem Stand der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften in einer umfassenden und integrativen Gesamtschau und unter Berücksichtigung der Genehmigungskriterien des **§ 24f UVP-G 2000** aus fachlicher Sicht zu bewerten und allenfalls zu ergänzen.

Somit ist, verkürzt dargestellt, Beweisthema des § 31a Gutachtens der Stand der Technik der Eisenbahnanlagen einschließlich der Belange des Arbeitnehmerschutzes, Beweisthema des Umweltverträglichkeitsgutachtens ist die Bewertung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens.

Zuletzt wurde um alle sonstigen, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen Genehmigungen, für die das BMVIT zuständig ist, beantragt.

Hingewiesen wird auf die Bestimmung des § 24h Abs 1 UVP-G 2000, wonach die Fertigstellung des Vorhabens der Behörde vor der Inbetriebnahme anzuzeigen ist, sowie auf die materiellrechtliche Genehmigungsbestimmung der §§ 34 ff EisbG (eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligung).

Somit wird die Fertigstellung vor Inbetriebnahme von der ÖBB-Infrastruktur AG eine entsprechende Fertigstellungsanzeige unter Beilage der erforderlichen Unterlagen (Prüfbescheinigung gem § 34b EisbG oder eine dieser entsprechende § 40 Erklärung) erforderlich.

4. Wasserrechtsgesetz

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

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

Konkret wurde im Sinne des § 127 Abs 1 lit b WRG die Mitbehandlung der materiellrechtlichen Bestimmungen der §§ 32 Abs 1 und 38 Abs 1 hinsichtlich der Verfüllung des Teiches Hengersdorf sowie der im Antrag genannten Bauten im Hochwasserabflussbereich beantragt .

Jedoch bedürfen Eisenbahnbauten und Bauten auf Bahngrund gemäß § 127 Abs. 1 lit. a WRG 1959, die nach den eisenbahnrechtlichen Vorschriften einer eisenbahnbaubehördlichen Bewilligung bedürfen und durch die öffentliche Gewässer oder obertägigen Privatgewässer berührt werden, unter der Voraussetzung, dass diese Bauten mit einer Wasserentnahme aus einem derartigen Gewässer oder mit einer Einleitung in ein solches verbunden oder sie die Ausnutzung der motorischen Kraft des Wassers bezwecke, neben der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung auch einer gesonderten wasserrechtlichen Bewilligung. Diese Genehmigungsanträge werden im teilkonzentrierten Verfahren beim Landeshauptmann gem § 24 Abs 3 UVP-G behandelt.

5. Mineralrohstoffgesetz

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

6. Forstgesetz

Für die Rodung von Wald ist gemäß den §§ 17-20 ForstG ist eine Rodungsbewilligung einzuholen. Gemäß § 185 Abs. 6 ForstG ist mit Vollziehung der §§ 17 bis 20 soweit es sich um Wald handelt, der für Eisenbahnanlagen in Anspruch genommen werden soll, die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie betraut. Somit fällt die Zuständigkeit auch im gegenständlichen UVP-Verfahren gem § 24 Abs 1 an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie.

bisheriger Verfahrensablauf:

Im gegenständlichen UVP- und teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren wurden ein UVP-Koordinator zur Unterstützung der Behörde sowie die vorgestellten Sachverständigen für die einzelnen betroffenen Fachgebiete mit der Erstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens (Gesamtgutachten) beauftragt.

Bei der Auswahl der Sachverständigen waren neben der fachlichen Qualifikation auch die durch das UVP-G 2000 gestellten Anforderungen (Teamfähigkeit und Bereitschaft zur Zusammenarbeit mit dem Ergebnis der Erstellung eines Gesamtgutachtens) und die im Sinne einer Verfahrensökonomie bzw. -kontinuität bzw. -koordination zu sehende Gutachtertätigkeit in dem nachfolgenden Genehmigungsverfahren gemäß § 24 Abs 3 und § 24 Abs 4 UVP-G 2000 zu beachten.

Die Unterlagen wurden an die mitwirkenden Behörden, die Standortgemeinden sowie die Niederösterreichische Umweltanwaltschaft und das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft übermittelt.

Seitens der Standortgemeinden, der Niederösterreichischen Umweltschutzanstalt und des Bundesministeriums für Land und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft erfolgten daraufhin Stellungnahmen zum Vorhaben.

Die gemäß § 24a Abs 3 bzw. 4 UVP-G 2000 erstatteten Stellungnahmen wurden im Wege der Koordination den Sachverständigen zur Kenntnis gebracht.

Die **Kundmachung des verfahrenseinleitenden Antrages** und der **öffentliche Auflage** nach den Bestimmungen des § 24 Abs 8 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 iVm § 9 leg. cit. §§ 44a und 44b des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes ist mit Edikt der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 20. Mai 2009 erfolgt. Die öffentliche Auflage der UVE und der Unterlagen ist in der Zeit von Montag, dem 25. Mai 2009 bis einschließlich Freitag, dem 10. Juli 2009 beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie sowie bei den Standortgemeinden erfolgt.

Unter einem erfolgte die **Anhörung der Interessensvertretungen und der Gemeinde im Sinne des § 4 Abs 1 HIG** zur Erlangung einer Trassengenehmigung nach § 3 Abs. 1 HIG. Seitens der Interessensvertretungen erfolgte eine Stellungnahme der Kammer für Arbeiter und Angestellte für Steiermark, die Standortgemeinden haben ihre Stellungnahmen im Zuge der Auflagefrist abgegeben.

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

Dies bedeutet im Wesentlichsten, dass **Personen, die bisher Parteistellung hatten ihre Stellung als Partei verlieren, soweit sie nicht rechtzeitig**, d. h. innerhalb der bereits erwähnten Auflage- und Einwendungsfrist bei der Behörde **schriftliche Einwendungen erhoben haben**. Weiters können sämtliche weitere Zustellungen im Verfahren durch Edikt erfolgen. Im Zuge der Einwendungsfrist erfolgten die bereits einleitend genannten Stellungnahmen.

Im Anschluß an die öffentliche Auflage des Antrags und der Projektunterlagen erfolgte durch die Sachverständigen die Erstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens. Das nunmehr vorliegende UVP-Gutachten vom August 2009 kommt zu folgender **Gesamtschlussfolgerung** zur Umweltverträglichkeit für das gegenständliche Vorhaben:

„Das vorliegende Umweltverträglichkeitsgutachten wurde auf Basis der UVE einschließlich der in Kap. 7.5 angeführten Unterlagen sowie der eingebrachten Stellungnahmen zur UVE gemäß § 9 UVP-G erstellt.

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.“

Im Zuge des Verfahrens wurden der Antrag sowie die Antragsunterlagen durch die Projektwerberin mehrmals präzisiert, ergänzt, bzw. der Behörde Auskünfte erteilt: Im Verfahren wurden bis dato keine Projektsänderungen vorgenommen.

Mit Schriftsatz der ÖBB-Infrastruktur Bau AG vom 29.05.2009 wurde der Genehmigungsantrag in wasserrechtlicher Hinsicht präzisiert, dass für die in der Eingabe genannten Bauten im Hochwasserabflussbereich sowie der Verfüllung im Tech Hennersdorf die materiellrechtlichen Bestimmungen der §§ 32 Abs 1, 38 Abs 1 iVm § 127 Abs 1 lit b anzuwenden.

Mit weiterem Schriftsatz vom 22.07.2009 wurde der Genehmigungsantrag insoweit präzisiert, dass im Zuge des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens auch die Genehmigung gemäß § 153 Abs 2 MinroG (Baubewilligung in Bergbauebieten) erteilt werde.

Mit Datum vom 22.06.2009, vom 07.07.2009, vom 24.07.2009, vom 29.07.2009 und vom 25.08.2009 wurden jeweils Schriftsätze mit Auskünften der Projektwerberin gem § 24c Abs 8 UVP-G 2000 vorgelegt. Der Inhalt ist den um diese Auskünfte ergänzten vorliegenden Projektunterlagen, dem ho. Verwaltungsakt GZ. BMVIT-820.301 sowie dem Umweltverträglichkeitsgutachten (Seite 63 und 65) zu entnehmen.

Das Umweltverträglichkeitsgutachten wurde mitsamt den zwischenzeitig um die durch die Projektwerberin vorgelegten Präzisierungen und Auskünfte ergänzten gesamten Projektunterlagen von Montag, den 28. September 2009 bis Dienstag, den 3. November 2009 bei der Behörde und den Standortgemeinden öffentlich aufgelegt.

Während des UVP- und teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens wurde seitens der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie die Verordnung gem. §5a Abs. 1 HIG betreffend die vorläufige Sicherstellung des Trassenverlaufs für den zweigleisigen Ausbau der Pottendorferlinie im Abschnitt Hennersdorf – Münchendorf, BGBl. II Nr. 299/2009 vom 15.09.2009 erlassen. Dies bedeutet, dass auf den im Geländestreifen liegenden Grundstücksteilen Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen, keine Anlagen sonst errichtet oder geändert, keine Gewinnung mineralischer Rohstoffe aufgenommen sowie keine Deponien errichtet oder erweitert werden dürfen

Als weiterer Verfahrensschritt ist der Abschluss des Ermittlungsverfahrens und die Bescheiderteilung vorgesehen.

Weiters werden das teilkonzentrierte Verfahren beim Landeshauptmann gemäß § 24 Abs 3 und die Verfahren gem § 24 Abs 4 UVP-G 2000 durch die jeweils zuständigen Behörden abzuschließen sein. Der Verhandlungsleiter ersucht die anwesenden Behördenvertreter den aktuellen Stand der Verfahren sowie den jeweils vorgesehenen Zeitplan anschließend zu protokollieren.

Mit den gegenständlichen Projektunterlagen wurde auch ein **Grundeinlösungsverzeichnis** vorgelegt, wobei jedoch eine einvernehmliche Einigung mit den betroffenen Grundeigentümern angestrebt wird.

Im Sinne einer verfahrensökonomischen Abwicklung wurde kein Enteignungsantrag gestellt.

Hiezu erfolgt seitens des Verhandlungsleiters der Hinweis, wonach seitens der direkt berührten Grundeigentümer - unabhängig vom erforderlichen Erwerb von Grundstücksteilen bzw. Einräumung eines Servituts - sämtliche Vorbringen zu dem Projekt im ggstl. Ediktalverfahren schriftlich vorzubringen waren beziehungsweise im Rahmen dieser Verhandlung weiter auszuführen oder zu ergänzen sind.

Der Verhandlungsleiter weist darauf hin, dass eine Teilnehmerliste für jeden der beiden Verhandlungstage aufgelegt wird. Für die Erfassung der Verhandlungsteilnehmer wird um eine vollständige Angabe von Vor- und Zuname, eventuell Titel und je nach Erfordernis Anführung der Anschrift, der Dienststelle, Firma oder um Bekanntgabe der Grundstücksnummer ersucht.

Zum Verfahrensablauf der heute beginnenden und am folgenden Werktag fortgesetzten Ortsverhandlung erläutert der Verhandlungsleiter die im Sinne einer ökonomischen und zweckmäßigen Abwicklung weiteren beabsichtigten einzelnen Verhandlungsabschnitte:

Im Anschluss an die Einführung durch den Verhandlungsleiter erfolgt eine kurze Vorstellung des Vorhabens und der UVE durch Vertreter der Projektwerberin, ÖBB-Infrastruktur AG, bzw. Planer. In diesem Zusammenhang wird auch auf die in den Gemeinden Hennersdorf, Achau und Münchendorf durch die Projektwerberin zwischen 2005 und 2009 durchgeführten umfangreichen Informationsgespräche und –Veranstaltungen hingewiesen. Weiters wird auf die am 5. und 6. Oktober durch die Behörde durchgeführte Öffentliche Erörterung hingewiesen.

Daraufhin wird seitens der Koordination (DI Alexander Novotny) kurz das UVP-Gutachten präsentiert. Im Anschluss daran wird den Vertretern der mitwirkenden Behörden, der betroffenen Gebietskörperschaften sowie dem Vertreter der Umweltschutzbehörde die Möglichkeit zu einer allgemeinen Stellungnahme gegeben

Im Anschluss daran ist die Erörterung der zum Vorhaben auftretenden Fragen bzw. die Behandlung von Stellungnahmen und Einwendungen vorgesehen. Diese werden nicht im Detail in die Verhandlungsschrift aufgenommen. Für die Beantwortung der allgemeinen Fragen zum Projekt werden im Anschluss daran die jeweiligen Bearbeiter der Bauwerberin sowie die Sachverständigen zur Verfügung stehen.

Daran anschließend erfolgt die konkrete Behandlung der Parteien- und Beteiligtenvorbringen und die Aufnahme der Stellungnahmen und Einwendungen in die Verhandlungsschrift (Protokollierung).

Nachdem am 03.11.2009 (2. Verhandlungstag) nur noch die Stellungnahme des Vertreters des Sportfischervereins Vösendorf Wienerberger erfolgt ist, und mit Ausnahme der Vertreter der Projektwerberin und der Vertreter des Landeshauptmannes als Behörde gem §24 Abs 3 UVP-G anwesend waren, ist am 2. Verhandlungstag keine neuerliche rechtliche Einführung durch den Verhandlungsleiter sowie Projektvorstellung durch die Antragstellerin erfolgt.

Am zweiten Verhandlungstag erfolgte somit nur die konkrete Behandlung der Parteien- und Beteiligtenvorbringen.

das Umweltverträglichkeitsgutachten ergänzende veterinärmedizinisches Gutachten vom 30.10.2009, erstellt von Herrn o. Univ. Prof. Troxler

Auftrag

Am 22.7. 2009 erging der Auftrag vom BMVIT an den unterzeichneten Univ. Prof. Dr. Josef Troxler ein ergänzendes Gutachten zu veterinärmedizinischen Fragestellungen im Rahmen der UVP zur geplanten ÖBB-Strecke Wien Matzleinsdorf (Meidling) – Wiener Neustadt, zweigleisiger Ausbau der Pottendorfer Linie, im Abschnitt Hennersdorf – Münchendorf zu erstellen.

Bestellung zum nichtamtlichen Sachverständigen vom 22.07. 2009.

Grundlage

Als Grundlage dienten die vom für die gegenständliche UVP beauftragten Büro Kordina ZT GmbH, Schottenfeldgasse 28/6, 1070 Wien, zur Verfügung gestellten Unterlagen, Lagepläne der betroffenen landwirtschaftlichen Stallgebäude, Schallausbreitungskarten sowie sämtliche im UVP-Verfahren erarbeiteten Dokumentationen zur Verfügung gestellt, einschließlich des Prüfbuches zur UVP, Stand Juni 2009.

Ebenfalls zur Verfügung standen die von der Bürgerinitiative „Münchendorf gegen den Ausbau der Pottendorfer Linie als Hochleistungsstrecke“ vom 20.6.2009 (Nr. 15.09) eingereichte Beschwerde bezüglich der Auswirkungen auf die Pferdehaltung (Punkt 8. wirtschaftliche Schäden) und die Beschwerde von Ing. Bernd und Ing. Karin Feichtinger vom 1.7.2009 (Nr. 09.01) bezüglich der Auswirkungen des Lärmes auf die Rinderhaltung zur Verfügung. Das vorliegende Gutachten bezieht sich auf diese zwei Beschwerden in Bezug auf die Auswirkungen des zu erwartenden Lärmes auf die Tiere.

Nr. 15.09: Bürgerinitiative Münchendorf:

In Münchendorf befindet sich der Reitclub Windhof (Kategorisierung als Erholungsfunktion mit der Kurzbezeichnung „M-E2“ gem. Fachbericht Raumplanung, Einlage 18/01) in der Himberger Straße im näheren Untersuchungsraum der Pottendorfer Linie Der angesprochene Reiterhof mitsamt den Stallungen befindet sich an der Himbergerstraße in einer Entfernung von mehr als 300m zur Trasse der Pottendorfer Linie.

Nr. 09.01: Ing. Bernd und Ing. Karin Feichtinger, Rinderstall

Die zur Bahn naheliegenden Gebäude befinden sich unmittelbar südlich der Sportplatzstraße in einer Entfernung von etwa 60 – 70 m zur Trasse der Pottendorfer Linie. Der große etwas zurückversetzte Stall gemäß Angaben als Offenfrontstall gebaut, wobei die offene Seite zur Bahnlinie gerichtet ist, hat eine Entfernung von ca 100 m. Es werden Bio-Rinder gehalten.

In Bezug auf die möglichen Lärmbelastungen an den oben angeführten Standorten standen die Lärmpegelkarten (dBA), dargestellt für den Tag 06.00 Uhr – 22.00 Uhr) und für die Nacht (22.00 – 06.00 Uhr) zur Verfügung.

Gemäß Auftrag muss beurteilt werden, wie weit aus veterinärmedizinischer Sicht der aufkommende Lärm beim Ausbau der Bahnlinie die Tiere beeinträchtigen könnte.

Veterinärmedizinische Beurteilung

Das Hörvermögen von Rindern und Pferden ist dem des Menschen ähnlich, mit der Abweichung, dass diese Tierarten noch höhere Frequenzen als der Mensch wahrnehmen können (HEFFNER UND HEFFNER, 1992). Rinder haben das beste Hörvermögen bei etwa 8000 Hz, Pferde dagegen haben ein breites Spektrum guten Hörvermögens (1000 – 16 000 Hz), während das menschliche Hörvermögen am empfindlichsten zwischen 100 und 3000 Hz ist. Darüber hinaus können aber auch noch höhere oder tiefere Töne wahrgenommen werden (Tab. 1).

Tab. 1: Hörbereiche von Mensch, Pferde und Rind (HEFFNER, 1998)

	Untere Hörschwelle (Hz)	Obere Hörschwelle (Hz)
Mensch	31	17 600
Pferd	55	33 500
Rind	23	37 000

Es wird angenommen, dass Töne, die für den Menschen unangenehm sind auch bei Tieren unangenehm, schmerzhaft oder belastend sein können. Lautäußerungen spielen bei Tieren eine wichtige Funktion in der innerartlichen Kommunikation, in Lernprozessen (akustische Signale der Umwelt, Dressur) wie auch in der Wahrnehmung von möglichen Bedrohungen (Feinderkennung, Feinvermeidung).

Langandauernder Lärm stellt eine nachweisbare Stresssituation für die Tiere dar und plötzlich laut auftönender Lärm (> 110dB) kann sie erschrecken. Somit wirken Lärmbelastungen als Stressor, was negative Auswirkungen auf Gesundheit und Produktivität haben kann. Die Lärmbelastung ist nachweisbar an erhöhten Kortisolwerten, Herzfrequenzen oder an Unruhe. Diese Reaktionen wurden von mehreren Autoren in unterschiedlichem Ausmaß zwischen 70 und 97 dB nachgewiesen. KANITZ et al. (2005) zeigten bei Schweinen, dass die Exposition von Lärm mit einem Pegel von 90 dB 4 Stunden Dauer täglich oder intermittierend Änderungen im neuroendokrinen Regulationssystem und in der Nebennierenrinde bewirkte, was darauf hindeutet, dass die Schwei-

ne einem chronischen Stress ausgesetzt waren, welcher Wohlbefinden, Gesundheit und Leistung negativ beeinflussen kann. KOVALCIK et al. (1981) konnten bei einer Lärmbelastung bis 80 dB keinen Einfluss nachweisen, jedoch bei > 90 dB zeigten Kühe Verhaltensänderungen und verminderte Futteraufnahme. TRNKA, 1977, fand bei einer Steigerung des Lärmpegels von 55 – 75 dB auf 85 – 100 dB bei Kühen der Rasse Dänische Rotbunte keinen nachteiligen Einfluss auf die Milchproduktion, hingegen einen Anstieg von 3% im Stehen, um 5% verringertes Wiederkauen und um 1% kürzere Fresszeit. Auf das gleiche Ergebnis in Bezug auf die Milchproduktion kamen auch SAMBRAUS und HECKER (1985), zugleich konnten sie auch zeigen, dass nach drei Tagen beim Einschalten der Lärmquelle (90 dB) die Tiere keine Reaktion mehr zeigten. Dass sich Tiere an Lärm gewöhnen (Habituation) ist sowohl Praxiserfahrung als auch in wissenschaftlichen Arbeiten nachgewiesen. So zeigen weidende Rinder entlang von Autobahnen kaum Reaktionen auf den Straßenverkehr oder auf vorbeifahrende Schnellzüge. Pferde beachten nach kurzer Zeit den Straßenlärm nicht mehr, während er für den Menschen noch störend wirkt (FRIEND, 2004).

Beurteilung:

Aus den ausgeführten Untersuchungen wird ersichtlich dass bei den oben erwähnten Betrieben nicht mit einer gesundheitlichen Beeinträchtigung der Tiere zu rechnen ist, da die zu Grunde gelegten Schallpegel am Standort der Tierhaltungen unter 65 dB(A) liegen. Die Arbeiten, die eine Beeinträchtigungen nachweisen konnten, lagen über 80 dB. So legt auch die 1. Tierhaltungsverordnung zum Tierschutzgesetz in Österreich für Schweine eine Höchstgrenze der Lärmbelastung von 85 dB(A) fest. Weiters ist darauf hinzuweisen, dass sich bei Tieren nach kurzer Zeit ein Habituationseffekt einstellt. Nicht völlig auszuschließen sind Schreckreaktionen auf Einzelereignisse, vor allem bei Pferden, die nicht habituiert sind. Die Entfernung des Pferdebetriebes von >300 zur geplanten Pottendorfer Linie schließen solche Ereignisse durch vorbeifahrende Züge eher aus. Somit scheinen weitere Maßnahmen als wie sie schon für den Schutz der Bevölkerung getroffen werden für die Tiere nicht notwendig zu sein.

Literatur

- FRIEND, T.H., 2004: Meeting Physical Needs: Environmental Management for Well-Being, in: The well-Being of Farm Animals, Challenges and Solutions, G. John Benson and Bernhard E. Rollin, ed., p. 111-113, Blackwell Publishing, Iowa
- HEFFNER, R.S. und H.E. HEFFNER, 1992: Auditory perception, in: Farm Animals and the Environment, C. Phillips and D. Piggins ed., pages 159-184, CAB int., Wallingford, Oxon, UK
- HEFFNER, H.E., 1998: Auditory Awareness, Applied Animal Behaviour Science, **57**, 259-268
- KANITZ, E., W. Otten, M. Tuchscherer, 2005: Central and peripheral effects of repeated noise stress on hypothalamic-pituitary-adrenocortical axis in pigs, Livestock Production Science, **94**, 213-224
- KOVALCIK, K., M. KOVALCIKOVA, P. FLAK, 1981: Änderungen von Verhalten und Pulsschlag bei Kühen verschiedener Rassen bei akustischer Belastung, Archiv Tierzucht, **24**, 511-520
- SAMBRAUS, H.H. und P.A. HECKER, 1985: Zum Einfluss von Geräuschen auf die Milchleistung von Kühen, Berliner Münchener Tierärztliche Wochenschrift, **98**, 298-302
- TRNKA, J., 1977: The effect of noise on behaviour of Danish Red cows, Animal Production Zivocisna Vyroba, **22**: 9, 665-671

Wien, 30.10. 2009

O. Univ. Prof. Dr. Josef Troxler e. h.

Leitung Tierhaltung und Tierschutz

**Schriftliche Stellungnahme der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie,
Verkehrs-Arbeitsinspektorat vom 19.10.2009**

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, darf auf nachstehende **Rechtsvorschriften** zum Schutz der Arbeitnehmer hinweisen, die von der Genehmigungsbehörde im Rahmen des Genehmigungsverfahrens **zu berücksichtigen** sind:

1. Gemäß § 9 Abs 1 AVO Verkehr ist im Rahmen eines Genehmigungsantrages gemäß § 5 Abs. 1 oder § 24a Abs. 1 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes auch die **Einhaltung** der Anforderungen **des Arbeitnehmerschutzes** nachzuweisen.
2. Gemäß § 9 Abs. 2 AVO Verkehr ist, soweit im Rahmen des Genehmigungsantrages gemäß Abs. 1 **eisenbahnrechtliche Verwaltungsvorschriften berührt** sind und daher Gutachten gemäß §§ 31a Abs. 1, 32a Abs. 3 und 33a Abs. 1 des Eisenbahngesetzes vorzulegen sind, zum Nachweis der Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes § 5 Abs. 2 Z 1 bis Z 6 anzuwenden.
3. Gemäß §§ 31a Abs. 1, 32a Abs. 3 und 33a Abs. 1 EibbG ist im Rahmen des Genehmigungsverfahrens **durch** die vom Antragsteller beizugebenden **Gutachten auch**

zu be weisen, dass das Bauvorhaben, das Schienenfahrzeug oder die eisenbahnsicherungstechnische Einrichtung den **Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes** entspricht. Die Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes muss in den Gutachten **vollständig, schlüssig und nachvollziehbar** nachgewiesen sein.

4. Gemäß § 9 Abs. 2 AVO Verkehr müssen **Gutachten gemäß §§ 31a Abs. 1, 32a Abs. 3 und 33a Abs. 1 EibbG** insbesondere umfassen:

- die Prüfung der Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente gemäß § 5 ASchG,
- die Prüfung der Unterlage für spätere Arbeiten gemäß § 8 BauKG,
- die Prüfung der Explosionsschutzdokumente gemäß VEXAT,
- die Prüfung der Einhaltung der Arbeitnehmerschutzvorschriften (insbesondere ASchG und Verordnungen in Durchführung des ASchG),

- die Prüfung der Einhaltung der sonstigen Rechtsvorschriften zum Schutz der Arbeitnehmer (insbesondere Rechtsvorschriften gemäß § 33 Abs. 3 Z 2 ASchG sowie gemäß Anhang A und Anhang B der AM-VO),
 - die Prüfung des Vorliegens der Voraussetzungen für Ausnahmegenehmigungen gemäß § 95 Abs. 3 Z 2 ASchG.
 - Über die Prüfung und Einhaltung dieser Punkte muss das Gutachten eine konkrete Aussage enthalten.
5. Gemäß § 34b EisbG und § 6 Abs. 1 AVO Verkehr ist im Rahmen des Betriebsbewilligungsverfahrens **durch** eine vom Antragsteller beizugebende **Prüfbescheinigung zu überprüfen und nachzuweisen**, dass die Eisenbahnanlagen und eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung und damit auch den **Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes** entsprechen.
6. Gemäß § 9 Abs. 2 AVO Verkehr muss eine **Prüfbescheinigung oder Erklärung gemäß § 34b EisbG** insbesondere umfassen:
- die Prüfung der Prüfbefunde über die Abnahmeprüfungen, insbesondere gemäß § 7 AM-VO und gemäß § 38 EISbAV,
 - die Prüfung der Durchführung der Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichnung gemäß KennV,
 - die Prüfung der Aktualisierung der Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente gemäß § 5 ASchG, der Unterlage für spätere Arbeiten gemäß § 8 BauKG und der Explosionsschutzdokumente gemäß VEXAT,
 - die Prüfung der Einhaltung und Umsetzung der Arbeitnehmerschutzvorschriften (insbesondere ASchG und Verordnungen in Durchführung des ASchG),
 - die Prüfung der Einhaltung und Umsetzung der sonstigen Rechtsvorschriften zum Schutz der Arbeitnehmer (insbesondere Rechtsvorschriften gemäß § 33 Abs. 3 Z 2 ASchG sowie gemäß Anhang A und Anhang B der AM-VO),
 - die Prüfung der Einhaltung und Umsetzung der Voraussetzungen für Ausnahmegenehmigungen gemäß § 95 Abs. 3 Z 2 ASchG.
 - Über die Prüfung und Einhaltung dieser Punkte muss die Prüfbescheinigung bzw. Erklärung eine konkrete Aussage enthalten.

7. Gemäß §§ 93 Abs. 1 Z 4 und Abs. 2 sowie 94 Abs. 1 Z 4 und Abs. 2 ASchG sind die **Belange des Arbeitnehmerschutzes** von der Genehmigungsbehörde im eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren **zu ber ücksichtigen** und dürfen die eisenbahnrechtlichen Genehmigungen nur erteilt werden, wenn Arbeitnehmerschutzvorschriften der Genehmigung nicht entgegenstehen und zu erwarten ist, dass Gefährdungen für die Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer vermieden werden.
8. Ergänzend dazu bietet die Arbeitsaufsichtsbehörde (Verkehrs-Arbeitsinspektorat) für den Anwender aufbereitete Zusammenstellungen der wichtigsten Rechtsvorschriften für Eisenbahnanlagen und Schienenfahrzeuge an (**Schwerpunktkonzept Eisenbahnanlagen, Schwerpunktkonzept Eisenbahnfahrzeuge**), die als Informationsbroschüren erhältlich bzw. auf der Homepage des Verkehrs-Arbeitsinspektorates (www.bmvit.gv.at/vai) abrufbar sind.

Die übermittelten Unterlagen werden daher ohne weitere Beurteilung als Beilage retourniert. Die Überprüfung der Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes wäre somit von der Genehmigungsbehörde durch Prüfung und Auswertung der Gutachten sowie Prüfbescheinigung oder Erklärung im Sinne der obigen rechtlichen Rahmenbedingungen vorzunehmen.

Um Übermittlung einer schriftlichen Ausfertigung der Verhandlungsschrift und des Bescheides wird ersucht.

Dr. Reinhart Kuntner (elektronisch gefertigt)

Urkundenvorlage der ÖBB-Infrastruktur AG, vertreten durch Herrn DI Gert Grauwald:

1. Im Umweltverträglichkeitsgutachten wurden von den Sachverständigen für Gewässerökologie und für Fischereiwirtschaft verschiedene Spezifizierungen betreffend den Krottenbach und den Teich in Hannersdorf gefordert (siehe Kapitel 5.1.1. Maßnahmen 92 bis 106 des UVP-GA).
2. In der Zwischenzeit hat die Antragstellerin die vorgesehene Maßnahmen im vorhabensgegenständlichen Abschnitt des Krottenbaches sowie für den Teich in Hannersdorf durch Vorlage weiterer Unterlagen – für das naturschutzrechtliche Genehmigungsverfahrens erstellt – im Sinn der genannten Auflagenvorschläge spezifiziert. Die Antragstellerin legt diese Spezifizierung des Vorhabens (siehe Beilagen ./1, ./2) der Behörde mit dem Ersuchen vor, sie als Vorhabensbestandteil zur Kenntnis zu nehmen.
3. Durch die Spezifizierung betreffend den Teich Hannersdorf kommt es zu einer geringfügigen Verschiebung der Ausgleichsfläche im Bereich der Überschar Hannersdorf I, GSt-Nr. 354, EZ 45, GB 16112 Hannersdorf, an der die Wienerberger AG Bergbauberechtigte ist. Im Hinblick auf die am 27.7.2009 eingebrachte Präzisierung des Genehmigungsan-

trages bezieht sich der Antrag auf Erteilung der Genehmigung gemäß § 153 Abs 2 Min-roG nunmehr auf diese aktuelle Modellierung des Teiches.

4. Vor Zuständigkeitsübergang nach § 24h Abs 3 UVP-G kann ein Vorhaben geändert werden, ohne dass die bisher durchgeführten Schritte der Umweltverträglichkeitsprüfung zu wiederholen sind, soweit durch die Änderung Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung Rechnung getragen wird (§ 24g Abs 1 Z 1 UVP-G). Ein solcher Fall liegt hier vor: Durch die Spezifizierung wird den Auflagen des Umweltverträglichkeitsgutachtens Rechnung getragen.

Für die ÖBB-Infrastruktur Bau AG
DI Gert Grauwald e.h.

Stellungnahme des Verhandlungsleiters (Fragen an den Sachverständigen für Wasserbautechnik)

Da sich am zweiten Verhandlungstag (03.11.2009) noch Fragen an den Sachverständigen für Wasserbautechnik (DI Schaar) ergeben haben, dieser aber nicht mehr im Verhandlungslokal anwesend war, wurden die nachstehenden Fragen telefonisch bzw. mündlich an den Sachverständigen übermittelt:

Zur Stellungnahme des NÖ Straßendienstes wurde seitens des Sachverständigen Folgendes ausgesagt

1) Der NÖ Straßendienst weist in seiner Stellungnahme darauf hin, dass alle Pumpwerke in Unterführungen von Landesstraßen mit elektronischen Störmeldern auszustatten sind. Diesbezüglich wird aus wasserbautechnischer Sicht auf die zur Oberflächenentwässerung vorgeschlagene zwingend erforderliche Maßnahme eines Fernüberwachungssystems für Pumpwerke hingewiesen.

Der NÖ Straßendienst erlaubt die Ableitung von Oberflächenwässern aus dem Eisenbahnbereich auf Straßengrund nur unter gesonderter Zustimmung. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass die Entwässerungseinrichtungen für Bahn und Straße weitestgehend getrennt projektiert sind. Lediglich für die Fuß und Radwegunterführung sowie die Straßenunterführung der L2005 sind gemeinsame Versickerungseinrichtungen für Straßen- und Bahnwässer vorgesehen.

Seitens der Projektwerberin wird hiezu berichtet, dass auf Wunsch der Landesregierung in diesem Bereich die Straßenwässer von den Bahnwässern getrennt werden (MÜ9 Straße von MÜ 5 getrennt). Um gutachterliche Stellungnahme wird ersucht.

2) Seitens der „Bürgerinitiative“ Münchendorf gegen den Ausbau der Pottendorfer Linie als Hochleistungsstrecke“ wurde auch beantragt die Auswirkungen auf die Abflusssituation im Fall von Hochwassersituation des Bahndammes zu untersuchen.

Hiezu wird ebenfalls um eine entsprechende gutachterliche Stellungnahme ersucht.

Mag. Michael Andresek

Schriftliche Stellungnahme des Amtssachverständigen für Wasserbautechnik zu den Fragen des Verhandlungsleiters vom 03.11.2009:

ad 1)

Die geplante Trennung der Bahn- und Straßenwässer wird zur Kenntnis genommen und kann aus wasserbautechnischer Sicht positiv beurteilt werden.

ad 2)

Die Bahntrasse liegt abgesehen von den Gewässerquerungen im Bereich Achau und im Bereich Münchendorf in Hochwasserabflussbereich. Die Lage im Hochwasserabflussbereich ergibt sich im Bereich Achau durch den Rückstau beim Durchlass des Krottenbaches im Hochwasserfall. Die Situation wurde in meinem bisherigen Stellungnahmen bereits beurteilt. An dieser Stelle wird zusammenfassend wiedergegeben, dass durch die Verbreiterung der Strecke im Rückstaubereich des Krottenbaches ein vernachlässigbarer Retentionsraumverlust gegeben ist.

Im Bereich Münchendorf wurde eine Flutbrücke für den schadlosen Vorlandabfluss der Triesting in Abstimmung mit dem Hochwasserschutzprojekt der Triesting projektiert.

Zusammenfassend wird festgestellt, dass die Lage der Bahnstrecke im Hochwasserabflussbereich bei der Planung mit ausreichender Genauigkeit berücksichtigt. Eine Verschlechterung des Hochwasserschutzes durch die geplante Bahnstrecken ist nicht zu erwarten.

Dipl.-Ing. Wolfgang Schaar e.h.

Stellungnahme der Vertreters des Landeshauptmannes von Niederösterreich als gem. §24 Abs. 3 UVP-G2000 zuständigen Behörde vertreten durch Herrn Mag. Paul Sekyra und Herrn Dipl.-Ing. (FH) Wolfgang Hackl

Zum gegenständlichen Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren ist festzuhalten, dass die ÖBB-Infrastruktur AG beim Landeshauptmann von NÖ einen Antrag auf Genehmigung gem. Rohrleitungsgesetz und WRG gestellt hat.

Derzeit ist beabsichtigt bis Ende Dezember 2009 die Vollständigkeitsprüfung durch die beigezogenen Sachverständigen abzuschließen.

Bis Februar/März 2010 sollen die entsprechenden Gutachten erstellt werden und bis März/April 2010 eine öffentliche mündliche Verhandlung durchgeführt werden.

In der Folge soll bis April/Mai 2010 ein entsprechender Bescheid erlassen werden.

Mag. Paul Sekyra e.h.

DI (FH) Wolfgang Hackl e.h.

Ergänzende Stellungnahme von Landeshauptmannes von Niederösterreich als gem. §24 Abs. 3 UVP-G 2000 zuständigen Behörde vertreten durch Herrn Mag. Paul Sekyra und Herrn Dipl.-Ing. (FH) Wolfgang Hackl

Im Zuge der gegenständlichen Verhandlung wurde ausgeführt, dass eine Verlegung des Krottenbaches, welcher öffentliches Wassergut darstellt, geplant ist. Diese Verlegung wurde aufgrund von naturschutzfachlichen Forderungen im Zuge der Umweltverträglichkeitsprüfung notwendig. Da es sich nicht um die Errichtung oder Änderung einer Eisenbahnanlage handelt, ist die Zuständigkeit des Landeshauptmannes von NÖ als Wasserrechtsbehörde in Verbindung mit § 24 Abs 3 UVP-G 2000 gegeben. Nach Ansicht der zuständigen Wasserrechtsbehörde handelt es sich um ein gemäß WRG genehmigungspflichtiges Vorhaben. Bisher wurde diesbezüglich kein Antrag gestellt.

Es ist daher der von der ÖBB-Infrastruktur AG gestellte wasserrechtliche Antrag entsprechend zu erweitern und die nötigen Projektsparien sind bis 31.12.2009 (4-fach in Papier, 1-fach elektronisch) vorzulegen.

Weiters wird darauf hingewiesen, dass empfohlen wird, sich diesbezüglich mit dem Landeshauptmann von NÖ als Verwalter des öffentlichen Wassergutes in Verbindung zu setzen.

Zur Frage der Erweiterung/Abänderung des bestehenden Hennersdorfer-Teiches ist zunächst Folgendes festzuhalten:

Die genaue Bestandsdauer dieses Gewässers ist derzeit nicht bekannt, seitens des Landeshauptmanns als Wasserrechtsbehörde wird jedoch davon ausgegangen, dass der Teich an sich nicht konsenswidrig besteht. Nach Aussagen der Vertreter der ÖBB-Infrastruktur AG und des Vertreters des Sportfischereivereines Vösendorf Wienerberger besteht kein im Wasserbuch eingetragener Konsens betreffend die Nutzung des Gewässers als Fischteich. Der bestehende Teich steht im Eigentum des Sportfischereivereines Vösendorf Wienerberger.

Seitens der ÖBB-Infrastruktur AG wurde einerseits im Zuge des eisenbahnrechtlichen Verfahrens die Verfüllung eines Teils des Teiches zur Errichtung einer Eisenbahnanlage beantragt und andererseits beim Landeshauptmann von NÖ als Wasserrechtsbehörde die Erweiterung des Teichs als Ersatz für die Verfüllung beantragt. Diese Erweiterung soll auf einem Grundstück, das sich im Eigentum der Wienerberger Baustoffindustrie AG befindet, erfolgen.

Zu den Zuständigkeiten ist dazu festzuhalten, dass das BMVT für die Genehmigung gemäß Eisenbahngesetz in Verbindung mit den Bestimmungen des WRG und des UVP-G für die Verfüllung und Errichtung der Eisenbahnanlage zuständig ist. Für die Erweiterung des Teichs ist der Landeshauptmann von NÖ als Wasserrechtsbehörde gemäß § 24 Abs 3 UVP-G in Verbindung mit § 32 WRG zuständig. Für den bestehenden Teich ist die Bezirkshauptmannschaft Mödling als Wasserrechtsbehörde weiterhin zuständig.

Zur geplanten weiteren Vorgehensweise:

Der von der ÖBB-Infrastruktur AG gestellte Antrag betreffend die Erweiterung/Änderung des bestehenden Teiches soll unverändert aufrecht bleiben, d.h. dass das beantragte Vorhaben nur die Erweiterung eines Teiches ohne Nutzung als Fischteich umfasst. Die Erweiterung soll einerseits aus Gründen des Ausgleichs des Flächenverlustes und andererseits aus gewässerökologischen Gründen erfolgen.

Im anhängigen Wasserrechtsverfahren betreffend die Erweiterung soll weder eine konkrete Festlegung der Nutzung des bestehenden Teiches als Fischteich noch eine über den Gemeingebrauch hinausgehende Nutzung der Erweiterungsflächen bewilligt werden.

Nach Abschluss der beim BMVIT und beim Landeshauptmann von NÖ als Wasserrechtsbehörde anhängigen Wasserrechtsverfahren besteht grundsätzlich die Möglichkeit, dass durch den Sportfischerverein Vösendorf Wienerberger die ausdrückliche Festlegung eines Konsenses, der die Nutzung der gesamten Wasserfläche als Fischteich vorsieht, bei der Bezirkshauptmannschaft Mödling als zuständige Wasserrechtsbehörde beantragt wird.

Seitens des Landeshauptmanns von NÖ als Wasserrechtsbehörde wird empfohlen, betreffend die zukünftige Nutzung und den Eigentumsübergang betreffend jene Flächen, auf denen die Erweiterung des Teiches erfolgen soll, im Vorfeld eine zivilrechtliche Einigung herbeizuführen.

Seitens des Vertreters des Landeshauptmanns von NÖ als Wasserrechtsbehörde wird betreffend die rechtliche Beurteilung Rücksprache mit der zuständigen Fachabteilung des Amts der NÖ Landesregierung gehalten werden.

Mag. Paul Sekyra e.h.

DI (FH) Wolfgang Hackl e.h.

Stellungnahme von Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend, Abteilung IV/11, vertreten durch Herrn DI Gunther Dauner:

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie hat mit E-Mail vom 29. Juli 2009, GZ BMWFJ-68.000/0094-IV/11/2009, das Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend über den geplanten zweigleisigen Ausbau der "Pottendorferlinie" im Abschnitt Hengersdorf - Münchendorf der ÖBB Strecke Wien – Wr, Neustadt in Kenntnis gesetzt.

Hierfür wird ein UVP-Verfahren durchgeführt und durch die geplante Trassenführung sind Bergbaugebiete betroffen.

Mit Edikt vom 22. September 2009, GZ. BMWFJ-68.500/0011-IV/11/2009, wurde das Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend u. a. zur öffentlichen Verhandlung im Großverfahren am 2. November und 3. November 2009 geladen.

Bislang ergibt sich folgender Sachverhalt für die vom Eisenbahnbau betroffenen Bergbaugebiete:

Für Baumaßnahmen, die bergbaufremde Bauten im Bergbaugebiet betreffen, kommen die §§ 153 sowie 156 MinroG idgF zur Anwendung.

Als Bergbaugebiete gelten gem. § 153. Abs. 1 MinroG u a Grundstücke und Grundstücksteile innerhalb der Begrenzungen von Grubenmaßen und Überscharen.

Anhand der vorgelegten Unterlagen, konnte festgestellt werden, dass durch den gegenständlichen ÖBB-Eisenbahnbau die Überscharen "Hennersdorf II" und "Biedermannsdorf II" der Mineralstoffverwertungsgesellschaft mbH sowie die Überscharen "Biedermannsdorf I" und "Hennersdorf I" der Wienerberger AG betroffen sind. In diesen Bergbaugebieten kommt der nach § 3 MinroG eingestufte bergfreie mineralische Rohstoff "Ton" vor.

Gem. § 153 Abs. 2 MinroG dürfen in Bergbaugebieten nach Maßgabe des § 156 Bauten und andere Anlagen, soweit es sich nicht um Bergbauanlagen handelt, nur mit Bewilligung der Behörde errichtet werden. Dies gilt auch bei wesentlichen Erweiterungen und Veränderungen der Anlagen. Aus den UVP-Unterlagen ergibt sich, dass eine effektive Fläche von ca. 3 ha bis 4 ha für die Tongewinnung durch die Baumaßnahmen verloren geht.

Das Mineralrohstoffgesetz sieht gem. § 156. Abs. 1 nachstehende Versagensgründe für die Bewilligung nach § 153 Abs. 2 von bergbaufremden Anlagen im Bergbaugebiet vor:

1. durch die Errichtung des geplanten Baus oder einer anderen geplanten Anlage im Bergbaugebiet die Gewinnungs- oder Speichertätigkeit in diesem verhindert oder erheblich erschwert wird, es sei denn, der Bergbauberechtigte nimmt die erhebliche Erschwerung der Gewinnungstätigkeit auf sich oder
2. eine wesentliche Veränderung des geplanten Baus oder der geplanten anderen Anlage durch Bodenverformungen nicht ausgeschlossen werden kann und Bodenverformungen oder deren Auswirkungen nicht durch geeignete Maßnahmen oder Sicherheitsvorkehrungen (Abs. 2) vermieden werden können oder
3. durch den geplanten Bau oder die geplante andere Anlage ein möglichst vollständiger Abbau des Vorkommens nicht mehr möglich ist.

Festgestellt wird, dass durch die ggstdl. Eisenbahnbaumaßnahme die Gewinnung mineralischer Rohstoffe auf Teilflächen verhindert wird.

Am Verhandlungstag wurde dem Vertreter des Bundesministeriums für Wirtschaft, Familie und Jugend ein unterfertigter Aktenvermerk vom 29. Juli 2009 übergeben in dem die Wienerberger AG mit der ÖBB Bau AG über eine Grundeinlösung für das Grundstück Nr. 354 in der KG Hennersdorf und für das Grundstück Nr. 1102 in der KG Biedermannsdorf übereinkommen.

Auf Grund des vorliegenden Sachverhaltes kann dem Projekt aus mineralrohstoffrechtlicher Sicht zugestimmt werden, wenn für die durch den Eisenbahnbau verlorengelassenen Abbauflächen in den vier o. a. angeführten Überscharen tatsächlich "Ersatzflächen" in dem verlorengelassenen Ausmaß geschaffen werden (Rohstoffsicherung).

Diese "Ersatzflächen" haben neben das durch die Trassenerrichtung tatsächlich beanspruchte Flächenausmaß, auch das Ausmaß von allfälligen "Eisenbahnsicherheitsbereichen" entlang der Trasse, weiters auch die Fläche, die durch die Teilverlegung des Teiches bei Hennersdorf in die Überscharen "Hennersdorf I" auf dem Grundstück Nr. 354, KG Hennersdorf, für einen Abbau verloren geht, zu enthalten.

Folgende Punkte sollten im Projekt bzw. wenn nicht bereits in Gesetzen geregelt in den Bescheidauflagen Berücksichtigung finden:

Der "Eisenbahnsicherheitsbereich" gegenüber den Bergbaugebieten ist einzumessen und in der Natur deutlich in geeigneter Art und Weise zu kennzeichnen.

Eine allfällige Entwässerung von der Eisenbahnanlage in das Bergbaugebiet ist durch geeignete Maßnahmen zu unterbinden.

Um Bescheidübermittlung wird höflichst ersucht.

DI Gunther Dauner e.h.

Stellungnahme des Verhandlungsleiters

Seitens der ÖBB wird im Zuge der Verhandlung nachfolgende schriftliche Stellungnahme (Aktenvermerk) der Fa. Wienerberger Ziegelindustrie GmbH vorgelegt

Mag. Michael Andresek e.h.

Aktenvermerk von der Besprechung am 29.07.2009 bei der Wienerberger Ziegelindustrie GmbH 2332 Hennersdorf, Hauptstraße 2:

Teilnehmer:	Wienerberger	DI. Sammer + Betriebsleiter
	ÖBB Bau AG	Ing. Seufert, Ing. Frömel

Herrn Sammer wurde das Projekt anhand des Lageplanes nochmals vorgestellt und die Auswirkungen auf die Firma Wienerberger erklärt.

Da bei der Hochlage der Pottendorfer Linie eine Anbindung der Anschlussbahn Wienerberger von Norden nicht mehr möglich ist, wurde die Anschlussbahn so umgeplant, dass die Anbindung der AB an die Pottendorfer Linie von Süden erfolgt.

Durch die Linienverbesserung bzw. Erhöhung der Kurvenradien der Strecke auf Grund der Erhöhung der maximal möglichen Geschwindigkeit, rücken die Streckengleise Richtung Osten ab, wodurch sich der notwendige Platz für die zukünftige Anschlussbahn ergibt.

Die geplante Anschlussbahn endet vor dem bestehenden Förderband der Fa. Wienerberger. Dabei wurde vom Betriebsleiter erklärt, dass die Firma Wienerberger das Förderband abtragen wird, damit das Anschlussbahngleis bis zum derzeitigen Gleisabschluss verlängert werden kann und der Warenumschat entsprechend dem heutigen Bestand gewährleistet ist. Mit diesen Adaptierungen ist die Fa. Wienerberger mit der vorliegenden Anschlussplanung einverstanden.

Bei km 10,9 und km ca. 10,4 benötigen die ÖBB Infrastruktur AG für den Ausbau, einen Teil der Grundstücke Nr. 354 EZ 45 KG Hennersdorf u. Nr. 1102 EZ227 KG Biedermannsdorf, wo ein Abbaurecht der Firma Wienerberger von mineralischen Rohstoffen nach dem MinroG §3Abs1Z4 besteht.

Die Fa. Wienerberger ist mit der Grundeinlöse einverstanden. Verhandlung darüber beginnen nach Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baubewilligung.

Für die Wienerberger AG – nur hinsichtlich der Grundeinlösung und vorbehaltlich einer privatrechtl. Einigung über die Bedingungen der Grundeinlösung.

Für den Vermerk:

e.h. Seufert

Stellungnahme des NÖ-Straßendienstes, Abteilung Landesstraßenfinanzierung und –verwaltung (ST4) vertreten durch die Herrn Ing. Markus Kuttenberger

Gegen die Genehmigung des verhandlungsgegenständlichen Vorhabens wird bei Einhaltung bzw. Beachtung der nachstehend angeführten Punkte grundsätzlich kein Einwand erhoben.

Vom 2-gleisigen Ausbau der Pottendorfer Linie im Abschnitt Hennersdorf- Münchendorf km 7,6 - km 20,8 und der ÖBB Strecke Wien Zvbf.-Felixdorf, Trassenverschwenkung Aspangbahn km 14,4 - km 16,2 ist aus der Sicht des NÖ Straßendienstes folgende Straße betroffen:

1. L 2008 bei Bahn-km 9,445, Str-km 3,112 (derzeit EK)
2. B 11/L2079, Bahn-km 13,284, Str.km 10,683 (derzeit EK)
3. B 16, Bahn-km 14,403, Str.km 10,199 (derzeit höhenbeschränkte Unterführung)
4. L 2079, Bahn-km 14,742, St.km 2,721, (derzeit EK)
5. 5 L 2005, Bahn-km 18,706, Str.km 6,713

Sämtliche Projekte, das sind die Straßenprojekte inkl. der konstruktiven Detailpläne bei der Unterführungen und Brücken gemäß § 12 NÖ Straßengesetz 1999 inkl. Wasserrecht, sind im engsten Einvernehmen mit den jeweils zuständigen Abteilungen des NÖ Straßendienstes (Abt. Landesstraßenfinanzierung und –verwaltung (ST4), der NÖ Straßenbauabteilung 2, Tulln und der Abteilung Brückenbau auszuarbeiten. Das Projekt muss die für die notwendigen Genehmigungen erforderlichen Angaben enthalten.

Aus dem Bau und der Erhaltung der Bahnanlage dürfen dem NÖ Straßendienst keine Kosten bzw. Mehrkosten erwachsen, bzw. ist ein entsprechendes Übereinkommen rechtzeitig vor Baubeginn abzuschließen.

Für zusätzliche konstruktive Objekte (Weiße Wannern, Brücken, Pumpwerke, Versitzbecken, etc.) bzw. neue Entwässerungsanlagen im Unterführungsbereich sind dem NÖ Straßendienst die Erhaltungsmehraufwendungen finanziell abzugelten. Dies ist in entsprechenden Übereinkommen rechtzeitig vor Baubeginn abzuschließen.

Erst nach Abschluss des Übereinkommens werden seitens des Landes NÖ, NÖ Straßendienst die erforderlichen Bewilligungen gemäß § 12 NÖ Straßengesetz 1999 beantragt.

Durch die Errichtung der Bahnanlage sowie nach deren Fertigstellung darf die Erhaltung und die Nutzung der Straßen nicht beeinträchtigt werden. Unvermeidbare Erschwernisse sind dem NÖ Straßendienst entsprechend finanziell abzugelten.

Die Baumaßnahmen sind im Einvernehmen mit dem NÖ Straßendienst durchzuführen. Dem NÖ Straßendienst dürfen aus dem Bau, dem Bestand und der Nutzung der Anlage keine Schäden erwachsen. Entsprechende Beweissicherungen der betroffenen Landesstraßen, wo die Massentransporte abgewickelt werden, sind im Einvernehmen mit der jeweils zuständigen Abteilung des NÖ Straßendienstes (NÖ Straßenbauabteilung 2, Tulln) rechtzeitig vor Baubeginn (mindestens 2. Monate) durchzuführen (gemäß § 16 NÖ Straßengesetz 1999, LBGL 8500-0), wobei die ÖBB bzw. deren Rechtsnachfolger als alleiniger Vertragspartner anzusehen ist (nicht bauausführende Firma, Subunternehmen, Zulieferfirmen, etc.).

Vor Baubeginn sind auf jenen Straßen, wo vermehrt Massentransporte stattfinden, von der ÖBB Verkehrszählungen durchzuführen, und diese dem NÖ Straßendienst bekanntzugeben. Weiters sind die Routen, wo Massentransporte stattfinden, in entsprechenden Straßenkarten ersichtlich zu machen und sind die zur Benützung vorgesehenen Straßenzüge vom NÖ Straßendienst freizugeben. Sollten aus irgendwelchen Gründen die Straßenzüge für die Massentransporte nicht geeignet sein, so ist von der ÖBB ein neues Massentransportkonzept vorzulegen. Die Menge der Massentransporte ist ebenfalls rechtzeitig vor Baubeginn dem NÖ Straßendienst, NÖ Straßenbauabteilung 2, Tulln, bekanntzugeben. Allfällige Einwendungen seitens des Bewilligungswerbers unter Hinweis auf das NÖ Straßengesetz 1999 bzw. wird entgegengehalten, dass die vorangeführten Interessen des NÖ Straßendienstes auch dann Berechtigung haben, wenn sie in einem Materien-gesetz nicht vollständig enthalten sind. Der Bewilligungswerber ist auch nicht berechtigt, die Wahrung von Interessen des NÖ Straßendienstes, welche nicht in einem Gesetz geregelt sind, im gegenständlichen Verfahren abzulehnen.

Alle Maßnahmen zur Sicherung der Bahnanlage vor etwaigen Auswirkungen der Nutzung der Straßen und deren Erhaltung gehen zu Lasten des Bauwerbers bzw. dessen Rechtsnachfolgers.

Bezüglich etwaiger Einbauten in die jeweiligen betroffenen Straßenzüge ist das Einvernehmen mit den Einbautenträgern vor Baubeginn herzustellen. Die Kosten sind auf jeden Fall von der ÖBB zu tragen.

Weiters sind vor Baubeginn die erforderlichen Sondernutzungsverträge mit dem NÖ Straßendienst abzuschließen (§ 18 NÖ Straßengesetz 1999).

Die Projekte einschließlich der Brücken und Unterführungen haben die für die notwendigen Genehmigungen erforderlichen Angaben zu enthalten.

Die Genehmigung mit Ausnahme der Genehmigung gemäß § 12 NÖ Straßengesetz 1999 sind von der ÖBB zu erwirken. Nach Abschluss der Bauarbeiten ist vor Verkehrsfreigabe der Straßenbau-

werke seitens der ÖBB bei der zuständigen Bezirkshauptmannschaft um Verkehrsverhandlung anzusuchen. Die Vorschriften bzw. Auflagen sind von der ÖBB zu erfüllen. Alle Auflagen aus den vorliegenden Bescheiden, welche für die Realisierung des vorliegenden Projektes erforderlich sind, sind durch und von der ÖBB bis spätestens rechtzeitig vor Verkehrsfreigabe zu erfüllen

Nähere Details wie z.B. Bauaufsicht, begleitende Kontrolle, Erhaltung, etc. müssen noch mit entsprechenden Verwaltungsübereinkommen zwischen der ÖBB und dem NÖ Straßendienst festgelegt werden.

Durch Vorschriften in Behördenverfahren - wie z.B. im wasserrechtlichen Verfahren - dürfen dem NÖ Straßendienst keine zusätzlichen Kosten gegenüber dem derzeitigen Zustand erwachsen.

Eine Übernahme von Pumpwerken allfälligen Versitzbecken inkl. aller wasserrechtlichen Auflagen (z.B. Beprobungen etc.) für Straßenwässer ist nur dann möglich, wenn in entsprechendem Übereinkommen dem NÖ Straßendienst die Erhaltungsmehraufwendungen finanziell abgegolten werden.

Alle Pumpwerke in Unterführungen von Landesstraßen sind mit elektronischen Störmeldern (Ausfall der Pumpe, Strom, Standortmeldung usw.) auszustatten. Die Störmeldungen sind an eine durchgehend besetzte Straßenmeisterei per Handy zu übertragen.

Nach Abschluss der Bauarbeiten sind die Grundgrenzen im Einvernehmen mit dem NÖ Straßendienst auf Kosten des Bauwerbers festzulegen. Dies gilt auch für die grundbücherliche Durchführung.

Bei Unterführungsbauwerken ist besonders auf eine entsprechende Ausleuchtung bzw. Belichtung und Sichtweite (Stand der Technik) zu achten.

Die Bauvorhaben haben den derzeit geltenden technischen und rechtlichen Vorschriften und gesetzlichen Bestimmungen zu entsprechen.

Ohne Zustimmung des NÖ Straßendienstes dürfen Oberflächenwässer, insbesondere Wässer von den Eisenbahnanlagen, nicht auf Straßengrund abgeleitet bzw. in die Straßenentwässerungsanlagen eingeleitet werden, sondern sind im Einvernehmen mit den zuständigen Behörden abzuleiten.

Die ÖBB haftet dem NÖ Straßendienst für alle Schäden, auch für Grundwasserverunreinigungen und deren Behebung, die durch den Bau und die Erhaltung der gegenständlichen Anlagen veranlasst werden sollten bzw. hat die ÖBB dem NÖ Straßendienst vollen Regress zu leisten.

Diese Stellungnahme des NÖ Straßendienstes samt allen Forderungen sowie die abgeschlossenen Übereinkommen gelten auch für den zukünftigen Erhaltungsträger bzw. Betreiber und sind auf diesen zu überbinden.

Ing. Kuttenger e.h.

Stellungnahme der Niederösterreichischen Umwelthanwaltschaft, vertreten durch Herrn DI Herbert Beyer:

Ich wende zum Vorhaben ergänzend ein:

Ausgehend vom humanmedizinischen Teil des Umweltverträglichkeitsgutachtens geht die NÖUA davon aus, dass die vom humanmedizinischen Sachverständigen vorgeschlagenen Auflagen in den UVP-Bescheid Aufnahme finden, da ansonst die Umweltverträglichkeit des Projektes jedenfalls in Frage gestellt werden muss. Die heutige Aussage, des Verhandlungsleiters, dass für die UVP-Behörde lediglich die gesetzlichen Grundlagen (insbesondere die SchiV) maßgebend sind, würde hingegen bedeuten, dass eine wesentliche Aussage des humanmedizinischen Sachverständigen, nämlich die Bedachtnahme auf Spitzenpegel, keine Beachtung finden würde.

Auf eine Berücksichtigung des Spitzengrenzwertes im UVP-Bescheid kann nur dann verzichtet werden, wenn nachgewiesen wird, dass diesem Kriterium wie es der Sachverständige definiert hat bereits im Projekt an allen exponiertesten Punkten entsprochen wurde.

Für die Niederösterreichischen Umwelthanwaltschaft

DI Herbert Beyer e.h.

Stellungnahme des Verhandlungsleiters zur Stellungnahme der Niederösterreichischen Umwelthanwaltschaft:

Seitens des Verhandlungsleiters wurde, unvorgreiflich der Entscheidung im gegenständlichen Verfahren auf die Bestimmung des § 24f Abs 2 UVP-G 2000, letzter Satz hingewiesen, wonach bei Einhaltung der Grenzwerte der SchiV durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen von der Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens auszugehen ist.

Mag. Michael Andresek e.h.

Stellungnahme von Herrn GR Herbert Hofer, Rothneusieder Straße 31, 2332 Hennersdorf, Grundstück Nr. 157

Ich bin durch das gegenständliche Vorhaben wie folgt betroffen:

Als Gemeinderat der Gemeinde Hennersdorf möchte ich folgende **Anregung** an die bescheiderrlassende Behörde des BMVIT abgeben.

Die Behörde wird ersucht, aufgrund des besonderen Aspektes bei der Lärmbelastung bei der Gemeinde Hennersdorf, die Gemeinde hatte bisher keinen Bahnverkehr in der Nacht von 22:00 bis 05:30 Uhr, folgende Auflagen vorzuschreiben:

Anregung:

- Für nächtliche Güterzugsfahrten von 22:00 bis 06:00 Uhr
- eine niedrigere Geschwindigkeit (entsprechend geringer als 100 km/h)
- im Siedlungsbereich Hennersdorf.

Herber Hofer e.h. (Umweltgemeinderat)

Stellungnahme der Gemeinde Münchendorf, vertreten von Herrn Bgm. Josef Ehrenberger, Trumauerstraße 1, 2482 Münchendorf:

Ich bin durch das gegenständliche Vorhaben wie folgt betroffen:

Ich bin Bürgermeister der Gemeinde Münchendorf und vertrete die Anliegen der Gemeinde Münchendorf zum gegenständlichen Vorhaben.

Ich wende zum Vorhaben ergänzend ein:

Dass die geplanten Lärmschutzmaßnahmen im Ortsbereich der Gemeinde Münchendorf als nicht ausreichend beachtet werden. Zwar wird der Kernbereich der Gemeinde durch 5 m hohe Lärmschutzwände gesichert, die sowohl nach Norden als auch nach Süden relativ schnell bis auf 1,5 m abflachen.

Seitens der Gemeinde Münchendorf wird daher gefordert, die Lärmschutzwände in jener Höhe auszuprägen, damit ein Lärmschutz für alle Objekte in der von Herrn Univ. Prof. Neuberger in seinem Gutachten angeführten maximalen dBA, erreicht wird.

Weiters wird nochmals darauf hingewiesen, dass alle in der Stellungnahme der Gemeinde Münchendorf geforderten zusätzlichen Verkehrsmaßnahmen umgesetzt werden.

Besonders wird gefordert, die während der Bauphasen auftretenden Beeinträchtigungen auf ein Mindestmaß zu reduzieren. Dazu gehören die Einhaltung der Lärmemissionen, weiters die jederzeit mögliche Erreichbarkeit aller Ortsteile sowie ein Nacht- und Wochenendbauverbot.

Der Güterzugsverkehr während der Nachtstunden darf nur das Mindestbetriebsausmaß erreichen. Eine Umleitung von Zügen, die derzeit die Strecke Wampersdorf – Gramatneusiedl als Zulauf zum Zentralverschiebebahnnhof haben, darf nicht über die Pottendorfer Linie erfolgen.

Ich fordere daher:

Die Umsetzung bzw. Einhaltung der oben angeführten Maßnahmen.

Josef Ehrenberger e.h. (Bürgermeister)

Stellungnahme der Bürgerinitiative „Münchendorf gegen den Ausbau der Pottendorfer Linie als Hochleistungsstrecke“, vertreten durch Herrn Mag. Peter Hadler:

Durch das gegenständliche Vorhaben wie folgt betroffen:

Der Bürgerinitiative wurde die Parteistellung mit Note des BMVIT vom 21.8.2009 zuerkannt.

Ich wende zum Vorhaben ergänzend ein:

Die schriftlich erhobenen Einwendungen werden aufrecht erhalten. Ergänzend wird eingewendet, dass durch die Antragstellerin eine rechtlich nicht zulässige Aufteilung eines Gesamtvorhabens in Teilvorhaben erfolgt. Das Vorhaben wird durch die Antragstellerin selbst als „2-gleisiger Ausbau der Pottendorfer Linie“ bezeichnet. Nach § 18a UVP-G ist eine Aufteilung des Vorhabens nur bei Vorliegen einer Gesamtgenehmigung zulässig, eine Gesamtgenehmigung für dieses Vorhaben liegt nicht vor. Dadurch werden die Unterfertiger der Bürgerinitiative in ihren Rechten verletzt. Aus den vorgestellten weiteren Planungsunterlagen ergibt sich, dass im Bereich Ebreichsdorf nicht im Bestand ausgebaut wird, sondern eine völlig neue Trasse gefunden wird. Im vorliegenden Verfahren wird ständig davon ausgegangen, dass nur im Bestand ausgebaut werden kann. Alternativen werden nicht geprüft. Die Sachverständigen hätten jedoch im Sinne des UVP-G sehr wohl auch Alternativen zu prüfen, die etwa in einer Umfahrung der Ortskerne vor allem mit dem Güterzugsverkehr bestehen können. Das gegen eine solche Alternativenprüfung vorgebrachte Argument, dass der Ausbau der Strecke auch dem Ausbau des Personenverkehrs diene, liegt offensichtlich für die weitere Streckenführung nicht vor. Der erkennenden Behörde ist auch bekannt, dass die weitere Streckenführung mit Umfahrungen geplant ist. Durch die Aufteilung der Verfahren in Einzelverfahren kommt es zu einer sachlich nicht gerechtfertigten Ungleichbehandlung.

Anknüpfend an die Stellungnahme der Marktgemeinde Münchendorf wird die Durchführung eines Mediationsverfahrens angeregt. Die Lärmkarten zeigen deutlich, dass für die Gemeinden Achau und Hengersdorf wesentlich lärmschonendere Varianten gefunden wurden. Es wäre eine ebenfalls nicht gerechtfertigte Ungleichbehandlung der betroffenen Gemeinden und der Nachbarn des Vorhabens, wenn über die in der Stellungnahme der Marktgemeinde Münchendorf geforderten Verbesserungsmaßnahmen im Gegensatz zu den anderen Gemeinden keine Verhandlungen durchgeführt wurden. Der Vertreter der Bürgerinitiative hat versucht mit der Antragstellerin ins Gespräch zu kommen, ein solches Gespräch ist ihm jedoch bis jetzt noch nicht gewährt worden.

Ergänzend wird vorgebracht, dass hinsichtlich jener Liegenschaften, bei denen medizinisch vertretbare Lärmwerte in der Nacht nur dadurch erzielt werden können, dass objektbezogene Maßnahmen durch Lärmschutzfenster eingebaut werden, durch Klimawandel bedingte Temperaturen in den Sommermonaten durch die Notwendigkeit Fenster entweder geschlossen zu halten oder durch Schalllüfter einen geringfügigen Luftaustausch herzustellen, eine medizinisch nicht vertretbare Belastung darstellen.

Die Bürgerinitiative beantragt für die Nachtstunden der Güterzüge Beschränkungen der höchstzulässigen Geschwindigkeit auf höchstens 70 km/h vorzunehmen.

Weiters beantragt die Bürgerinitiative die Auswirkungen auf die Abflusssituation im Fall von Hochwasser durch die Erhöhung des Bahndammes zu untersuchen.

Für die Bürgerinitiative „Münchendorf gegen den Ausbau der Pottendorfer Linie als Hochleistungsstrecke.

Die zusätzlichen Einwendungen erhebe ich auch im eigenen Namen.

Mag. Peter Hadler e.h.

Stellungnahme der Gemeinde Hennersdorf, vertreten durch Herrn RA Dr. Heinrich Vana, 1020, Taborstraße 10:

1. Die Gemeinde Hennersdorf hält ihre schriftlichen Einwendungen aufrecht.
2. Ein Hauptanliegen der Gemeinde ist der Schutz der Bevölkerung vor Lärm. Der Sachverständige prof. Neuberger hat in der Verhandlung ausgeführt, dass jedenfalls ein Wert von L_{max}, innen anzustreben ist und dass er hinsichtlich der Belastung durch „Spitzenpegel“ Auflagen vorschreibt.

Die Gemeinde verweist um Wiederholungen zu vermeiden dazu auf ihre schriftliche Stellungnahme, die Einhaltung jener Standards einfordert, die in den Night Noise Guidelines For Europe WHO 2007 a festgehalten sind. Vor dem Hintergrund dieser Standards sind die gesundheitlichen Belastungen der Bewohnerinnen und Bewohner von Hennersdorf derzeit nicht umweltverträglich im Sinne des Gesetzes.

Jedenfalls fordert die Gemeinde die verbindliche Umsetzung der vom Sachverständigen vorgeschlagenen Auflagen.

3. Die Gemeinde hat gestützt auf ihre Einwendungen in der Verhandlung darauf hingewiesen, dass die Querung des Petersbaches bisher ein „Zwangwehr“ dargestellt hat, sodass es im Hochwasserfall westlich des Bahndammes zu Überflutungen des Petersbaches gekommen ist. Durch die Aufweitung des Durchlasses unter dem Petersbach, wird nunmehr eine Gefährdung der östlich am Petersbach gelegenen „Unterlieger“ befürchtet.

Von Seiten des Sachverständigen DI Schaar wurde dazu in der Verhandlung ausgeführt, dass die nunmehr geschaffenen Retentionsbecken im Bereich der S1 schon jetzt bewirken würden, dass es zu keinem „Rückstau“ bei der Querung Petersbach kommt, sodass eine Verschlechterung der Hochwassersituation für die Unterlieger durch die Aufweitung der Querung Petersbach ausgeschlossen werden kann. Die Gemeinde macht geltend, dass das Projekt nur dann umweltverträglich

lich im Sinne des Gesetzes ist, wenn es zu keiner Verschlechterung der Hochwassersituation kommt. Die Gemeinde regt an, dass diesbezüglich die Behörde eine entsprechende Auflage erteilt.

Gemeinde Hennersdorf
RA Dr. Heinrich Vana e.h.

Stellungnahme von Herrn DI Axel Wagner/ Werner Consult ZT GmbH:

Zur Stellungnahme der Gemeinde Hennersdorf, vertreten durch RA Dr. Heinrich Vana, 1020, Taborstraße 10:

Durch das Einreichprojekt 2009 zweigleisiger Ausbau der Pottendorfer Linie, Abschnitt Hennersdorf – Münchendorf, Eisenbachbrücke über den Petersbach, Gleis 2 km 8,948 ergeben sich keine Verschlechterungen der Hochwassersituation im Unterliegerbereich gegenüber

- dem Eisenbahnrechtlich und Wasserrechtlich genehmigten Einreichprojekt 2002, 2-gleisiger Ausbau der Pottendorfer Linie, Bf. Inzersdorf Metzgerwerke bis Bf. Hennersdorf, km 5,781 bis km 9,100 und
- und dem Wasserrechtlich genehmigten Einreichprojekt, Entwässerung mit Einleitung der Bahnwässer in den Petersbach.

Das gegenständliche Einreichprojekt 2009 unterscheidet sich zu den o. g. bereits genehmigten Projekten im Bereich Petersbach durch die Anhebung der Nivellette der Eisenbahntrasse, bedingt durch die Hochlage der Eisenbahntrasse in Hennersdorf und die dadurch möglich gewordene Erhöhung der lichten Höhe um 0,70 m. Dadurch ergibt sich eine lichte Höhe von 1,80 m im Bereich der Widerlager der Brücke bis zu 2,50 m im Bereich der Sohle des Petersbaches, womit die Brücke auch als Kleintierdurchlass attraktiver ausgestaltet werden kann.

Die lichte Weite von 12 m im Einreichprojekt 2009 ist unverändert zum rechtsgültigen Bestand Einreichprojekt 2002.

Durch das gegenständliche Projekt werden geringfügig geringere Oberflächenwässer analog den bisherigen Projekten in den Petersbach eingeleitet. Die Maßnahmen bei der Einleitung in den Petersbach bleiben unverändert. Insbesondere ist das Einleitbauwerk im Zusammenhang mit der Einleitung der Bahnwässer in den Petersbach unverändert gegenüber der wasserrechtlichen Bewilligung geplant.

Gegenüber den hydrotechnischen Untersuchungen mittels stationärer Wasserspiegelberechnung aus den o. g. genehmigten wasserrechtlichen Einreichprojekten, wo die Abflussverhältnisse des Petersbaches noch ohne der Berücksichtigung von 2 zwischenzeitlich realisierten Rückhaltebecken am Petersbach im Bereich Vösendorf im Zuge des Baus der S1 - d.h. oberhalb der geplanten Petersbachbrücke - dargestellt wurden, und dort insbesondere nachgewiesen wurde, dass bei projektgemäßen Abflüssen im Bereich des Petersbaches keine Verschlechterung der Hochwassersituation im Unterliegerbereich eintreten, kann durch die geringfügigen Anpassungen im Einreichprojekt 2009 und bei gleichen Abflussdaten Petersbach unter Berücksichtigung der Rückhaltebecken in Vösendorf ergänzend festgehalten werden:

Sowohl der HQ 30- als auch der HQ100-Abfluss werden im Bestand nach der Errichtung der 2 Rückhaltebecken am Petersbach im Bereich Vösendorf im Zuge des Baus der S1 oberhalb der Brücke in Hengersdorf im Gerinne des Petersbach abgeführt. Zu Wasserspiegeländerungen kommt es nur im unmittelbaren Bereich (Bereich der projektgemäßen Anpassungen des Projektes) der geplanten Petersbachbrücke, wobei es hier durch das gegenständliche Einreichprojekt 2009 zu keinen Verschlechterungen gegenüber dem rechtsgültigen Bestand Einreichprojekt 2002 kommt. Unterhalb der Petersbachbrücke sind die Wasserspiegellagen mit dem Bestand ident, womit es ebenfalls zu keinen Verschlechterungen durch das Projekt kommt.

e.h. Axel Wagner, Werner Consult ZT GesmbH

Stellungnahme von der Gemeinde Achau, vertreten durch Herrn Vizebürgermeister Rudolf Moser, beide vertreten durch Dr. Heinrich Vana, RA in 1020, Taborstraße 10:

Die Gemeinde Achau gibt bekannt, dass sie mit ihrer rechtsfreundlichen Vertretung RA Dr. Heinrich Vana beauftragt hat. Dieser beruft sich auf die ihm erteilte Vollmacht und führt aus:

4. Die Gemeinde Achau hält ihre schriftlichen Einwendungen aufrecht.
5. Ein Haupanliegen der Gemeinde ist der Schutz der Bevölkerung vor Lärm. Der Sachverständige prof. Neuberger hat in der Verhandlung ausgeführt, dass jedenfalls ein Wert von L_{max} innen anzustreben ist und das er hinsichtlich der Belastung durch „Spitzenpegel“ Auflagen vorschreibt.

Die Gemeinde verweist um Wiederholungen zu vermeiden dazu auf ihre schriftliche Stellungnahme, die Einhaltung jener Standards einfordert, die in den Night Noise Guidelines For Europe WHO 2007 a festgehalten sind. Vor dem Hintergrund dieser Standards sind die gesundheitlichen Belastungen der Bewohnerinnen und Bewohner von Achau derzeit nicht umweltverträglich im Sinne des Gesetzes.

Jedenfalls fordert die Gemeinde die verbindliche Umsetzung der vom Sachverständigen vorgeschlagenen Auflagen.

6. Die geplante „Querung der B11“ stellt für die betroffene Bevölkerung eine zusätzliche Belastung durch Lärm dar. Darüber hinaus macht die Gemeinde geltend, dass dieses Projekt deshalb nicht umweltverträglich ist, da im Katastrophenfall die „Wanne“ mit Wasser gefüllt werden wird, sodass Einsatzfahrzeuge nicht passieren können. Dies hätte zur Folge, dass Teile von Achau durch Einsatzfahrzeuge nicht erreicht werden können, da dies die einzige Verbindung im engeren Ortsgebiet darstellt.

Der Sachverständige DI Schaar hat dazu ausgeführt, dass Oberflächenwässer bis zu einem „30-jährlichen“ Ereignis abgepumpt werden könnten. Die Gemeinde macht dazu geltend, dass gerade im Gemeindegebiet Starkregenereignisse an der Tagesordnung sind.

Von Seiten der Gemeinde wurde daher in der heutigen Verhandlung angeregt, dass der Projektwerber aus den obengenannten Gründen Alternativen zum Projekt „Querung B11“ vorlegen möge.

7. Die Gemeinde macht geltend, dass aufgrund der zusätzlichen Belastungen sowohl durch Bahnlärm als auch Straßenlärm (Querung B11) das Projekt nur dann umweltverträglich ist, wenn auch im Straßenbereich eine umweltverträglich Lösung gefunden wird (Ortsumfahrung).

Für die Gemeinde Achau
RA Dr. Heinrich Vana e.h.

Stellungnahme der Bürgerinitiative Achau (Kein Bahnlärm), vertreten durch Frau Gabriele Würtz, diese vertreten durch RA Dr. Heinrich Vana, 1020, Taborstraße 10:

Die Bürgerinitiative gibt bekannt, dass sie mit ihrer rechtsfreundlichen Vertretung RA Dr. Heinrich Vana betraut hat. Dieser beruft sich auf die ihm erteilte Vollmacht.

Gleichzeitig stellt er den

Antrag

das sämtliche Zustellungen an die Bürgerinitiative zu Händen Blieberger Josef, 2481 Achau, Bahnstraße 8, vorgenommen werden.

Weiters erhebt die Bürgerinitiative ihre bisherigen Einwendungen, die Einwendungen der Gemeinde Achau und das heutige Vorbringen der Gemeinde Achau zu ihrem Vorbringen und bringt ergänzend vor:

Der Sachverständige Prof. Neuberger hat in der heutigen Verhandlung sich insbesondere mit Fragen des Bahnlärms beschäftigt. Die Bürgerinitiative weist insbesondere hinsichtlich der gegenständlichen Querung B11 darauf hin, dass hier eine gesundheitsgefährdende Belastung durch Straßenlärm droht. Durch die Kumulation von Bahnlärm und Straßenlärm in der „Bahnstraße“ ist hier eine Situation gegeben, die bis jetzt (gerade hinsichtlich der Wechselwirkungen) nicht ausreichend untersucht wurde und die nicht umweltverträglich im Sinne des Gesetzes ist.

Bürgerinitiative Achau (Kein Bahnlärm)
RA Dr. Heinrich Vana

Stellungnahme des Sachverständigen für Humanmedizin, Herr Prof. Dr. Manfred Neuberger zur Stellungnahme von Herrn Vizebürgermeister Moser (Gemeinde Achau), vertreten durch Herrn RA Dr. Heinrich Vana, Herrn Bürgermeister Ehrenberger (Gemeinde Münchendorf),

**Bürgerinitiative Münchendorf, vertreten durch Herrn Mag. Hadler,
Landesumweltschutz DI Beyer:**

Die 2009 veröffentlichten Night Noise Guidelines der WHO haben vor allem neuere Studien zu Flug- und Straßenlärm zusammengefasst und weisen ausdrücklich auf Unterschiede zu Bahnlärm hin. Schon in der Einleitung werden Ergebnisse einer holländischen Studie graphisch dargestellt, die für Bahn-, Flug- und Straßenlärm die geringste Prävalenz an **Schlafstörungen** für Bahnlärm ausweist. Die Häufigkeit von Schlafstörungen durch Bahnlärm war 1998 und 2003 mit 3% gleich niedrig, während die Häufigkeit von Schlafstörungen durch Straßenlärm in derselben Zeit von 10% auf 14% zunahm.

Diese Beobachtungen stimmen auch mit den Ergebnissen von Studien überein, die im UVP-Teilgutachten Hygiene & Umweltmedizin (Anhang E1, Seite 8-38) zur Güterzugumfahrung St. Pölten und im UVP-Teilgutachten Hygiene & Umweltmedizin (Anhang E1, Seite 9-44) zur Hochleistungsstrecke Wien-St. Pölten zusammengestellt wurden, sowie mit den Ergebnissen später erschienener Vergleichsstudien zu Auswirkungen verschiedener Verkehrslärmarten (z.B. Griefahn B et al., 2000: Physiological, subjective and behavioural responses during sleep to noise from rail and road traffic, *Noise & Health*, 3: 59–71; Passchier-Vermeer W et al., 2004: *Motility and road and rail traffic noise*. TNO-Intro, Delft, TNO report).

Die neuen Richtwerte sind geprägt durch Studien über Auswirkungen von **Fluglärm** (z.B. Basner M et al., 2004: *Effects of nocturnal aircraft noise*. Raumfahrt Bericht 2004-07/E) und Straßenverkehrslärm. Sie werden als Außenpegel in dB(A) und als Langzeitmittel über alle Nächte eines Jahres (23:00 bis 7:00 Uhr) angegeben. Als No Observed Effect Level (NOEL) wird ein Wert von 30 dB genannt, als **Zielwert** ein Lowest Observed Effect Level (LOEL) von **40 dB**, bei dessen Überschreitung es bei empfindlichen Personen zu subjektiven Schlafstörungen und Zunahme medikamentöser Schlafhilfen kommen kann. Fluglärm kann schon ab 32 dB im Innenraum und Autobahnlärm ab 42 dB vor der Fassade zu einer Zunahme von **Körperbewegungen** im Schlaf führen, doch gibt es keine ausreichende Evidenz dafür, dass diese Wirkung eine Gesundheitsgefährdung anzeigt.

Als **zwischenzeitlicher Zielwert** wird **55 dB** angegeben, bei dessen Überschreitung **Belästigungen** und **Schlafstörungen** in der **Gesamtbevölkerung** deutlich zunehmen und kardiovaskuläre Effekte befürchtet werden, die von der Art des Lärms weniger abhängig sind. **EEG**-Veränderungen waren zwar schon bei Fluglärm-Innenpegeln ab 35 dB objektivierbar, aber subjektiv erlebte **Aufwachreaktionen** erst bei wesentlich höheren Pegeln und bei Bahnlärm deutlich seltener als bei Flug- und Straßenlärm. Auch gibt es nur eine **begrenzte Evidenz für eine Nachtlärmwirkung auf das Herz-Kreislauf-System**. Das gleiche gilt für Depressionen und andere mentale Erkrankungen (ab 60 dB) sowie Hormonstörungen. Auch ist der Zusammenhang zwischen subjektiv empfundener Schlafstörung und nachfolgender Tagesmüdigkeit Leistungseinbuße und Unfallhäufigkeit noch nicht gesichert.

Bei der Empfehlung von Außenpegeln (vor der Fassade) wurde berücksichtigt, dass ein Großteil der Bevölkerung bei Spaltlüftung schlafen möchte und deshalb eine mittlere Außen-**Innen-Differenz** von **21 dB** angenommen. Passchier-Vermeer W et al. (*Sleep disturbance and aircraft noise exposure*. TNO-PG, Leiden 2002, Report No. 2002.027) fanden geschlossene Fenster in

25% der Nächte und eine durchschnittliche Außen-Innen-Differenz bei reflektierenden Fassaden von 21,3 dB bei Einfach- und 22,2 dB bei Zweifachverglasung.

Die Forderung des Landesumweltanwaltes nach einer Begrenzung des Spitzenpegels wird aus fachlicher Sicht unterstützt und darauf hingewiesen, dass diese Begrenzung als zwingende Auflage in meinem Gutachten enthalten ist. Ebenso ist als Empfehlung die Forderung vom Gemeinderat Steiniger (Hennersdorf) enthalten, den Personenverkehr auch für die Anrainergemeinden zu optimieren. Keinesfalls unterstützen kann ich die Forderung von Gemeinderat Hofer (Hennersdorf), die Geschwindigkeit nächtlicher Güterzüge zu reduzieren, weil damit wieder Güterverkehr auf die Straße verlagert würde. Die Forderung von Mag. Hadler (Bürgerinitiative Münchendorf) nach ausreichender Belüftung passiv schallgeschützter Wohnungen ist durch die in den Schallschutzfenstern eingebauten Schalldämmklappen gewährleistet. Zu der von Gemeinderat Hofer in Frage gestellten Prognose der Schallimmissionen wird angemerkt, dass eine messtechnische Beweissicherung vorgesehen ist.

Die von RA Dr. Vana angesprochenen Ergebnisse des „Runden Tisches“ sind in die Planung eingeflossen und wurden somit von mir mit berücksichtigt. Der Baulärm und die Erschütterungen während der Bauzeit werden zu keinen unzumutbaren Belästigungen führen, weil die Nacht- und Abendzeit, Samstagnachmittag, Sonn- und Feiertage ausgespart werden. Zum Einwand von RA Dr. Vana, dass gesundheitsgefährdende Belastungen durch Straßenlärm in Achau drohen, wird festgestellt, dass die medizinische Beurteilung der Gesamtbelastung durch Lärm aufgrund der von Ing. Lassnig kontrollierten Prognose erfolgte.

Erklärung zur Stellungnahme Nr. 30, Hauseigentümergeinschaft Hauptstraße 29, Häuser 1-12, 2332 Hennersdorf:

Zur Korrektur der Entfernung der Liegenschaft:

Es wird bestätigt, dass die in der Stellungnahme angegebene Entfernung von 40 m der Liegenschaft zutreffend ist und in die im UVG angeführte Entfernung von 100 m unrichtig ist.

Am Ergebnis der lärmhygienischen Beurteilung ergibt sich dadurch keine Änderung, da in der lärmschutztechnischen Immissionsberechnung der UVE mit dem digitalen Rechenmodell und Geländemodell selbstverständlich die richtige Entfernung berücksichtigt worden ist.

Prof. Dr. Manfred Neuberger, e.h.

Stellungnahme von Herrn GGR Dipl.-Ing. Klaus Steininger, Hauptstraße 29/32, Hennersdorf

Ich wende zum Vorhaben ergänzend ein:

Dass ich die verbindliche Umsetzung der vom Sachverständigen für Humanmedizin vorgeschlagenen Auflagen bezüglich Lärmschutzmaßnahmen fordere.

Weiters befürchte ich durch die Ausweitung des Durchlasses bei der Petersbachquerung eine Verschlechterung der Hochwassersituation für die Unterlieger und damit für das Hennersdorfer Siedlungsgebiet. Ich wende daher ein, dass das Projekt nur dann umweltverträglich ist, wenn es zu keiner Verschlechterung der Hochwassersituation kommt.

Ich rege an, dass diesbezüglich die Behörde eine entsprechende Auflage erteilt.

Dipl.-Ing. Klaus Steininger e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Deponietechnik (DT), Herrn DI. Dr. Fritz Reichel zur Stellungnahme der ÖBB:

Sachverhalt:

Im Zuge der Erörterung der Auflagen 131 bis 136 mit der Vertreterin der Projektwerberin für den Fachbereich Abfallwirtschaft hat sich ein Ergänzungsbedarf ergeben. Diese Änderungen dienen zur Klarstellung einzelner Formulierungen und verändern den Inhalt der Auflagen nur unwesentlich. Die Änderungen beziehen sich auf die im Internet veröffentlichte Fassung vom 29.9.2009 (Dokument uv2.pdf).

Die Auflagen werden in der neuen Fassung nachstehend angeführt; die Ergänzungen sind gelb markiert hervorgehoben; die Auflagen wurden mit dem ASV für Abfallchemie abgestimmt.

Auflagen (DT) neu:

131. Die Bauarbeiten sind begleitend durch eine **externe abfallwirtschaftliche Aufsicht** (befugte Person gemäß §2 AWG 2002) überwachen zu lassen.

Name, Anschrift und Befugnis des Aufsichtsorgans sind der Behörde zumindest 4 Wochen **vor Baubeginn** bekanntzugeben; die **Zustimmung der Behörde zur Wahl der Aufsicht ist einzuholen**.

Dieser Aufsicht obliegt die **Kontrolle und Dokumentation** der Einhaltung der **Abfalluntersuchungen**, der **Aufzeichnungen**, der **Zulässigkeit** der lokalen Verwertungsmaßnahmen, der **Sanierung** bestehender Kontaminationen, der **Zwischenlagerungen** und der **Beseitigungsmaßnahmen**.

Über die Ergebnisse dieser Tätigkeit und getroffene Veranlassungen zur Beseitigung allfälliger Missstände ist der Behörde **halbjährlich** schriftlich Bericht zu erstatten.

Bei anhaltenden Missständen ist der Behörde umgehend ein **Sonderbericht** zu erstatten. Das Ende der Bauarbeiten ist der Behörde von der Aufsicht unter Anschluss eines **Endberichtes** anzuzeigen; in diesen ist neben der Darstellung des aktuellen Geschehens auch eine Gesamtschau seit Beginn der Arbeiten aufzunehmen.

132. Im Zuge der Ausschreibung der Bauarbeiten sind die vom potentiellen Auftragnehmer vorgesehenen Verwertungen und Beseitigungen der Abfälle detailliert darstellen zu lassen.

Die nachweisliche vollständige Umsetzung der angebotenen bzw. beauftragten Behandlungen ist von der Aufsicht gesondert zu überwachen und im Bericht jeweils zu dokumentieren. Der Behörde ist im Wege der Aufsicht **vor Beginn der Arbeiten** eine **Übersicht** über die konkreten Behandlungspfade vorzulegen (Abfallarten, Mengen (Volumina, Massen), Behandlungsorte).

Während der Arbeiten ist durch eine laufend fortgeschriebene Volumen- und Massenbilanz darzustellen, in welchen Bereichen zu welchem Verwendungszweck wiederverwertete Abfälle eingesetzt wurden.

133. Über die tatsächlichen Materialströme sind Aufzeichnungen entsprechend der **Abfallnachweisverordnung** zu führen (Art, Menge (Volumen, Masse), Herkunft und Verbleib (Übernahmeschein und Rechnung)), **der Aufsicht laufend (zumindest monatlich einmal) vorzulegen und auch als Jahresbilanzen zusammenzufassen.**

Die ordnungsgemäße **Verwertung oder Beseitigung** muss in Abhängigkeit von der jeweiligen **Materialqualität** belegt werden. Die Unterlagen sind dem **Aufsichtsorgan** (und auf Verlangen auch den Behörden) zur Verfügung zu stellen; sie müssen so detailliert sein, dass bei einer (auch unangemeldeten) Überprüfung sofort mitgeteilt werden kann, woher die jeweiligen Materialien stammen, welche Qualitäten sie haben (bautechnische Eignung, Umweltverträglichkeit), wie lange sie schon allenfalls auf einem Zwischenlager bereitgehalten wurden und wofür sie verwendet werden/wurden.

Bautechnische lokale Verwertungen sind auf das für diesen Zweck **unbedingt technisch notwendige Ausmaß** zu beschränken, sie müssen konkret geplant worden sein und im unmittelbaren Zusammenhang mit dem Bauvorhaben stehen, sie dürfen nur mit nachweislich technisch geeignetem Material ausgeführt werden.

Hinweis: Landwirtschaftliche Verwertungen unterliegen ab 1.000m² der Anzeigepflicht gemäß NÖ Bodenschutzgesetz (3 Monate Wartezeit einplanen!).

134. Eine **ungeschützte** Lagerung der anfallenden Abfälle oder eine Verwertung von zugeführten oder im Baulos anfallenden Abfällen darf nur unter der Bedingung erfolgen, dass sie am jeweils vorliegenden Standort **nachweislich umweltverträglich** sind; dies ist durch regelmäßige Untersuchungen und Bekanntgabe der Standortverhältnisse zu belegen.

Für Abfälle, die ohne (Vor-)Untersuchungen gelagert werden, sind Abdeckungsmaßnahmen zum Schutz vor Niederschlagseinwirkungen (und damit verbundener Abwasserbildung) zu setzen; geprüftes Material kann bei entsprechendem Untersuchungsergebnis in einen ungeschützten Lagerbereich oder zur Einbaustelle umgelagert werden.

Zu den Untersuchungen gilt:

Das Material ist von einem befugten Unternehmen (§2 AWG 2002) nach den Vorgaben der ÖNORMEN S2121 bzw. S2123 und nach **Anhang 4 DVO 2008** beproben und untersuchen sowie nach dem **Bundesabfallwirtschaftsplan 2006** (für Bauschutt Kapitel 4.4.1, inkl. Liste für Untersuchungsparameter bei Kontaminationsverdacht, für Bodenaushub Kapitel 5.2.14.1) und der **DVO 2008** beurteilen zu lassen.

Zur Verwertung angeliefertes Material, für das bereits eine den vorstehenden Kriterien **entsprechende** Vorbeurteilung besteht, ist am Lagerplatz einer **analytischen Identitätsprüfung** (§19 DVO 2008) zu unterziehen. Zwischen diesen Prüfungen und den Voruntersuchungen ist vom Prüfer der **eindeutige Zusammenhang** herzustellen.

Nicht entsprechende Vorbeurteilungen sind abzuweisen und durch geeignete zu ersetzen bzw. zu ergänzen.

Die Prüfberichte sind der Aufsicht **laufend** zur Beurteilung vorzulegen. Jedem Prüfbericht ist eine **Abfallbeschreibung**, ein Protokoll nach **Anhang A** der genannten ÖNormen und eine **maßstäbliche Dokumentation** über die genauen Lagerungs- und Probenahmeverhältnisse

(Ort, Ausdehnungen, Volumen, Probenahmestellen) anzuschließen.

Hinweis: Material, das von genehmigten Entnahmestätten (Kiesgrube, Steinbruch) stammt, ist im Regelfall von der Prüfung der Umweltverträglichkeit ausgenommen.

135. Eine **ungeschützte** Lagerung oder bautechnische Verwertung der Abfälle ist am Standort nur dann zulässig, wenn zumindest **die Klasse A (für Bauschutt, Gleisschotter) bzw. Klasse A2 (für Bodenaushub) gemäß BAWPL 2006** und in den übrigen Vorgaben **die Deponieklasse Bodenaushubdeponie** eingehalten werden und dies **außerhalb des Grundwasserschwankungsbereiches** erfolgt.

Ausnahme von Klasse A: Gesamtgehalte bei KW-Index und TOC sind bei asphaltgebundenem Material im baustofftypischen Rahmen nicht relevant. **Für Gleisschotter gilt: geogen bedingte Nickel- und Chromgehalte sind nicht relevant, wenn der Gleisschotter neuerlich im Gleiskörper als Gleisschotter oder Tragschicht verwendet wird.**

Nicht entsprechendes Material ist umgehend abzutransportieren oder bis dahin in flüssigkeitsdichten Containern (oder gleichwertig) bereitzuhalten.

Hinweise: Bei landwirtschaftlicher Folgenutzung einer Bodenaushubschüttung muss diese (in den obersten 2m) der Klasse A1 entsprechen. Eine Verwertung von Bauschuttrecyclingmaterial auf landwirtschaftlichen Flächen ist aus Gründen des Bodenschutzes nicht zulässig (weder Grob- noch Feinteile). Anzeigepflicht nach dem NÖ BSG.

136. Bei der Betankung der Maschinen und Geräte sind Schutzmaßnahmen zumindest in Form von untergestellten flüssigkeitsdichten **Stahlwannen** anzuwenden. Im Materialcontainer der Baustelleneinrichtung ist **Ölbinder** vorrätig zu halten (mind. 200l). Tropfverluste sind zu binden, verbrauchter Ölbinder ist als gefährlicher Abfall **nachweislich** entsorgen zu lassen, der Vorrat ist zu ergänzen.

DI. Dr. Fritz Reichel e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Geologie und Hydrogeologie, Herrn Univ. Prof. Dr. Leopold WEBER zu den Fragen des BMVIT:

1) Wird durch die Realisierung des Vorhabens in den betroffenen Bergbaugebieten die Gewinnungs- oder Speichertätigkeit in diesem verhindert oder erheblich erschwert?

2) Kann eine wesentliche Veränderung der geplanten Eisenbahnanlagen durch Bodenverformungen ausgeschlossen werden?

Wenn nein: Können Bodenverformungen oder deren Auswirkungen durch geeignete Maßnahmen oder Sicherheitsvorkehrungen (§156Abs. 2 MinroG) vermieden werden?

3) Ist durch das gg. Vorhaben ein möglichst vollständiger Abbau des Vorkommens nicht mehr möglich?

Gutachterliche Stellungnahme:

Die gutachterliche Stellungnahme basiert auf dem vom Gefertigten erstellten Fachbericht Geologie - Hydrogeologie des UVG und dem darin enthaltenen ausführlichen Sachverhalt.

Zu Frage 1:

Durch die Realisierung des Vorhabens wird im Bereich der zu querenden bergrechtlich genehmigten "Überschar Biedermannsdorf I / Ton" (Wienerberger AG) auf GSt. 1102 KG Biedermannsdorf die Gewinnung des darin enthaltenen mineralischen Rohstoffs Ton, der den Anforderungen des §3 Abs. 1 Z 4 MinroG entspricht, in Teilbereichen auf eine Fläche von ca. 2 ha unterbunden.

Durch die am Verhandlungstag bekannt gewordene Veränderung der Größe des Teiches auf der Überschar Hennersdorf I ist auch eine Beeinträchtigung der Gewinnung des bergfreien mineralischen Rohstoffs in diesem Bereich gegeben.

Zu Frage 2:

Unter der Voraussetzung, dass ein entsprechend dimensionierter Sicherheitsstreifen zwischen Bahntrasse und dem künftigen Tieftagebau eingehalten wird, können Bodenverformungen mit nachhaltigen Auswirkungen auf die Trasse bzw. den Tieftagebau ausgeschlossen werden. Dies setzt voraus, dass eine kontrollierte Bahnentwässerung erfolgt, die keine Auswirkung auf die Standfestigkeit der Tagbauböschung ausübt.

Zu Frage 3:

Durch das gg. Vorhaben ist ein möglichst vollständiger Abbau des Vorkommens nicht mehr möglich.

Durch die o. a. Maßnahme wird die Aussage im Fachbereich Geologie - Hydrogeologie des UVG, wonach unter Berücksichtigung der im Gutachten geforderten zwingenden Maßnahmen das Vorhaben umweltverträglich sei, nicht verändert.

Univ. Prof. Dr. Leopold Weber e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Geologie und Hydrogeologie, Herrn Univ. Prof. Dr. Leopold WEBER zu Urkundenvorlage der ÖBB Infrastruktur AG (1):

Durch die Umplanung des Teiches in Hennersdorf wird nicht in den Grundwasserhaushalt eingegriffen, sodass auch Auswirkungen auf denselben in quantitativer bzw. qualitativer Art ausgeschlossen werden können (siehe auch gutachterliche Stellungnahme des SV für Grundwasserschutz).

Durch die zusätzliche Inanspruchnahme einer Fläche innerhalb der bergrechtlich genehmigten Überschar Hennersdorf I (siehe auch Stellungnahme zur Frage des BMVIT) wird allerdings die in diesem Teilbereich vollständige Gewinnbarkeit des bergfreien mineralischen Rohstoffs Ton eingeschränkt.

Univ. Prof. Dr. Leopold Weber, eh

**Stellungnahme des Sachverständigen für Eisenbahnwesen (-Technik),
Herrn Dipl.-Ing. Markus Mayr zur Stellungnahme von Nr. 30, Hauseigentümergeinschaft
2332 Hennersdorf, Hauptstraße 29, Häuser 1-12 vom 09.07.2009 zur UVE:**

Es wird festgehalten, dass die in der Stellungnahme der Hauseigentümergeinschaft festgehaltenen Entfernung von 40 m (im UVG mit ca. 100 m angegeben) richtig ist.

An der fachlichen Bewertung im UVG ergeben sich dadurch keine Änderungen oder Korrekturen.

Dipl.-Ing. Markus Mayr e.h.

**Stellungnahme des Sachverständigen für Eisenbahnwesen (-Technik),
Herrn Dipl.-Ing. Markus Mayr zur Stellungnahme von Herrn Herbert Hofer,
Rothneusiedler Straße 31, 2332 Hennersdorf, Grundstück Nr. 157**

Die Pottendorfer Linie ist eine interoperable Hochleistungsstrecke (Strecke Wien – Wampersdorf – Ebenfurth – Baumgarten als HGV – Ausbaustrecke) und unterliegt beispielweise den HL-Richtlinien und den TEN Leitlinien.

Hochleistungsstrecken sind gemäß dem Hochleistungsstreckengesetz HIG Eisenbahnstrecken denen eine besondere Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr mit internationalen Verbindungen oder für den Nahverkehr zukommt.

Um den Erfordernissen einer Hochleistungsstrecke zu entsprechen, sind besondere Geschwindigkeitsbegrenzungen, Einschränkungen der Taktfrequenzen, Gewichtslimits für durchfahrende Züge nicht akzeptabel, da solche einschränkende Vorgaben dem Zweck des Vorhabens widersprechen.

Ergänzend wird auf die diesbezüglichen detaillierteren Aussagen zu den Fragen 17.04, 22.06 und 33.01 im UVG verwiesen.

Dipl.-Ing. Markus Mayr e.h.

**Stellungnahme des Sachverständigen für Eisenbahnwesen (-Technik),
Herrn Dipl.-Ing. Markus Mayr zur Stellungnahme von Herrn Josef Ehrenberger,
Trumauerstraße 1, 2482 Münchendorf**

Die Pottendorfer Linie ist eine interoperable Hochleistungsstrecke (Strecke Wien – Wampersdorf – Ebenfurth – Baumgarten als HGV – Ausbaustrecke) und unterliegt beispielweise den HL-Richtlinien und den TEN Leitlinien.

Hochleistungsstrecken sind gemäß dem Hochleistungsstreckengesetz HIG Eisenbahnstrecken denen eine besondere Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr mit internationalen Verbindungen oder für den Nahverkehr zukommt.

Um den Erfordernissen einer Hochleistungsstrecke zu entsprechen, sind besondere Geschwindigkeitsbegrenzungen, Einschränkungen der Taktfrequenzen, Gewichtslimits für durchfahrende Züge nicht akzeptabel, da solche einschränkende Vorgaben dem Zweck des Vorhabens widersprechen.

Ergänzend wird auf die diesbezüglichen detaillierteren Aussagen zu den Fragen 17.04, 22.06 und 33.01 im UVG verwiesen.

Dipl.-Ing. Markus Mayr e.h.

**Stellungnahme des Sachverständigen für Eisenbahnwesen (-Technik),
Herrn Dipl.-Ing. Markus Mayr zur Stellungnahme der Bürgerinitiative „Münchendorf gegen
den Ausbau der Pottendorfer Linie als Hochleistungsstrecke“, vertreten durch Herrn Mag.
Peter Hadler**

Bezüglich der geprüften Trassenvarianten wird auf die Äußerungen im UVG Frage 1.3 verwiesen, welche vollinhaltlich aufrecht bleiben.

Die Pottendorfer Linie ist eine interoperable Hochleistungsstrecke (Strecke Wien – Wampersdorf – Ebenfurth – Baumgarten als HGV – Ausbaustrecke) und unterliegt beispielweise den HL-Richtlinien und den TEN Leitlinien.

Hochleistungsstrecken sind gemäß dem Hochleistungsstreckengesetz HIG Eisenbahnstrecken denen eine besondere Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr mit internationalen Verbindungen oder für den Nahverkehr zukommt.

Um den Erfordernissen einer Hochleistungsstrecke zu entsprechen, sind besondere Geschwindigkeitsbegrenzungen, Einschränkungen der Taktfrequenzen, Gewichtslimits für durchfahrende Züge nicht akzeptabel, da solche einschränkende Vorgaben dem Zweck des Vorhabens widersprechen.

Ergänzend wird auf die diesbezüglichen detaillierteren Aussagen zu den Fragen 17.04, 22.06 und 33.01 im UVG verwiesen.

Dipl.-Ing. Markus Mayr e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Grundwasserschutz, Herrn Mag. Dr. Robert Holsteiner zur Projektänderung "Erweiterung Hennersdorfer Teich" und " Verlegung Krottenbach und Durchlass Aspangbahndamm":

Im Zuge der mündlichen Verhandlung wurde eine Projektänderung die Erweiterung des Hennersdorfer Teiches betreffend vorgelegt. Dem Gefertigten wurde die Plangrundlage PODO-EB-LBPLP-02-0011-F00 "Erweiterung Hennersdorfer Teich" übermittelt. Ursprünglich war vorgesehen, im Zuge der Schüttungen den Wasserspiegel des Teiches nicht zu beeinträchtigen. Nunmehr ist im Zuge der Teicherweiterung geplant zuerst die Teicherweiterung auszuheben, dann soll der nördliche Arm des Teiches durch einen Behelfsdamm mit wasserseitiger Foliendichtung zur Vermeidung eines Trockenlegens bei Absenkung des Wasserspiegels im südlichen Bereich getrennt werden, darauf folgt eine Absenkung des Wasserspiegels im südlichen Teichbereich sowie die Flutung der Erweiterung und der Versatz des Schilfgürtels vom Westufer des Teiches an das neue Ostufer (Vorlastschüttung als Basis). Nach der kompletten Verfüllung werden in weiterer Folge die Trenndämme entfernt, ein Pufferstreifen angelegt, das überschüssige Material der Vorlastschüttung entfernt, der Bahndamm fertig gestellt und der Teich ausgestaltet.

Aus gutachterlicher Sicht wird festgestellt, dass im gg. Bereich kein zusammenhängender Grundwasserkörper entwickelt ist. Der bestehende Teich wird künstlich aus Oberflächenwässern gespeist. Kleinräumig können sich in den gering mächtig entwickelten Kiessanden nach längeren Niederschlagsperioden Sicker- bzw. Schichtwasservorkommen bilden, die jedoch für eine Alimenterung des Teiches irrelevant sind. Darüber hinaus ist eine Kolmatierung des Teiches anzunehmen, die eine Kommunikation mit den allfällig entwickelten Sicker- bzw. Schichtwasservorkommen unterbindet. Eine Absenkung des Wasserspiegels im südlichen Bereich des Teiches wirkt sich daher nicht auf die allfällig entwickelten Sicker- bzw. Schichtwasservorkommen aus.

Die Projektänderung "Verlegung Krottenbach und Durchlass Aspangbahndamm" hat gemäß Plangrundlage PODO-EB-LBPLP-02-0012-F00 offensichtlich eine stärkere Mäandrierung des Krottenbaches zum Inhalt. Diese Projektänderung ist aufgrund der im gg. Bereich gegebenen hydrogeologischen Verhältnisse aus der Sicht des Fachbereiches Grundwasserschutz irrelevant.

Stellungnahme des Sachverständigen für Grundwasserschutz, Herrn Mag. Dr. Robert Holsteiner zur Maßnahme Nr. 41 des gg. UVG:

In Ergänzung zur Maßnahme Nr. 41 des SV für Grundwasserschutz im gg. UVG " Die Einbaubarkeit von Schuttmaterial (z. B. für Dämme bzw. Bodenaustausch) ist im Hinblick auf den qualitativen Grundwasserschutz von der örtlichen Bauaufsicht festzustellen. Im Verdachtsfall sind Eluatuntersuchungen nach dem einschlägigen Normenwerk vorzunehmen, wobei im Fall einer Verwendung von Sprengschutt als Schuttmaterial insbesondere auch die Gehalte an Ammonium, Nitrit und Nitrat zu untersuchen sind " wird ausgeführt, dass die Feststellung der Einbaubarkeit von Schuttmaterial von der örtlichen Bauaufsicht in Abstimmung mit der abfallwirtschaftlichen Bauaufsicht zu geschehen hat. Die Maßnahme Nr. 41 UVG ist somit folgendermaßen zu formulieren:

"Die Einbaubarkeit von Schuttmaterial (z. B. für Dämme bzw. Bodenaustausch) ist im Hinblick auf den qualitativen Grundwasserschutz von der örtlichen Bauaufsicht in Abstimmung mit der abfallwirtschaftlichen Bauaufsicht festzustellen. Im Verdachtsfall sind Eluatuntersuchungen nach dem einschlägigen Normenwerk vorzunehmen, wobei im Fall einer Verwendung von Sprengschutt als Schuttmaterial insbesondere auch die Gehalte an Ammonium, Nitrit und Nitrat zu untersuchen sind."

Mag. Dr. Robert Holnsteiner e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Wasserbautechnik, Herrn DI Wolfgang Schaar zur Stellungnahme der Gemeinde Hennersdorf:

Die Gemeinde Hennersdorf befürchtet, dass durch die geplante Bahnbrücke über den Petersbach im Bereich Hennersdorf für die Unterlieger der Brücke der Hochwasserschutz verschlechtert wird, da die bestehende Brücke über den Petersbach im Hochwasserfall den Abfluss im Petersbach drosselt. In diesem Zusammenhang wird die Vorschreibung einer Auflage angeregt.

Aus wasserbautechnischer Sicht wird dazu festgestellt, dass für die Abflusssituation im Bereich der Querung des Petersbaches durch das im Zuge der Errichtung der S1 im Raum Vösendorf geschaffene Retentionsbecken die Hochwasserwelle deutlich reduziert wird. Vor dem Bau des Retentionsbeckens war das HQ_{100} im Bereich der Brücke über den Petersbach in der Größenordnung von ca. $17 \text{ m}^3/\text{s}$. Durch das Retentionsbeckens wird der Abfluss beim auf HQ_{100} auf unter $4,5 \text{ m}^3/\text{s}$ gesenkt.

Der stark reduzierte Abfluss führt beim bestehenden Bauwerk im Hochwasserfall zu keinen Rückstauerscheinungen und damit zu keiner Änderung des Hochwasserabflusses für die Unterlieger beim HQ_{100} . Für die Beurteilung der Brücke haben sich die Rahmenbedingungen durch den Bau des Retentionsbeckens im Bereich der S1 relevant geändert und kann auf Basis der aktuellen Rahmenbedingungen von keiner Änderung der Hochwassersicherheit für die Unterlieger gesprochen werden.

Weiters wird darauf hingewiesen, dass durch das gegenüber dem Bestand vergrößerte Freibord der geplanten Brücke sperrige Schwimmstoffe ungehindert das Brückenbauwerk passieren können und die Gefahr einer Verklausung mit möglichen Überflutungen oder Flutwellen damit reduziert wird. Diese Gefahr ist bei der bestehenden Brücke aus wasserbautechnischer Sicht als Nachteil zu bewerten.

Der Wunsch nach einer Auflage betreffend Verschlechterung der Hochwassersituation erübrigt sich, da die Hochwassersituation durch die geplante Brücke aus wasserbautechnischer Sicht nicht verschlechtert wird.

DI Wolfgang Schaar e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Wasserbautechnik, Herrn DI Wolfgang Schaar zur Stellungnahme von DI Steininger:

DI Steininger befürchtet, dass durch die geplante Bahnbrücke über den Petersbach im Bereich Hengersdorf für die Unterlieger der Brücke der Hochwasserschutz verschlechtert wird, da die bestehende Brücke über den Petersbach im Hochwasserfall den Abfluss im Petersbach drosselt. In diesem Zusammenhang wird die Vorschreibung einer Auflage angeregt.

Diesbezüglich wird auf die Stellungnahme zur Gemeinde Hengersdorf verwiesen.

DI Wolfgang Schaar e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Wasserbautechnik, Herrn DI Wolfgang Schaar zur Stellungnahme der Gemeinde Achau:

Die Gemeinde Achau befürchtet durch ein Versagen der Entwässerung der Unterführung der B11 bei Hochwasser eine Beeinträchtigung des Verkehrs, was vor allem im Katastrophenfall relevant ist. Im Zusammenhang mit dem angesetzten 30 – jährlichen Bemessungsregen für die Entwässerung der Unterführung wird von der Gemeinde bekannt gegeben, dass Starkregenereignisse in Achau an der Tagesordnung sind.

Aus wasserbautechnischer Sicht wird durch die Wahl des Bemessungsregens die Sicherheit für eine ordnungsgemäße Entwässerung vorgegeben. Laut EN 752 (Entwässerungssysteme außerhalb von Gebäuden) wird für einfache Bemessungsverfahren ein 10 – jährliches Regenereignis für unterirdische Verkehrsanlagen empfohlen. Die gegenständliche Unterführung wurde für ein 30-jährliches 15-minütiges Regenereignis ausgelegt. Aus wasserbautechnischer Sicht ist damit eine ausreichende Sicherheit für die Entwässerung der Unterführung der B11 gegeben. Zur Feststellung der Gemeinde Achau, dass Starkregenereignisse in Achau an der Tagesordnung sind wird darauf hingewiesen, dass der Bemessungsregen auf Basis einer statistischen Auswertung von Niederschlagsdaten im Projektgebiet ermittelt wurde und als Starkregenereignis zu Werten ist.

DI Wolfgang Schaar e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Wasserbautechnik, Herrn DI Wolfgang Schaar zur Stellungnahme des NÖ Straßendienstes (ST4):

Der NÖ Straßendienst weist in seiner Stellungnahme darauf hin, dass alle Pumpwerke in Unterführungen von Landesstraßen mit elektronischen Störmeldern auszustatten sind. Diesbezüglich wird aus wasserbautechnischer Sicht auf die zur Oberflächenentwässerung vorgeschlagene zwingend erforderliche Maßnahme eines Fernüberwachungssystems für Pumpwerke hingewiesen.

Der NÖ Straßendienst erlaubt die Ableitung von Oberflächenwässern aus dem Eisenbahnbereich auf Straßengrund nur unter gesonderter Zustimmung. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass die Entwässerungseinrichtungen für Bahn und Straße weitestgehend getrennt projektiert sind. Lediglich für die Fuß und Radwegunterführung sowie die Straßenunterführung der L2005 sind gemeinsame Versickerungseinrichtungen für Straßen- und Bahnwasser vorgesehen.

DI Wolfgang Schaar e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Eisenbahnwesen, Herrn em. Univ.-Prof. Dr. Erich Kopp zur Stellungnahme von Bürgerinitiative „Münchendorf gegen den Ausbau der Pottendorfer Linie als Hochleistungsstrecke“ vertreten durch Mag. Peter Hadler:

Protokollauszug:

„Im vorliegenden Verfahren wird ständig davon ausgegangen, dass nur im Bestand ausgebaut werden kann. Alternativen werden nicht geprüft.“

Stellungnahme:

Die geplante 2-gleisige Strecke soll neben dem Personenfernverkehr und dem Güterverkehr auch dem Personennahverkehr dienen. Im Hinblick auf den Personennahverkehr ergeben sich Zwangspunkte, da die bestehenden Bahnhöfe Hengersdorf, Achau und Münchendorf angefahren werden. Großräumige Alternativen sind deshalb nicht möglich.

em. Univ.-Prof. Dr. Erich Kopp e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Eisenbahnwesen, Herrn em. Univ.-Prof. Dr. Erich Kopp zur Stellungnahme von Herrn Bürgermeister Josef Ehrenberger:

Protokollauszug:

„Der Güterzugsverkehr während der Nachtstunden darf nur das Mindestbetriebsausmaß erreichen. Eine Umleitung von Zügen, die derzeit die Strecke Wampersdorf – Gramatneusiedl als Zulauf zum Zentralverschiebebahnhof haben, darf nicht über die Pottendorfer Linie erfolgen.“

Ich fordere daher:

Die Umsetzung bzw. Einhaltung der oben angeführten Maßnahmen. „

Stellungnahme:

Zugtrassen werden von Eisenbahnverkehrsunternehmen beantragt. Bei Hochleistungsstrecken sind Einschränkungen im Hinblick auf die Vergabe von Zugtrassen nicht vorgesehen.

em. Univ.-Prof. Dr. Erich Kopp e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Eisenbahnwesen, Herrn em. Univ.-Prof. Dr. Erich Kopp zur Stellungnahme von Herrn Herbert Hofer:

Protokollauszug:

„Die Behörde wird ersucht, aufgrund des besonderen Aspektes bei der Lärmbelastung bei der Gemeinde Hennersdorf, die Gemeinde hatte bisher keinen Bahnverkehr in der Nacht von 22:00 bis 05:30 Uhr, folgende Auflagen vorzuschreiben:

Anregung:

- Für nächtliche Güterzugsfahrten von 22:00 bis 06:00 Uhr
- eine niedrigere Geschwindigkeit (entsprechend geringer als 100 km/h)
- im Siedlungsbereich Hennersdorf.

Stellungnahme:

Gemäß Verordnung der Bundesregierung über die Erklärung von Eisenbahnstrecken zu Hochleistungsstrecken (1. Hochleistungsstrecken-Verordnung BGBl. II Nr. 397/1998) wurde die Strecke Wien (einschließlich Terminal Inzersdorf) – Pottendorf – Wr. Neustadt zur Hochleistungsstrecke erklärt.

Betriebliche Einschränkungen bezüglich der Geschwindigkeit der Güterzüge bei Nacht sind bei Hochleistungsstrecken nicht vorgesehen, da sie die Leistungsfähigkeit der Strecke verringern.

em. Univ.-Prof. Dr. Erich Kopp e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Straßenverkehrstechnik, Herrn Dipl.-Ing. Franz Wagenhofer zur Stellungnahme von Herrn Josef Ehrenberger:

Die straßenverkehrstechnischen Maßnahmen betreffend dieser Stellungnahme sind in den noch durchzuführenden Verfahren gemäß § 90 StVO 1960 (Arbeiten auf und neben der Straße) zu berücksichtigen. Diese Verfahren sind auf den Landesstraßen bei der Bezirkshauptmannschaft Mödling und auf den Gemeindestraßen bei den jeweiligen Gemeinden als zuständige Behörden zu erwirken. Die Verfahren gemäß § 90 StVO 1960 sind vor dem jeweiligen Baubeginn auf den jeweiligen Straßenzügen vorzunehmen, wobei von einer umweltverträglichen Ausführung auszugehen ist.

Dipl.-Ing. Franz Wagenhofer e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Straßenverkehrstechnik, Herrn Dipl.-Ing. Franz Wagenhofer zur Stellungnahme von NÖ-Straßendienst, Abteilung Landesstraßenfinanzierung und –verwaltung (ST4), vertreten durch Herrn Ing. Markus Kuttnerberger:

Die Abwicklung des Baustellenverkehrs erfolgt im Zuge der bestehenden Bahntrasse beziehungsweise auf geplanten Baustraßen. Die in weiterer Folge zur Verfügung gestellten Landesstraßen

sind aufgrund ihrer Ausbauelemente und Linienführungen für die Abwicklung der anfallenden Baustellentransporte geeignet. Ein entsprechendes Massentransportkonzept liegt der UVE bereits zugrunde.

Die geplanten Unterführungen von Landesstraßen erfolgen gemäß den Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen, herausgegeben von der Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße, Schiene und Verkehr (FSV).

Weitere verkehrstechnische Maßnahmen sind in dem noch durchzuführenden Verfahren gemäß § 12 NÖ-Straßengesetz 1999 zu berücksichtigen, wobei diese Verfahren bei der Bezirkshauptmannschaft Mödling zu erwirken sind. Diesbezüglich sind auch normgerechte Ausleuchtungen beziehungsweise Beleuchtungen bei den projektierten Unterführungen vorzusehen.

Es ist jedoch von einer umweltverträglichen Ausführung auszugehen.

Dipl.-Ing. Franz Wagenhofer e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Straßenverkehrstechnik, Dipl.-Ing. Franz Wagenhofer zur Stellungnahme von Gemeinde Achau, vertreten durch Vizebürgermeister Rudolf Moser, beide vertreten durch RA Dr. Heinrich Vana:

Die geplante Querung der B11 erfolgt gemäß den Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen, herausgegeben von der Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße, Schiene und Verkehr (FSV).

Weitere verkehrstechnische Maßnahmen sind in dem noch durchzuführenden Verfahren gemäß § 12 NÖ-Straßengesetz 1999 zu berücksichtigen, wobei dieses Verfahren bei der Bezirkshauptmannschaft Mödling zu erwirken ist. Es ist jedoch von einer umweltverträglichen Ausführung auszugehen.

Dipl.-Ing. Franz Wagenhofer e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Lärmschutz, Herrn Ing. Erich Lassnig

Zu den im Zuge der Verhandlung am 02.11.2009 in Oberwaltersdorf abgegebenen Stellungnahmen von Parteien werden aus lärmschutztechnischer Sicht folgende Erklärungen abgegeben:

Erklärung zur Stellungnahme Nr. 30, Hauseigentümergeinschaft Hauptstraße 29, Häuser 1-12, 2332 Hennersdorf:

Zur Korrektur der Entfernung der Liegenschaft:

Es wird bestätigt, dass die in der Stellungnahme angegebene Entfernung von 40 m der Liegenschaft zutreffend ist und in die im UVG angeführte Entfernung von 100 m unrichtig ist.

Am Ergebnis der lärmschutztechnischen Beurteilung ergibt sich dadurch keine Änderung, da in der lärmschutztechnischen Immissionsberechnung der UVE mit dem digitalen Rechenmodell und Geländemodell selbstverständlich die richtige Entfernung berücksichtigt worden ist.

Erklärung zur Stellungnahme des Herrn DI Klaus STEININGER, Hennersdorf:

Zur Forderung nach Berücksichtigung des Spitzengrenzwertes:

Unter Hinweis auf die Bestimmung des § 24f Abs. 2 UVP-G hat bei Eisenbahnvorhaben die Beurteilung der Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des § 24 Abs. 1 Z 2 lit. c nach bestehenden besonderen Immissionsschutzvorschriften zu erfolgen.

Für Eisenbahnvorhaben bestehen besondere Immissionsschutzvorschriften in der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung – SchIV, BGBl. Nr. 415/1993 und den Durchführungsbestimmungen zur Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (DB-SchIV) des BMVIT vom 1. Jänner 2006.

Die in der UVE vorliegenden schalltechnischen Untersuchungen zeigen für den Eisenbahnbetrieb bei Einbau der bahnsseitigen Lärmschutzmaßnahmen und bei Ausführung der Objektschutzmaßnahmen die Einhaltung der Kriterien der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV). Die Auswirkungen des vorliegenden Projekts sind daher aus lärmschutztechnischer Sicht im Sinne des § 24f Abs. 1 Z 2 lit. c als zumutbar zu beurteilen.

Erklärung zur Stellungnahme des Vertreters der Nö Umweltschutzkommission, vertreten durch Herrn DI Herbert BEYER:

Zur Forderung nach Berücksichtigung des Spitzengrenzwertes:

Unter Hinweis auf die Bestimmung des § 24f Abs. 2 UVP-G hat bei Eisenbahnvorhaben die Beurteilung der Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des § 24 Abs. 1 Z 2 lit. c nach bestehenden besonderen Immissionsschutzvorschriften zu erfolgen.

Für Eisenbahnvorhaben bestehen besondere Immissionsschutzvorschriften in der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung – SchIV, BGBl. Nr. 415/1993 und den Durchführungsbestimmungen zur Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (DB-SchIV) des BMVIT vom 1. Jänner 2006.

Die in der UVE vorliegenden schalltechnischen Untersuchungen zeigen für den Eisenbahnbetrieb bei Einbau der bahnsseitigen Lärmschutzmaßnahmen und bei Ausführung der Objektschutzmaßnahmen die Einhaltung der Kriterien der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV). Die Auswirkungen des vorliegenden Projekts sind daher aus lärmschutztechnischer Sicht im Sinne des § 24f Abs. 1 Z 2 lit. c als zumutbar zu beurteilen.

Erklärung zu Stellungnahme des Herrn Herbert HOFER, 2332 Hennersdorf:

Zur Forderung nach Geschwindigkeitsbeschränkung für Güterzüge während der Nachtzeit:

Durch die im Einreichprojekt vorgesehenen bahnseitigen Lärmschutzmaßnahmen werden die lärmschutztechnischen Kriterien der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) eingehalten.

Die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nach SchIV wird überdies durch Kontrollmessungen nach Inbetriebnahme überprüft werden.

Die in der Stellungnahme zusätzlich geforderten Maßnahmen (Geschwindigkeitsbeschränkung der Güterzüge nachts) ist anhand der vorliegenden Ergebnisse aus lärmschutztechnischer Sicht nicht begründbar.

Erklärung zu Stellungnahme des Herrn Bürgermeister Josef Ehrenberger, Gemeinde Münchendorf:

Zur Forderung der Änderung der Lärmschutzmaßnahmen:

Die Absenkung der Lärmschutzwand LSW-7 rechtsseitig der Bahn erfolgt stufenweise ab km 19,330 von der Höhe 5,0 m ü. SOK bis km 19,420 auf eine Höhe von 3,0 m ü. SOK. Die nächste Abstufung der Wand auf die Höhe von 2,5 m ü. SOK erfolgt erst bei km 19,870.

Die Höhe der im Nachbarschaftsbereich Ober Bregarten nachts zu erwartenden Schienenverkehrslärmimmissionen zeigt für die Rechenpunkte (DMP-14, NMP-15, RP_M24 und RP_M25) jeweils die gesicherte Einhaltung bzw. Unterschreitung der örtlichen Immissionsgrenzwerte nach der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV). Die Ausführung der unterschiedlichen Höhen der Lärmschutzwand LSW-7 ist daher nach den Bestimmungen der SchIV zu verstehen; zusätzlich wirksame Maßnahmen sind nach SchIV nicht zu begründen.

Die Siedlungswohngebäude an der Himberger Straße liegen im Schutzbereich der 5,0 m hohen Lärmschutzwand LSW-7. Im Freien und im Bereich der unteren Geschosse werden die örtlichen Immissionsgrenzwerte nach SchIV (RP_M23) eingehalten. In den bahnseitigen Fassaden ab dem 3. OG. sind Objektschutzmaßnahmen (Einbau von Lärmschutzfenstern) vorgesehen. Darüber hinausgehende Lärmschutzanforderungen sind nach den Bestimmungen der SchIV nicht zu begründen.

Zur Forderung Beeinträchtigungen während der Bauphase auf ein Mindestmaß zu reduzieren:

Die Bauabwicklung ist mit wenigen Ausnahmen nur an Werktagen bei Tagzeit vorgesehen. Ein Baubetrieb am Abend, in der Nacht, an Samstagnachmittagen und an Sonn- und Feiertagen ist nicht vorgesehen. Durch den Einsatz lärmarmer Baumaschinen ist der Baulärm auf festgelegte Immissionsgrenzwerte von 60/65 dB zu minimieren. Die Einhaltung der Grenzwerte wird durch Messungen kontrolliert. Darüber hinaus wird eine Ansprechperson (Bau-Ombudsmann) nominiert und die telefonische Erreichbarkeit verlangt, sodass in möglichen Beschwerdefällen spontan Abhilfe geschaffen werden kann. Die Forderung ist im vorliegenden Projekt ausreichend berücksichtigt.

Erklärung zur Stellungnahme der BI „Münchendorf gegen den Ausbau der Pottendorfer Linie als Hochleistungsstrecke“, vertretend durch Herrn Mag. Peter HADLER, Münchendorf:

Zur Forderung nach Geschwindigkeitsbeschränkung für Güterzüge während der Nachtzeit:

Durch die im Einreichprojekt vorgesehenen bahnseitigen Lärmschutzmaßnahmen werden die lärmschutztechnischen Kriterien der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) eingehalten.

Die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nach SchIV wird überdies durch Kontrollmessungen nach Inbetriebnahme überprüft werden.

Die in der Stellungnahme zusätzlich geforderten Maßnahmen (Geschwindigkeitsbeschränkung der Güterzüge nachts) ist anhand der vorliegenden Ergebnisse aus lärmschutztechnischer Sicht nicht begründbar.

Erklärung zur Stellungnahme der Gemeinde Hennersdorf, vertreten durch RA Dr. Heinrich VANA:

Zur Forderung nach Berücksichtigung des Spitzengrenzwertes:

Unter Hinweis auf die Bestimmung des § 24f Abs. 2 UVP-G hat bei Eisenbahnvorhaben die Beurteilung der Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des § 24f Abs. 1 Z 2 lit. c nach bestehenden besonderen Immissionsschutzvorschriften zu erfolgen.

Für Eisenbahnvorhaben bestehen besondere Immissionsschutzvorschriften in der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung – SchIV, BGBl. Nr. 415/1993 und den Durchführungsbestimmungen zur Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (DB-SchIV) des BMVIT vom 1. Jänner 2006.

Die in der UVE vorliegenden schalltechnischen Untersuchungen zeigen für den Eisenbahnbetrieb bei Einbau der bahnseitigen Lärmschutzmaßnahmen und bei Ausführung der Objektschutzmaßnahmen die Einhaltung der Kriterien der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV). Die Auswirkungen des vorliegenden Projekts sind daher aus lärmschutztechnischer Sicht im Sinne des § 24f Abs. 1 Z 2 lit. c als zumutbar zu beurteilen.

Erklärung zur Stellungnahme der Gemeinde Achau, vertreten durch Herrn Vzbgm. Rudolf MOSER und Herrn RA Dr. Heinrich VANA:

Zur Forderung nach Berücksichtigung des Spitzengrenzwertes:

Unter Hinweis auf die Bestimmung des § 24f Abs. 2 UVP-G hat bei Eisenbahnvorhaben die Beurteilung der Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des § 24f Abs. 1 Z 2 lit. c nach bestehenden besonderen Immissionsschutzvorschriften zu erfolgen.

Für Eisenbahnvorhaben bestehen besondere Immissionsschutzvorschriften in der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung – SchIV, BGBl. Nr. 415/1993 und den Durchführungsbestimmungen zur Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (DB-SchIV) des BMVIT vom 1. Jänner 2006.

Die in der UVE vorliegenden schalltechnischen Untersuchungen zeigen für den Eisenbahnbetrieb bei Einbau der bahnseitigen Lärmschutzmaßnahmen und bei Ausführung der Objektschutzmaßnahmen die Einhaltung der Kriterien der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung

(SchIV). Die Auswirkungen des vorliegenden Projekts sind daher aus lärmschutztechnischer Sicht im Sinne des § 24f Abs. 1 Z 2 lit. c als zumutbar zu beurteilen.

Erklärung zur Stellungnahme der BI Achau (Kein Bahnlärm), vertreten durch Frau Gabriele WÜRTZ und Herrn RA Dr. Heinrich VANA:

Kumulierung von Bahnlärm und Straßenlärm:

In der maßgeblichen Rechtsnorm für die Beurteilung von Schienenverkehrslärm und für den Einsatz von Lärmschutzmaßnahmen an Schienenstrecken, der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV, BGBl. 415/1993), ist der Lärmschutz gegen die Beeinträchtigungen der Wohnbevölkerung durch den Schienenverkehrslärm abgestimmt. In § 2 Abs. 4 ist für die Beurteilung des Schienenverkehrslärms der Beurteilungspegel des Schienenlärms definiert und festgelegt.

Eine Kumulierung von Lärmeinwirkungen ist aufgrund der Verschiedenheit der Lärmeinwirkungen problematisch und nach den Bestimmungen der SchIV nicht vorgesehen.

Durch die Verlegung der B 11 mit Unterführung wird aufgrund der zusätzlich vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen (schallabsorbierende Auskleidung der Unterführung und der östlichen Rampe sowie Einsatz von Lärmschutzwänden an der äußeren Rampen-Brüstungen) eine negative Auswirkung auf den Straßenlärm von der B 11 im Freien weitgehend vermieden.

Ing. Erich Lassnig e.h.

Gemeinsame Stellungnahme des Sachverständigen für Eisenbahnwesen, Herrn em. Univ.-Prof. Dr. Erich Kopp und des §31a EisbG-SV für den Eisenbahnbetrieb Herrn Wolfgang Hager:

Fragestellung:

Ist der gegenständliche Abschnitt Hennersdorf – Münchendorf für sich verkehrswirksam?

Stellungnahme:

Durch den Ausbau der derzeit 1-gleisigen Strecke vom Bahnhof Hennersdorf bis zum Bahnhof Münchendorf zu einer 2-gleisigen Strecke werden Zugbegegnungen in diesem Abschnitt ermöglicht. Somit tritt eine wesentliche Verbesserung der Betriebsabwicklung und eine Steigerung der Kapazität im gesamten Abschnitt der Pottendorfer Linie ein. Außerdem wird an den neuen Rand beziehungsweise Inselbahnsteigen das Zufahren (beziehungsweise auch das Durchfahren), das Halten und das Abfahren (hauptsächlich von personenbefördernden Zügen) in beiden Fahrtrichtungen (auch im Gleiswechselbetrieb) allenfalls garantiert.

Daher ist dieser Abschnitt für sich allein verkehrswirksam.

em. Univ.-Prof. Dr. Erich Kopp e.h.

Wolfgang Hager e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Raumplanung, Orts- und Landschaftsbild, Sachgüter, Herrn DI Hans Kordina zur Stellungnahme der Bürgerinitiative „Münchendorf gegen den Ausbau der Pottendorfer Linie als Hochleistungsstrecke“:

Es wird nur das eingereichte Projekt auf seine Umweltverträglichkeit hin beurteilt. Ein weiterer Ausbau nach Süden inklusive des Abschnittes Ebreichsdorf ist nicht Projektbestandteil.

Hinsichtlich der technischen Auswahlkriterien für den Ausbau der Bestandsstrecke wird auf die Beantwortung der Frage 1.1 im UVP-Gutachten durch den Sachverständigen für Eisenbahnwesen Prof. Dr. Kopp im UVP-Gutachten hingewiesen, welche nachfolgend angeführt sind:

- Die fußläufige Erreichbarkeit der Bahnhöfe sollte nicht verschlechtert werden.
- Die Fahrzeit zwischen Wien-Meidling und Wiener Neustadt darf über die Pottendorfer Linie nicht länger sein als jene über die Südbahn.
- Die Lebensräume von Mensch, Tieren und Pflanzen müssen möglichst geschont werden.
- Auf ökologische Schutzgüter (Natura 2000, Wald, etc.) ist besonders Rücksicht zu nehmen.
- Die bestehenden Verkehrswege sind aufrecht zu erhalten.
- Der Bahnbetrieb ist, soweit möglich, auch während der Bauzeit sicher zu stellen.
- Die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens ist besonders zu beachten.

Speziell aus raumplanerischer Sicht ist der gewählte zweigleisige Ausbau der Bestandsstrecke unter Berücksichtigung der Ziele des §1 Abs.2 des NÖ ROG 1976 sowie der örtlichen Gegebenheiten im Trassenbereich positiv zu beurteilen.

Insbesondere folgende generelle Leitziele des NÖ ROG 1976 §1 Abs.2 Z.1 sprechen für den Ausbau der Bestandsstrecke:

b) Ausrichtung der Maßnahmen der Raumordnung auf

- *schonende Verwendung natürlicher Ressourcen, [...]*
Diesem Punkt wird insbesondere dadurch entsprochen, dass durch den Ausbau der Bestandsstrecke nur eine relativ geringe zusätzliche Bodeninanspruchnahme erforderlich ist.

c) Ordnung der einzelnen Nutzungen in der Art, dass

- *gegenseitige Störungen vermieden werden,*
Die Einhaltung dieses Leitzieles wird durch die Aussagen des Fachbereiches Humanmedizin bestätigt.
- *sie jenen Standorten zugeordnet werden, die dafür die besten Eignungen besitzen.*
Diesem Leitziel wurde unter anderem durch die Durchführung eines ausführlichen Trassenauswahlverfahrens für den Bereich Hannersdorf entsprochen, dessen Ergebnisse im Rahmen der UVP ebenfalls bestätigt wurden.

d) Sicherung von Gebieten mit besonderen Standorteignungen für deren jeweiligen Zweck und Freihaltung dieser Gebiete von wesentlichen Beeinträchtigungen.

Im Umgebungsbereich der Trasse bestehen hochwertige landwirtschaftliche Böden, deren Nutzbarkeit durch den Ausbau der Bestandsstrecke nur in geringem Umfang beeinträchtigt wird.

- e) *Bedachtnahme auf die Verkehrsauswirkungen bei allen Maßnahmen in Hinblick auf*
- *Verlagerung des Verkehrs zunehmend auf jene Verkehrsträger, welche die vergleichsweise geringsten negativen Auswirkungen haben (unter Berücksichtigung sozialer und volkswirtschaftlicher Vorgaben), [...]*

Die Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs unterstützt dieses Leitziel. Die gute Erreichbarkeit (durch die siedlungsnah Lage der Bahnhöfe besonders gut gewährleistet) und damit im Zusammenhang die Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs durch die fußläufige Erreichbarkeit der Bahnhöfe entsprechen diesem Leitziel.

Gegen eine Neutrassierung mit Umfahrungen sprechen aus raumplanerischer Sicht unter anderem

- dass durch eine eventuelle Neutrassierung zusätzlich eine sehr starke Zerschneidung bzw. ein zusätzlicher Verlust von landwirtschaftlichen Nutzflächen verursacht und es somit zu einer erheblichen Beeinträchtigung landwirtschaftlicher Strukturen kommen würde,
- dass zusätzlich ökologisch sensible Flächen in Anspruch genommen werden müssten (u. a. Natura 2000) und
- dass durch die Umfahrung von den Siedlungsbereichen von Achau und Münchendorf erhebliche Auswirkungen auf die technische Planung (Kurvenradien, Ausbaugeschwindigkeiten,...) entstehen würden.

DI Hans Kordina e.h.

Stellungnahme des Sportfischervereins Vösendorf Wienerberger, vertreten durch Herrn Karl Vokoun, Kassier des Vereines:

Ich wurde vom Obmann, Herrn Walter Kolbeck, bevollmächtigt; die schriftliche Vollmacht reiche ich nach.

Der Verein nimmt wie folgt Stellung:

- Wir sind Grundeigentümer der Teichfläche und eines benachbarten Feldes auf dem die Eisenbahnanlage errichtet werden soll.
- Wir wünschen, dass durch die Ausführung des Vorhabens die Fauna und Flora möglichst geringfügig beeinträchtigt wird, insbesondere die einzelnen Bauabschnitte mit uns abgestimmt werden.
- Der betroffene Teich muss zur Schonung der Fauna vor Baubeginn abgeschottet werden.
- Die vorgesehene Teicherweiterungsfläche soll, als Ersatz für die vorgesehene Abtretung, ins Eigentum des Vereines übergehen.
- Der Verein soll Wasserberechtigter der gesamten Wasserfläche werden.
- Der Verein ist für entstandene Schäden sowohl an seinen Anlagen als auch an Flora und Fauna im vollen Umfang schadlos zu halten.

Karl Vokoun e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Fischereiwirtschaft Herrn Dipl. Ing. Markus Perschl und für Gewässerökologie., Herrn Dipl. Ing. Reinhard Wimmer zur Stellungnahme von Herrn DI Gert Grauwald, Urkundenvorlage der ÖBB-Infrastruktur AG

Im Umweltverträglichkeitsgutachten wurden von den Sachverständigen für Gewässerökologie und für Fischereiwirtschaft die Präzisierung betreffend den Krottenbach und den Teich in Hennersdorf gefordert.

Folgende in der UVP geforderten Maßnahmen sind mit der Präzisierung erfüllt bzw. hinfällig:

92) Eine Vermessung des Hennersdorfer Fischteiches ist erforderlich. (GÖ)

Anmerkung: Die Vermessung des Hennersdorfer Teiches wurde durchgeführt.

93) Eine Detailplanung der Neugestaltung des Fischteiches ist vor Bescheiderlass der Behörde vorzulegen. (GÖ, FW)

Anmerkung: Im Zuge der Verhandlung wurde die Detailplanung der Neugestaltung vorgelegt.

94) Die Ausarbeitung muss von einer Person oder Institution durchgeführt werden, die Fachkenntnisse auf den Gebieten des Wasserbaus, der Ingenieurbiologie und Gewässerökologie nachweist. (GÖ, FW)

Anmerkung: Die Ausarbeitung wurde von einer fachkundigen Person durchgeführt.

Die folgenden in der Maßnahme 95 angeführten Detailarbeitsschritte sind aufgrund der Detailplanung nicht mehr gültig:

95) Die Verfüllung der Teilfläche des Hennersdorfer Fischteiches hat in folgenden Schritten zu erfolgen: (GÖ, FW)

- Schüttung eines Bagger befahrbaren Trenndamms
- Abspundung des abgetrennten Teiles
- Entleerung des abgetrennten Teiles bis zu einer Restwassertiefe von 0,5 m
- Das Wasser darf nicht in den abgetrennten Bereich des Fischteiches eingeleitet werden.
- Erforderlichenfalls Abfischung
- Entleerung der Restwassermenge
- Kontrolle und allfällige Hebung von Teichmuscheln
- Vor der Verfüllung sind die Libellenlarven im November von einer fachkundigen Person oder Institution abzulesen und in den unbeeinflussten Teil des Fischteiches umzusetzen.
- Verfüllung des abgetrennten Teils mit geeignetem Material

- Die Herstellung des neuen Teichteiles hat in Trockenbauweise zu erfolgen. Der verbleibende Trenndamm darf erst nach Abschluss aller im Wasserbereich befindlichen Gestaltungsmaßnahmen entfernt werden.
- Die Baumaßnahmen müssen von November bis spätestens Ende März durchgeführt werden.

Grundsätzlich wird aufgrund der ergänzenden, konkretisierenden planlichen Darstellungen (Einreichprojekt 2009, Landschaftpflegerische Begleitplanung, Erweiterung Hennersdorfer Teich, Plannummer: PODO-EB-LBPLP-02-0011-F00, vom Okt.2009) sowie der gutächtlichen Stellungnahmen des Sachverständigen für Grundwasserschutz und des Sachverständigen für Geologie und Hydrogeologie zur bestehenden Teichanlage bzw. zur Erweiterung der Teichanlage nachstehendes festgestellt:

Die bestehende Teichanlage ist ein gegen das Grundwasser abgeschlossenes System, das zum Ausgleich von Verdunstungsverlusten über eine Rohrleitung aus dem Betriebsgebiet der Fa. Wienerberger dotiert wird. Für die geplante Verfüllung eines Teiles des bestehenden Teiches bzw. der Erweiterung des Teiches sind daher zur weitgehenden Schonung des Fischbestandes folgende Auflagen einzuhalten:

- 4 Wochen vor den Beginn der Bauarbeiten ist der Eigentümer der Anlage nachweislich schriftlich zu verständigen.
- Der im Einreichprojekt dargestellte Phasenablauf der Verfüllung bzw. der Erweiterung ist einzuhalten und durch die gewässerökologische Bauaufsicht zu überwachen. Die Bauaufsicht hat auch alle zusätzlichen vorgeschriebenen Auflagen hinsichtlich der Gewässerqualität bzw. des Wiederbesatzes zu überwachen.
- Das Material zur Verfüllung des Teichesabschnittes darf keine gewässergefährdende Inhaltsstoffe aufweisen. Hierüber ist ein schriftlicher Nachweis zu führen und die Ergebnisse der Untersuchung sind im Bericht der Bauaufsicht zu dokumentieren.
- Die in der Phase 3 vorgesehene Abtrennung des nördlichen Teils des bestehenden Teichs durch einen Behelfsdamm hat unter tunlichster Vermeidung von Trübungen zu erfolgen.
- Der Behelfsdamm ist durch eine Foliendichtung auf der Nordseite des Dammes so zu dichten, dass der Wasserspiegel im abgetrennten Teil mit einer gewissen Toleranz in jedem Fall erhalten bleibt. Allfällige Spiegelabsenkungen infolge von Verdunstungsverlusten sind durch Zuleitung auszugleichen.
- Nach Absenkung des Wasserspiegels im abgetrennten Teil des bestehenden Teiches sind Maßnahmen zur Bergung des Fischbestandes und Verbringung des Fischbestandes in den abgetrennten nördlichen Teil zu setzen. Diese Maßnahmen sind im Einvernehmen mit dem Eigentümer der Anlage vorzunehmen.
- Die in der Phase 6 vorgesehene Wiedervereinigung der Wasserkörper (nördlicher Teil, teilverfüllter Teil und neugeschaffener Teil) darf erst nach Ausgleich der Wasserspiegel in den Teilwasserkörpern erfolgen.

- Die Vereinigung des nördlichen Teils mit dem übrigen Wasserkörper darf erst erfolgen, wenn durch eine chemische Gewässeruntersuchung des Wassers des teilverfüllten bzw. erweiterten Teichteiles die Eignung als Fischwasser nachgewiesen werden kann. Zusätzlich zu den üblichen chemischen Parametern müssen Schwefel und Chlorid untersucht werden.
- Ein Wiederbesatz der neugeschaffenen Teichanlage ist erst bei Vorliegen eines positiven Gutachtens im Sinne der Eignung des Gewässers als Fischlebensraumes zulässig.

Bei der Verlegung des Krottenbaches wurden folgende Maßnahmen in der UVP formuliert. Durch die Präzisierung sind folgende Maßnahmen hinfällig:

96) Die Bachverlegung bzw. Neugestaltung des Bachbetts hat sich am entsprechenden Gewässertyp (Gewässertyp 13-1-2) zu orientieren. **(GÖ, FW)**

13 – Gewässer der Bioregion 13 – „östliche Flach- und Hügelländer“

1 – Seehöhenklasse 1 (< 200m ü. A.)

2 – Einzugsgebietsgröße 2 (zwischen 10-100 km² Einzugsgebiet)

Anmerkung: Die Neugestaltung orientiert sich am entsprechenden Gewässertyp.

97) Es ist dafür zu sorgen, dass eine durchgehende mäandrierende/gewundene Niederwasserlinie im Erdbau vorgegeben wird. Die Niedrigwasserlinie ist anschließend der Sukzession bzw. der Umlagerung zu überlassen. **(GÖ, FW)**

Anmerkung: Eine pendelnd/ mäandrierende Linienführung ist vorgesehen.

98) Folgende morphologische Ausprägungen sind zu beachten: **(GÖ, FW)**

- Prall- und Gleitufer - Ausbildung von Steil- und Flachuferbereichen
- unterspülte Anbruchufer mit ausgeprägten Totholzstrukturen und Wurzelstöcken

Anmerkung: Die morphologischen Ausprägungen wurden bei der Detailplanung berücksichtigt.

Auch die Maßnahmen 99 bis 104 und Maßnahme 106 wurden erfüllt bzw. sind mit Vorlegung der Detailplanung hinfällig.

99) Der nördliche Ast der Gewässerverlegung ist zumindest soweit vom Bahndamm abzurücken, dass eine beidseitige Bepflanzung möglich ist. **(GÖ, FW)**

100) An den Ufern im Bereich des Übergangs zwischen Uferböschung und ebener Fläche ist ein mindestens 3m breiter durchgehender Gehölzgürtel anzupflanzen. Dieser Ufergehölzstreifen ist mit Bäumen und Sträuchern (heimische und standortgerechte Arten) so anzulegen, dass eine durchgehende Beschattung des Bachbettes erreicht wird. **(GÖ, FW)**

101) Initiierung einer strukturierten Böschungslinie mit unterschiedlichem Steilheitsgrad und ausreichend natürlichen Uferstrukturen. **(GÖ, FW)**

- 102) Bei allfällig erforderlichen Sicherungsmaßnahmen müssen ingenieurbio-
logische Bauweisen verwendet werden. **(GÖ, FW)**
- 103) Für die Detailplanung sind in jedem Fall ein Längsschnitt und Querschnitte des neu-
en Gewässers im max. Abstand von 10 m auszuarbeiten. **(GÖ, FW)**
- 104) Die Ausarbeitung muss von einer Person oder Institution durchgeführt werden, die
Fachkenntnisse auf den Gebieten des Wasserbaus, der Ingenieurbio-
logie und Gewässer-
ökologie nachweist. **(GÖ, FW)**
- 106) Die Detailplanungen sind vor Bescheiderlass der Behörde vorzulegen. **(GÖ, FW)**

Maßnahme 105 ist nach wie vor gültig:

105) Die Herstellung des neuen Gerinneabschnittes hat in Trockenbauweise zu erfolgen. Die verbleibenden
Trenndämme dürfen erst nach Abschluss aller im Wasserbereich befindlichen Gestaltungsmaßnahmen
entfernt werden. **(GÖ, FW).**

DI Perschl Markus e.h. DI
Wimmer Reinhard e.h.

**Stellungnahme des Sachverständigen für Naturschutz, Herrn DI Friedrich Vondruska zur
Stellungnahme von DI Gert Grauwald, Urkundenvorlage der ÖBB-Infrastruktur AG:**

Die ÖBB Infrastruktur AG legte zur Verhandlung am 2. November 2009 eine Detailplanung für die
Errichtung des Hannersdorfer Fischteiches und für die Verlegung des Krottenbaches im Bereich der
Querung mit der Aspang-Bahn vor, welche zum Vorhabensbestandteil erklärt wurde.

Im Zuge der Verlegung des Krottenbaches sind nunmehr eine geschwungene Linienführung und
eine naturnahe Ausgestaltung der Sohle- und Uferbereiche sowie der angrenzenden Flächen vor-
gesehen. Damit ist die ursprünglich vorgesehene Maßnahme Nr. 163 „Zur Kompensation von Flä-
chenverlusten im Bereich von Gewässerböschungen sind Ausgleichsflächen mit dem Entwick-
lungsziel ‚naturnahe Fließgewässerböschungen und –säume‘ im Bereich der Krottenbachverle-
gung im Ausmaß von 0,66 ha zu schaffen“ erfüllt und kann somit entfallen.

Die vorgelegten Unterlagen hinsichtlich der Vergrößerung des Hannersdorfer Fischteiches erfüllen
inhaltlich die Anforderungen aus dem Fachbereich Naturschutz. Für ergänzende Auflagen in der
Bauphase wird auf den Fachbereich Gewässerökologie verwiesen.

DI Friedrich Vondruska e.h.

Zusammenfassende und abschließende Stellungnahme der ÖBB Infrastruktur AG:

Eingangs wird der Vollständigkeit halber festgestellt, dass zu Beginn der heutigen Verhandlung die
Detailunterlagen hinsichtlich der Gestaltung des Krottenbaches und des Hannersdorfer Teiches in
3-facher Ausfertigung und auf Datenträger (CD) übergeben wurden. Übergeben wurde weiters ein
Aktenvermerk über eine Vereinbarung mit der Wienerberger AG.

1) Zu den Stellungnahmen der Verfahrensparteien:

1.1. Gemeinde Hennersdorf

Ad Pkt 2) Diese Einwendungen wurde vom lärmtechnischen SV der Behörde im Rahmen der Verhandlung bereits behandelt.

Ad Pkt 3 der Stellungnahme wird auf die gesonderte Äußerung des Vertreters von Werner Consult verwiesen. Diese bildet einen integrierten Bestandteil des Vorbringens der Konsenswerberin. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass Eisenbahnanlagen nicht die Funktion von Hochwasser-schutzanlagen erfüllen (müssen). Weiters befindet sich der Bereich seit Errichtung der Becken im Zuge des S1-Ausbaues nicht mehr im Hochwasserabflussgebiet (HQ 30).

1.2. Gemeinde Achau:

Ad Pkte 2 und 4) Diese Einwendungen wurde vom lärmtechnischen SV der Behörde im Rahmen der Verhandlung bereits behandelt. Dem ist lediglich hinzuzufügen, dass keine Verpflichtung der Antragstellerin zur Prüfung oder Realisierung einer Umfahrung besteht.

Ad Pkt 3): Zur Planung der ggst. Unterführung wird festgehalten:

- Die Rampen / Zufahrten der B 11 zu beiden Seiten der Unterführung in Achau wurden niveaumäßig derart vorgesehen, dass Hochwässer des Mödlingbachs, welches in dessen Vorländer ausuferst, nicht in das Unterführungsbauwerk eindringen können.
- Der Zutritt von Grundwasser in die Unterführung ist infolge der Ausführung der Unterführung als dichte Wanne nicht möglich.
- Bei Starkregenereignissen in die Unterführung gelangendes Niederschlagswasser wird über eine Pumpanlage aus der Unterführung abgepumpt. Diese Pumpanlage wurde für ein 30-jährliches Niederschlagsereignis dimensioniert. Aus Sicherheitsgründen wird außerdem eine zweite Pumpe vorgehalten, wodurch im Anlassfall die doppelte Pumpmenge ermöglicht wird. Nachgeschaltet ist ein Retentionsbecken vorgesehen, in welchem die abgepumpten Niederschlagswässer gespeichert werden können und somit verhindert wird, dass im Fall des Zusammentreffens von Hochwasserereignissen des Mödlingbachs und Starkniederschlagsereignissen eine Einleitung der abgepumpten Niederschlagswässer in Hochwasser führende Vorfluter erfolgt. In derartigen Fällen wird das Retentionsbecken nach dem Ablauf der Hochwasserwelle im Mödlingbach in diesen entleert.

Die straßenverkehrliche Funktion der B 11-Unterführung in Achau wird daher weder bei Hochwasserabflüssen im Mödlingbach, noch im Fall von Starkniederschlagsereignissen, noch im Fall des Zusammentreffens dieser beiden Ereignisse beeinträchtigt.

1.3. Gemeinde Münchendorf

Ad Lärm: Die Einwendung wurde vom lärmtechnischen SV der Behörde im Rahmen der Verhandlung bereits behandelt. Dem ist nichts hinzuzufügen.

Ad Verkehrsmaßnahmen: Eine Umkehrmöglichkeit in der Franz-Hütter-Gasse im Bereich des Versitzbeckens wird im Zuge des Bauprojekts realisiert.

Die Behinderten gerechte Anbindung der Franz-Hütter-Gasse an die Gemeinde Münchendorf erfolgt ohnehin über die Unterführung Himberger Straße mit einem von der Straße abgesetzten Geh- und Radweg (Längsneigung max. 4%). Des weiteren müssen Behinderte und Radfahrer auch nicht die gesamte Straßenschleife benützen, da entlang des dort befindlichen Versickerungsbeckens eine kurze Verbindung von der verlegten Franz-Hütter-Gasse zum Beginn des Wannenaufbaus und somit zum vorher beschriebenen Geh- und Radweg errichtet wird.

Die Franz-Hütter-Gasse und der Reitstall Windhof in der Himberger Straße sind im Katastrophenfall über den östlichen Bahnbegleitweg von Norden her erreichbar.

Baumaßnahmen in der Nacht, an Samstagnachmittagen, sowie an Sonn- und Feiertagen sind im Regelfall nicht vorgesehen. Aus bahnbetrieblichen Gründen kann es jedoch notwendig werden, Baumaßnahmen, die Gleissperren erfordern, in diesen Zeiten geringeren Bahnbetriebs durchzuführen. Die Bauwerberin wird die betroffene Bevölkerung zeitgerecht über derartige, unvermeidliche Baumaßnahmen informieren.

1.4. Bürgerinitiative kein Bahnlärm in Achau

Die Einwendung wurde vom lärmtechnischen SV der Behörde im Rahmen der Verhandlung bereits behandelt. Dem ist nichts hinzuzufügen

1.5. Bürgerinitiative gegen den Ausbau der Pottendorfer Linie

ad Stückelung des Vorhabens: Der gegenständliche Abschnitt des Ausbaus der Pottendorfer Linie ist für sich betriebswirksam. Für den südlich angrenzenden Abschnitt (Ebreichsdorf) liegt derzeit noch keine konkrete Trassierung und damit keine Planung vor, es handelt sich dabei somit noch nicht um ein Vorhaben iSd UVP-G. Die Teilung der UVP-Verfahren ist damit sachlich gerechtfertigt. Sie greift in die Rechte der Bürgerinitiative nicht ein, da die Zugzahlen bei zweigleisigem Ausbau im südlich angrenzenden Bereich Ebreichsdorf im gegenständlichen Bereich bereits berücksichtigt sind. Die Trasse im Bereich der Gemeinde Münchendorf steht fest unabhängig davon, wie die Trasse im Bereich Ebreichsdorf weiter verlaufen wird. Ein Recht der Bürgerinitiative auf eine bestimmte Trassierung besteht nicht. Ein Verfahren nach § 18a UVP-G wurde nicht beantragt, ist damit nicht verfahrensanhängig, sodass der Hinweis auf eine notwendige „Gesamtgenehmigung“ ins Leere geht.

ad Mediationsverfahren: Eine Verfahrensunterbrechung zur Einschaltung eines Mediationsverfahrens iSd § 16 Abs 2 iVm § 24 Abs 7 UVP-G wird nicht beantragt.

ad Schalldämmflüster: Die Einwendung wurde vom humanmedizinischen SV der Behörde im Rahmen der Verhandlung bereits behandelt. Dem ist nichts hinzuzufügen

ad Geschwindigkeitsbeschränkung: Die Einwendung wurden vom lärmtechnischen SV und vom SV für Eisenbahnwesen im Rahmen der Verhandlung bereits behandelt. Dem ist nichts hinzuzufügen

ad Hochwasser: Das Hochwasserschutzprojekt der Triesting im gesamten Gemeindegebiet von Münchendorf berücksichtigt auch die Anhebung der Nivelette der Pottendorfer Linie. Die beiden Projekte wurden aufeinander abgestimmt. Als Ergebnis wurde die Flutbrücke in km 19,703 in das Projekt der Pottendorfer Linie aufgenommen. Die Abflusssituation wurde vom Büro Werner Consult untersucht und ist in Band 06, Einlagen 071 und 072 dokumentiert. Auch wenn das Hochwasserschutzprojekt vom Land NÖ bzw der Gemeinde nicht realisiert wird, verschlechtert sich die Hochwassersituation durch das gegenständliche Projekt nicht.

1.6. NÖ Umwelthanwaltschaft

Die Einwendung wurde vom lärmtechnischen SV der Behörde im Rahmen der Verhandlung bereits behandelt. Dem ist nichts hinzuzufügen.

1.7. Herbert Hofer

Die Einwendung wurden vom lärmtechnischen SV und vom SV für Eisenbahnwesen im Rahmen der Verhandlung bereits behandelt. Dem ist nichts hinzuzufügen.

1.8. DI Klaus Steininger

Ad Pkt 3 der Stellungnahme wird auf die gesonderte Äußerung des Vertreters von Werner Consult verwiesen. Diese bildet einen integrierten Bestandteil des Vorbringens der Konsenswerberin. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass Eisenbahnanlagen nicht die Funktion von Hochwasserschutzanlagen erfüllen (müssen).

2) Zu den Gutachten der Sachverständigen der Behörde

Das humanmedizinische Gutachten wird zur Kenntnis genommen, aber hinsichtlich der Spitzenpegel noch einer rechtlichen Würdigung zu unterziehen sein.

Die Stellungnahmen der SV für Wasserbautechnik, Lärmschutz, Grundwasserschutz, Strassenverkehrstechnik, Deponietechnik, Eisenbahnwesen und –technik und Geologie und Hydrogeologie werden zur Kenntnis genommen.

Die Einschränkung der Abbaumöglichkeit der Überscharen des Wienerberger-Konzerns ist im vorliegenden Fall kein Versagungsgrund, da ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Realisierung des Vorhabens besteht, mit der Bergbauberechtigten eine grundsätzliche Übereinkunft gefunden wurde und theoretisch nach den Bestimmungen des EisbEG eine Enteignungsmöglichkeit besteht (sodass § 156 Abs 1 Z 3 MinroG nicht anwendbar ist). Die Stellungnahme der mitwirkenden Montanbehörde wird zur Kenntnis genommen. Die geforderten Maßnahmen werden zum Projektbestandteil erklärt und durchgeführt.

Die Stellungnahme des Vertreters des NÖ-Strassendienstes wird zur Kenntnis genommen. Eine Übereinkunft wird noch auszuarbeiten sein.

Zur Stellungnahme des Sachverständigen für Gewässerökologie vom 03.11.2009 ist seitens ÖBB anzumerken, dass es sich bei dem gegenständlichen Teich um ein in sich geschlossenes System ohne Grundwasserkommunikation handelt.

3) Zu den in Kapitel 5.1. des UVGA enthaltenen zwingenden Maßnahmen idF der Korrekturen bzw. Ergänzungen im Rahmen der mündlichen Verhandlung.

Die in diesem Kapitel des UVGA enthaltenen Maßnahmen werden insoweit zum Projektbestandteil erklärt, als im folgenden nichts gegenteiliges ausgeführt ist.

Folgende Maßnahmen werden nicht zum Projektbestandteil erklärt:

Nr.16, da für Deponien gesonderte, von den Betreibern zu erwirkende Genehmigungen nach WRG und AWG vorgesehen sind und rechtlich keine Anzeigepflicht an die UVP-Behörde vorgesehen ist.

Nr 40 dahingehend, dass für den Einsatz alternativer Mittel keine behördliche Genehmigungspflicht vorgesehen ist

Die im UVGA vorgesehenen zwingenden Maßnahmen Nr. 92-104 sowie Nr. 106 werden nicht zum Projektbestandteil erklärt, weil sie durch die in der Verhandlung am 02.11.2009 vorgenommene Antragsspezifizierung bereits erfüllt sind; die in der Stellungnahme der Sachverständigen für Fischereiwirtschaft und für Gewässerökologie vorgesehenen zwingenden Maßnahmen werden an deren Stelle zum Projektbestandteil erklärt.

Nr 147, da gesetzlich ohnehin vorgegeben

Nr 148, da gesetzlich ohnehin vorgegeben

Nr 150, da durch die SchIV nicht gefordert und somit ohne Rechtsgrundlage

Nr 156, da durch die SchIV nicht gefordert und somit ohne Rechtsgrundlage

Nr 185: Wegführungen sind im Bereich der Brücken über die Schwechat und den Heidbach nicht vorgesehen, daher ist diese Maßnahme obsolet.

Nr 189, da gesetzlich ohnehin vorgegeben

Nr 190, da gesetzlich ohnehin vorgegeben

Folgende Maßnahmen werden abgeändert oder in bestimmter Weise interpretiert zum Projektbestandteil erklärt:

Nr. 79 und 136 In Abstimmung beider Auflagen wird min. 500l Ölbindemittel vorgehalten

Nr. 119 wird wie folgt ergänzt; ...in Abstimmung mit der ökologischen und abfallwirtschaftlichen Bauaufsicht..“

Nr. 131 Eine Zustimmung der Behörde zur Wahl der Aufsicht ist rechtlich nicht vorgesehen.

Nr. 183: diese Maßnahme wird so interpretiert, dass die bei der Brücke über den Heidbach vorgesehene lichte Weite von 16m RVS konform ist und damit der Forderung entspricht. Unter dieser Voraussetzung wird diese Maßnahme zum Projektbestandteil erklärt.

DI Gert Grauwald e.h.

Schlusserklärung des Verhandlungsleiters

Durch Umfrage am 03.11.2009 wird festgestellt, dass keine weiteren Fragen bzw. Einwendungen vorliegen und auf die Verlesung der Verhandlungsschrift einvernehmlich verzichtet wird. Die Verbesserung orthographischer und stilistischer Fehler in dieser Verhandlungsschrift bleibt vorbehalten.

Der Bescheid wird ehestmöglich in schriftlicher Form ergehen.

Angemerkt wird, dass sämtliche Parteien mit Ausnahme der Vertreter der Projektwerberin an beiden Verhandlungstagen noch vor Abschluss der Protokollierung sämtlicher Stellungnahmen den Verhandlungssaal vorzeitig verlassen haben.

Die Verhandlungsschrift wird gemäß § 44d Abs 3 AVG spätestens eine Woche nach Abschluss der mündlichen Verhandlung bei der Behörde und den Standortgemeinden während der Amtsstunden mindestens 3 Wochen zur öffentlichen Einsicht aufliegen und wird auch auf der Homepage des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie bereitgestellt werden.

Dauer der öffentlichen Erörterung:

05.10.2009, 13:00 Uhr-18:00Uhr (je 4 Amtsorgane)

06.10.2009, 09:00 Uhr-10:00Uhr (je 4 Amtsorgane)

Verhandlungsdauer: 02.11.2009, 09.00 Uhr – 17.30Uhr (je 4 Amtsorgane)

03.11.2009, 09.00 Uhr – 13.00Uhr (je 3 Amtsorgane)

(je 29 Halbstunden für 4 (116) und je 4 Halbstunden für 3 Amtsorgane (12) des BMVIT
= 128 Halbstunden)

Der Verhandlungsleiter:

Mag. Michael Andresek

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

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

elektronisch gefertigt