



BMVIT - IV/IVVS4 (UVP-Verfahren Landverkehr)

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien

Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

E-Mail: ivvs4@bmvit.gv.at

Internet: www.bmvit.gv.at

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



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

GZ. BMVIT-820.376/0011-IV/IVVS4/2018

Oberwaltersdorf, am 6. Juni 2018

**ÖBB-Strecke Wien Matzleinsdorf (Meidling) – Wiener Neustadt,
Zweigleisiger Ausbau der Pottendorfer Linie im Abschnitt Ebreichsdorf
(Münchendorf – Wampersdorf), km 20,4 bis km 31,0
UVP- und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren gemäß §§ 23b, 24 und 24f UVP-G 2000
Detailgenehmigung gemäß § 24f Abs. 11 UVP-G 2000;**

Verhandlungsschrift

über die öffentliche mündliche Verhandlung aufgenommen am 5. und 6. Juni 2018 in Oberwaltersdorf

Verhandlungsteilnehmer:

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Abt. IV/IVVS4:

Mag. Michael Andresek als Verhandlungsleiter

Mag.^a Gabriele Fiedler

Ing. Wilhelm Lampel als UVP-Sachverständiger für die Fachgebiete Elektromagnetische Felder,
Licht (Beleuchtung)/Beschattung

UVP-Koordination:

Bettina Riedmann MAS ETH RP; MAS (Mediation), Kordina ZT GmbH (nur am 05.06.2018)
Karin Riegler, (Kordina ZT GmbH)

Nichtamtliche UVP-Sachverständige:

Dipl.-Ing. Hans Kordina (Kordina ZT GmbH) als Sachverständiger für Raum-, Stadtplanung, Sachgüter, Orts- und Landschaftsbild

Dipl.-Ing. Markus Mayr als Sachverständiger für Eisenbahnbautechnik (Streckenplanung, Hoch- und Kunstbauten)

Dipl.-Ing. Werner Stella (Stella GmbH) als Sachverständiger für Eisenbahnbetrieb und Sicherheitstechnik

Dipl.-Ing. Thomas Setznagel (Stella GmbH) als Sachverständiger für Straßenverkehr

Dipl.-Ing. Peter Flicker als Sachverständiger für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer

Dr. Günther Achs als Sachverständiger für Lärm- und Erschütterungsschutz

Univ.-Prof. Dr. Erich Mursch-Radlgruber als Sachverständiger für Luft und Klima

Univ.-Prof. Dr. Manfred Neuberger als Sachverständiger für Humanmedizin

Hon.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Lothar Martak als Sachverständiger für Geologie, Grundwasser und Geotechnik

Dipl.-Ing. Dr. Kurt Schippinger als Sachverständiger für Abfallwirtschaft und Boden

Dipl.-Ing. Anton Jäger als Sachverständiger für Agrarwesen und Boden

Dr. Ingo Korner als Sachverständiger für Ökologie (Terrestrik)

Dipl.-Ing. Reinhard Wimmer als Sachverständiger für Gewässerökologie (nur am 05.06.2018)

Dipl.-Ing. Martin Kühnert als Sachverständiger für Forstwesen, Wald- und Wildökologie

ÖBB-Infrastruktur AG:

Ing. Peter Ullrich, Dipl.-Ing. Michael Emberger, Mag.^a Ute Pipp, RA Dr. Dieter Altenburger (nur am 05.06.2018), Mag. Andreas Netzer, Elisabeth Sziderits, Oliver Helmling

UVE-Erstellung und Projektanten:

Dipl.-Ing. Wilfried Pistecky, Ingenieurbüro Pistecky (nur am 05.06.2018)

Dipl.-Ing. Julia Umlauf, Ingenieurbüro Pistecky

Pamela Steiner, Ingenieurbüro Pistecky (nur am 06.06.2018)

Alexander Nakowitz, Büro Land in Sicht (nur am 05.06.2018)

Dr. Verena Kowarcz, Büro Land in Sicht

Dipl.-Ing. Helmut Wiesinger, TAS SV-GmbH (nur am 05.06.2018)

Dipl.-Ing. Alexander Ruzicka, ste.p ZT GmbH (nur am 05.06.2018)

Dipl.-Ing. Klaus Jagenteufel, ISP ZT GmbH

Mag. Wolfgang Siegl, ARGE Ökologie (nur am 05.06.2018)
Dipl.-Ing. Thomas Pfaffenwimmer, BGG Consult (nur am 05.06.2018)
Dipl.-Ing. Hans Emrich, MSc, Emrich Consulting
Dipl.-Ing. Katrin Pertmanschlager, Beitzl ZT GmbH (nur am 05.06.2018)
Dipl.-Ing. Markus Beitzl, Beitzl ZT GmbH (nur am 05.06.2018)
Mag.^a Bozena Gabriel, IC Consulanten GmbH (nur am 05.06.2018)
Dipl.-Ing. Gunter Stocker (nur am 05.06.2018)
Daniel Cranach, Ostertag Architects (nur am 05.06.2018)
Ing. Astrid Dattler, Laboratorium für Umweltanalytik GmbH (nur am 05.06.2018)
Dr. Peter Steinhauser, STCE
Dipl.-Ing. Christina Müller, ste.p ZT (nur am 06.06.2018)
Astrid Bauer (nur am 06.06.2018)

Amt d. NÖ Landesregierung:

Mag. Paul Sekyra (nur am 05.06.2018)

Weitere Verhandlungsteilnehmer:

Am 05.06.2018:

Ing. Michael Sippel, Josef Graf, Lieselotte Glock

Am 06.06.2018:

Anton Moser, Marie Tiefener, Johann Hauer, Martin Hulmak, Ing. Johann Sperber

1. Verhandlungstag am 5. Juni 2018

Der Verhandlungsleiter eröffnet die Verhandlung am Dienstag den 5. Juni 2018 um 10:00 Uhr in der Bettfedernfabrik, Kulturstraße 1, 2522 Oberwaltersdorf und begrüßt die Teilnehmer, insbesondere die Sachverständigen sowie die Vertreter der Gebietskörperschaften, der mitwirkenden Behörden und der ÖBB-Infrastruktur AG als Antragstellerin. Im Anschluss daran stellt er die UVP-Sachverständigen und deren Fachgebiete sowie die Vertreter der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G vor.

Der Verhandlungsleiter weist ferner darauf hin, dass der ÖBB-Infrastruktur AG nach Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung mit rechtskräftigem Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 14. März 2016, GZ. BMVIT-820.376/0001-IV/SCH2/2016, für das gegenständliche Vorhaben die Grundsatzgenehmigung gemäß § 24f Abs. 9 und 10 UVP-G 2000 erteilt wurde.

Weiters weist er darauf hin, dass der verfahrenseinleitende Antrag für das gegenständliche Detailgenehmigungsverfahren der ÖBB-Infrastruktur AG vom 1. Februar 2018 gemäß den Bestimmungen der §§ 44a, 44b und 44d des Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 – AVG, BGBl. Nr. 51/1991 idgF, im Großverfahren mit Edikt des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 10. April 2018 verlautbart wurde.

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

Neben dem Aufliegen des Antrags und der weiteren Projektunterlagen (Technisches Projekt, Trassengenehmigungs- und Rodungsunterlagen), bei der UVP-Behörde und den Standortgemeinden Ebreichsdorf, Pottendorf, Trumau und Münchendorf wurde in diesem Edikt die Möglichkeit der Einsichtnahme und der Einbringung schriftlicher Einwendungen gegen dieses Vorhaben im Zeitraum vom 17. April 2018 bis einschließlich 1. Juni 2018 kundgemacht.

Des Weiteren sind bereits in diesem Edikt die wesentlichen Rechtsbelehrungen erfolgt, wonach Beteiligte, wenn sie nicht rechtzeitig Einwendungen gegen das Vorhaben erheben, insoweit grundsätzlich ihre Parteistellung verlieren. Ebenso wurde darauf hingewiesen, dass alle weiteren Kundmachungen und Zustellungen in diesem Verfahren durch Edikt vorgenommen werden können.

Von der Möglichkeit zur Stellungnahme haben binnen offener Frist die nachfolgend angeführten Einzelpersonen Gebrauch gemacht:

- D1. Ing. Michael Sippel, Lanzendorferstraße 14/2, 2325 Himberg/Pellendorf vom 8. Mai 2018
- D2. Margit und Nikolaus Schönborn-Wiesentheid, Akademiestraße 2, 1010 Wien vom 14. Mai 2018
- D3. Mag. Monika Stöckl, Oberortsstraße 28, 2440 Gramatneusiedl vom 25. Mai 2018
- D4. Annelies Pflug Wienerherbergerstraße 51, 2435 Wienerherberg, vertreten durch Rechtsanwältin Mag. Kathrin Schuhmeister Bruck Hainburger-Straße 2/1/3, 2320 Schwechat vom 29. Mai 2018
- D5. Michael Wallner, Wienerstraße 6, 2483 Ebreichsdorf vom 1. Juni 2018
- D6. Simon Glock, Hauptplatz 15, 2483 Ebreichsdorf vom 1. Juni 2018
- D7. Christian Schmidt/Schmidt KG, Mühlgasse 2, 2440 Reisenberg vom 1. Juni 2018
- D8. Klaus Kirstorfer, Hauptstraße 28, 2482 Münchendorf vom 1. Juni 2018
- D9. Ortsbauernrat Trumau, gemeinsame Stellungnahme vom 30. Mai 2018 von:
 - 1. Andreas Artner, Gartengasse 3, 2521 Trumau
 - 2. Elfriede Binder, Ing. Figlstraße 16, 2521 Trumau
 - 3. Robert Binder, Wr. Neustädterstraße 14, 2521 Trumau
 - 4. Sigrid Binder, Wr. Neustädterstraße 14, 2521 Trumau

5. Gertraud Heilinger, Th. Körnerstraße 8, 2521 Trumau
6. Maria Herzog, Moosbrunnerstraße 7, 2521 Trumau
7. Klaus Kirstorfer, Hauptstraße 28, 2482 Münchendorf
8. Ulrike Märzweiler, Körnerstraße 16, 2521 Trumau
9. Edith Müller, Gartengasse 8, 2521 Trumau
10. Franz Scheibenreif, Raiffeisenstraße 13, 2521 Trumau
11. Johann Tretzmüller, Dr. Figlstraße 3, 2521 Trumau
12. Christian Zöchling, Dr. Figlstraße 30, 2521 Trumau
13. Christian Augustin, Hauptstraße 59, 2482 Münchendorf
14. Fritz Helscher, Th. Körnerstraße 5-7, 2521 Trumau

D10. Josef und Renate Graf, Pfarrgasse 6/2, 2522 Oberwaltersdorf vom 31. Mai 2018

D11. Auguste Selinger, Osterberggasse 5, 2485 Wimpassing/Leitha vom 28. Mai 2018

Diese Stellungnahmen werden vom Verhandlungsleiter als Beilagen D1. - D11. zur Niederschrift über die mündliche Verhandlung genommen. Ebenso werden die im Zuge der Verhandlung vorgeführten Präsentationen der Behörde, der Projektwerberin sowie der externen UVP-Koordination als Beilagen A1-A3 dieser Verhandlungsschrift angeschlossen.

Mit dem oa Edikt wurde auch die Anberaumung der am 5. und 6. Juni 2018 stattfindenden öffentlichen mündlichen Verhandlung kundgemacht.

Zuletzt wurde mit weiterem Edikt vom 16. Mai 2018 auch die Zustellung von Schriftstücken, nämlich die „Ergänzung zum Umweltverträglichkeitsgutachten“ und das „Forsttechnische Gutachten“ kundgemacht. In beide Gutachten kann auch im Zuge der dieser mündlichen Verhandlung Einsicht genommen werden.

Beide Kundmachungen (Edikte) wurden jeweils im redaktionellen Teil der Niederösterreich-Ausgabe der „Kronen Zeitung“ und des „Kurier“ sowie im „Amtsblatt zur Wiener Zeitung“ verlautbart. Die Veröffentlichung erfolgte weiters auch durch Kundmachung im Internet auf der Homepage des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie.

(<https://www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/verfahren/matzleinsdorf/ebreichsdorf/index.html>)

Ergänzend wurden sämtliche Standortgemeinden ersucht, dieses Edikt an der jeweiligen Amtstafel anzuschlagen und die Unterlagen bis zum Ende der Einsichtsfrist aufzulegen und im Anschluss daran ein mit Anschlag- und Abnahmevermerk versehenes Edikt an die Behörde zu retournieren.

Der Verhandlungsleiter stellt somit fest, dass alle Behörden, Parteien und Beteiligten zu der am 5. und 6. Juni 2018 stattfindenden Verhandlung rechtzeitig und ordnungsgemäß geladen wurden.

Retournierung der Unterlagen:

Von den Standortgemeinden wurden die mit dem Anschlag- und Abnahmevermerk der Auflage versehenen Edikte an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie retourniert.

Der Verhandlungsleiter hält fest, dass die gegenständliche mündliche Verhandlung gemäß § 44e Abs. 1 AVG öffentlich ist, weist jedoch ausdrücklich darauf hin, dass im Rahmen dieser Verhandlung nur Parteien und Beteiligten das Recht zusteht, Fragen zum gegenständlichen Vorhaben zu stellen und Einwendungen zu erheben und erinnert nochmals daran, dass Beteiligte im gegenständlichen Ediktalverfahren, wenn sie nicht rechtzeitig Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben haben, insoweit grundsätzlich ihre Parteistellung verlieren. Er präzisiert, dass somit bloß als Teilnehmer der öffentlichen mündlichen Verhandlung auftretende Personen Zuhörer sind und diese keinerlei Mitwirkungsbefugnisse haben.

Allgemein ist zur Parteistellung im Detailgenehmigungsverfahren anzumerken, dass - über die Parteien des Grundsatzgenehmigungsverfahrens hinaus - nur den vom Detailprojekt bzw. von Änderungen im Detailgenehmigungsverfahren Betroffenen Parteistellung zukommt. Nur wenn durch die Änderung des Vorhabens eine Berührung von potenziell Betroffenen eintritt, die im Grundsatzgenehmigungsverfahren nicht vorlag, können diese am Detailgenehmigungsverfahren teilnehmen, unabhängig davon, ob sie im Grundsatzgenehmigungsverfahren aktiv geworden sind.

Der Verhandlungsleiter teilt zuletzt mit, dass eine Teilnehmerliste für beide Verhandlungstage aufliegt und ersucht zwecks Erfassung der Verhandlungsteilnehmer um eine vollständige Angabe von Vor- und Zuname, eventuell Titel und je nach Erfordernis Anführung der Anschrift, der Dienststelle bzw. Firma.

Anschließend fasst der Verhandlungsleiter die bisher erfolgten Verfahrensschritte zusammen und führt zum Gegenstand der mündlichen Verhandlung Nachstehendes aus:**Antrag, Gegenstand:**

Mit Antrag vom 1. Februar 2018 hat die ÖBB-Infrastruktur AG um Erteilung der Detailgenehmigung gemäß den §§ 23b, 24, 24a Abs. 1 und 24f Abs. 11 UVP-G 2000 unter Mitwirkung des § 31ff Eisenbahngesetz 1957 – EisbG, des § 32 und des § 127 iVm § 38 Wasserrechtsgesetz - WRG, der §§ 17 ff Forstgesetz 1975, alle Gesetze in der geltenden Fassung, sowie aller sonstigen erforderlichen Genehmigungen für das oben angeführte Vorhaben angesucht.

Dem Antrag sind die nach den Verwaltungsvorschriften für die Genehmigung des Vorhabens erforderlichen Unterlagen (Bauentwurf, wasserrechtliche Unterlagen, forstrechtlichen Unterlagen) angeschlossen.

Beschreibung des Vorhabens

Das Vorhaben betrifft den zweigleisigen Ausbau der Pottendorfer Linie zwischen Münchendorf (km 20,4) und dem Bahnhof Wampersdorf (km 31,0). Ziel des zweigleisigen Ausbaus der Pottendorfer Linie ist einerseits die Schaffung einer zweiten, leistungsfähigen Bahnstrecke im Südraum

von Wien, die primär als Ausweich- und Ergänzungsstrecke für die Südbahn dienen und dadurch die stark frequentierte Südbahn entlasten soll. Andererseits soll dadurch das Nahverkehrsangebot verbessert werden und auf diese Weise der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Modal-Split erhöht werden. Mit Realisierung dieses Vorhabens wird der Lückenschluss des zweigleisigen Ausbaus der Pottendorfer Linie vollendet sein.

Mit dem Projekt werden unter anderen folgenden Maßnahmen umgesetzt:

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

Auf die weiteren erfolgten Verfahrensschritte, wie die öffentliche Auflage des Antrags und der Unterlagen bei der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 und den Standortgemeinden vom 17. April 2018 bis zum 1. Juni 2018, die Erstellung des ergänzten Umweltverträglichkeitsgutachtens und des Rodungsgutachtens sowie die öffentliche Auflage zur Zustellung im Großverfahren und die jetzt stattfindende öffentliche mündliche Verhandlung wurde bereits eingegangen.

Rechtliche Grundlagen

Der **3. Abschnitt des** Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 (**UVP-G 2000**), BGBl. Nr. 697/1993 idgF, regelt die Umweltverträglichkeitsprüfung für Bundesstraßen und **Hochleistungsstrecken**.

Durch das gegenständliche Vorhaben wird ein Teilabschnitt einer Eisenbahn-Fernverkehrsstrecke neu gebaut.

Gemäß § 23b Abs. 1 Z. 1 UVP-G 2000 ist für Vorhaben von Hochleistungsstrecken, die den Neubau von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken oder ihrer Teilabschnitte eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem 3. Abschnitt des UVP-G durchzuführen.

Das gegenständliche UVP-Verfahren war daher antragsgemäß einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach diesem Abschnitt zu unterziehen.

§ 24 Abs. 1 UVP-G 2000 sieht vor, dass der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie die Umweltverträglichkeitsprüfung und ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen hat. Er hat dabei alle vom Bund zu vollziehenden, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen anzuwenden, auch soweit sie in den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinden fallen.

Über den Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG wurde um Erteilung der Grundsatzgenehmigung gemäß § 24a Abs. 1 und 24f Abs. 9 und 10 UVP-G 2000 unter Mitwirkung des § 3 Abs. 2 Hochleistungsstreckengesetz - HIG, BGBl. Nr. 135/1989 und der § 17 ff Forstgesetz 1975 wurde bereits mit rechtskräftigen Bescheid vom 14. März 2016 entschieden. In dieser Entscheidung hat die Behörde nur hinsichtlich aller Belange, die zur Beurteilung der grundsätzlichen Zulässigkeit des Vorhabens erforderlich waren entschieden.

Die weiteren erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen sind nunmehr im gegenständlichen nachfolgenden Detailgenehmigungsverfahren zu behandeln. In diesen Verfahren ist keine weitere UVP mehr durchzuführen. Im Rahmen des Detailgenehmigungsverfahrens sind nunmehr sämtliche verbleibende bundesrechtliche materiellrechtlichen Genehmigungen (EisbG einschl. ASchG, WRG, Forstgesetz) anzuwenden und allenfalls notwendige Änderungen unter Mitwirkung der Änderungsgenehmigungsbestimmungen abzuhandeln. Für alle bundesgesetzlichen Genehmigungen ist der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 zuständig. Die schon rechtskräftig vorliegende Grundsatzgenehmigung bindet die UVP-Behörden in den nachfolgenden Verfahren (dem gegenständlichen Detailgenehmigungsverfahren und dem teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren bei der Landesregierung).

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

Gegenstand des Verfahrens ist somit die Erteilung der Detailgenehmigung unter Mitwirkung der beantragten materiellrechtlichen Genehmigungsbestimmungen (eisenbahnrechtliche Baugenehmigung, wasserrechtliche Genehmigung, forstrechtlichen Rodungsbewilligung). Zusätzlich müssen die Genehmigungsvoraussetzungen des § 24f Abs. 1 UVP-G 2000 weiterhin erfüllt sein.

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

Anzuwendende Genehmigungsbestimmungen:

1. Eisenbahngesetz (einschließlich der mitanzuwendenden Arbeitnehmerschutzbestimmungen)

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

Bei den gegenständlichen Anlagen handelt es sich grundsätzlich um Eisenbahnanlagen im Sinne des § 10 EisbG.

Dem Antrag ist gemäß § 31a EisbG ein Bauentwurf in dreifacher Ausfertigung und bei Hauptbahnen ein, projektrelevante Fachgebiete umfassendes Gutachten beizulegen. Dieses dient dem Beweis, dass das Bauvorhaben dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht.

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 EisbG angeführten Kreis qualifizierter Personen zu beauftragen.

Beim derzeitigen Verfahrensstand ist davon auszugehen, dass das Projekt dem Stand der Technik gemäß § 9b EisbG und den Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht.

Die Gutachter gemäß § 31a sind bei der mündlichen Verhandlung ebenfalls anwesend und werden das Gutachten im Zuge der mündlichen Verhandlung zu erläutern und allenfalls zu ergänzen haben.

Der Verhandlungsleiter weist kurz auf den Unterschied zwischen den Beweisthemen für die Gutachter gemäß § 24c UVP-G 2000 und die Gutachter gemäß § 31a EisbG hin:

Das UVP-Gutachten hat im Wesentlichen die zur Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens gemäß § 1 Abs. 1 UVP-G-2000 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.

Hingewiesen wird vom Verhandlungsleiter noch auf die Bestimmung des § 24h Abs. 1 UVP-G 2000 idGF, wonach die Fertigstellung des Vorhabens der Behörde von der Projektwerberin vor der Inbetriebnahme anzuzeigen ist.

Gemäß der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft ist die für Inbetriebnahme von Teilsystemen des europäischen Eisenbahnsystems eine Genehmigung erforderlich. Daraus ergibt sich jedenfalls die Pflicht des Eisenbahnunternehmens gemäß §§ 24 Abs. 1 und 24h UVP-G sowie §§ 34ff EisbG um die Abnahmeprüfung und Betriebsbewilligung anzusuchen.

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

2. Wasserrechtsgesetz

Konkret werden im gegenständlichen Verfahren die materiellrechtlichen Bestimmungen des § 32 WRG (Einwirkungen auf Gewässer, die unmittelbar oder mittelbar deren Beschaffenheit im Sinne des § 30 Abs. 3 WRG beeinträchtigen – hier durch Einleitungen und Versickerungen) und des § 38 WRG (Errichtung und Abänderung von Brücken, Stegen und von Bauten an Ufern, dann von anderen Anlagen innerhalb der Grenzen des Hochwasserabflusses fließender Gewässer sowie von Unterführungen unter Wasserläufen, schließlich von Einbauten in stehende öffentliche Gewässer) mitzubehandeln sein. Inhaltlich-fachlich ist hier auf das vorliegende Umweltverträglichkeitsgutachten und dessen Ergänzung zu verweisen.

3. Forstgesetz

Gemäß den §§ 17-20 Forstgesetz (ForstG) ist für die Rodung von Wald eine Rodungsbewilligung einzuholen.

Gemäß § 17 Abs. 2 ForstG kann die Behörde eine Bewilligung zur Rodung erteilen, wenn ein besonderes öffentliches Interesse an der Erhaltung dieser Fläche als Wald nicht entgegensteht. Nach Abs. 3 kann die Behörde darüber hinaus eine Bewilligung zur Rodung dann erteilen, wenn ein öffentliches Interesse an einer anderen Verwendung der zur Rodung beantragten Fläche das öffentliche Interesse an der Erhaltung dieser Fläche als Wald überwiegt. Weiterführend begründet Abs. 4 die Öffentlichen Interessen an einer anderen Verwendung im Sinne des Abs. 3 insbesondere in der umfassenden Landesverteidigung, im Eisenbahn-, Luft- oder öffentlichen Straßenverkehr, im Post- oder öffentlichen Fernmeldewesen, im Bergbau, im Wasserbau, in der Energiewirtschaft, in der Agrarstrukturverbesserung, im Siedlungswesen oder im Naturschutz. In beiden Fällen hat die Behörde insbesondere auf eine die erforderlichen Wirkungen des Waldes gewährleistende Waldausstattung Bedacht zu nehmen. Unter dieser Voraussetzung sind die Zielsetzungen der Raumordnung zu berücksichtigen.

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, der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie betraut. Somit fällt die Zuständigkeit für die Erteilung der Rodungsbewilligung sowohl im eisenbahnrechtlichen Verfahren außerhalb der UVP als auch im gegenständlichen UVP-Verfahren gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 an diesen.

Die entsprechenden Unterlagen wurden an die mitwirkenden Behörden, die Standortgemeinden sowie an die Niederösterreichische Umweltschutzbehörde und das Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus als Oberste Forstbehörde übermittelt.

4. UVP-G 2000

Gemäß § 24f Abs. 11 UVP-G 2000 hat die Behörde auf Grundlage der bereits ergangenen grundsätzlichen Genehmigung über die Detailgenehmigungen nach Vorlage der hierfür erforderlichen weiteren Unterlagen im Detailverfahren unter Anwendung der Genehmigungsvoraussetzungen gemäß § 24f Abs. 1 bis 5 UVP-G 2000 zu entscheiden. Änderungen des grundsätzlich genehmigten Vorhabens können in der Detailgenehmigung insoweit vorgenommen werden, als die Kriterien des § 24g Abs. 1 erfüllt sind, sie somit nach den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung dem § 24f Abs. 1 bis 5 nicht widersprechen und die von der Änderung betroffenen Beteiligten Gelegenheit hatten, ihre Interessen wahrzunehmen.

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die UVP im engeren Sinne mit der Erstellung des UVP-Gutachtens im Grundsatzgenehmigungsverfahren abgeschlossen wurde und eine Prüfung der Genehmigungskriterien gemäß § 24f Abs 1-5 des UVP-G nur noch hinsichtlich Detaillierungen bzw. Änderungen erfolgt ist.

Zum Verfahrensablauf der heute stattfindenden mündlichen Verhandlung erläutert der Verhandlungsleiter die im Sinne einer ökonomischen und zweckmäßigen Abwicklung weiteren beabsichtigten einzelnen Verfahrensabschnitte.

Im Anschluss an diese Einleitung und Rechtsbelehrung erfolgt zunächst eine Projektdarstellung durch den Projektleiter der ÖBB-Infrastruktur AG als Antragstellerin. In diesem Zusammenhang wird auch auf die durch die Antragstellerin vor dem Verfahren durchgeführten Informationsveranstaltungen und Vorgespräche, insbesondere auf die durch die Projektwerberin erst kürzlich durchgeführten Grundeinlöseinformationsveranstaltungen hingewiesen. Ausdrücklich wird vom Verhandlungsleiter auch darauf hingewiesen, dass Fragen der Grundeinlöse selbst nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens sind. Anschließend wird den Vertretern von Behörden und Gebietskörperschaften die Gelegenheit zu einer allgemeinen Stellungnahme gegeben. Danach besteht die Möglichkeit zur Erörterung von allgemeinen Fragen zum Vorhaben, die jedoch nicht im Detail in der Verhandlungsschrift festgehalten werden. Für deren Beantwortung stehen die jeweiligen Bearbeiter der Antragstellerin sowie die Sachverständigen zur Verfügung.

Im Sinne der Verfahrensökonomie erfolgt durch den Verhandlungsleiter die Verfahrensanweisung dass die in der Diskussion vorgebrachten Einwendungen, Stellungnahmen und Argumente, bei Bedarf unter Hilfenahme der anwesenden Vertreterinnen und Vertreter des bmvit zu Protokoll zu diktieren und zu unterfertigen sind. Nur mündlich im Zuge der Diskussion vorgebrachte und nicht protokollierte Stellungnahmen und Einwendungen können im weiteren Verfahren nicht berücksichtigt werden. Sämtliche mündlich in das Protokoll diktierte Stellungnahmen werden den betreffenden Beteiligten unmittelbar nach der Protokollierung in schriftlicher Form ausgefolgt.

Der Verhandlungsleiter ersucht die Beteiligten, einschließlich der Projektwerberin und den Sachverständigen sachlich zu bleiben und sich bei Wortmeldungen auf Kürze und Prägnanz zu beschränken. Des Weiteren ist im Verhandlungssaal der Konsum alkoholischer Getränke verboten.

Als Abschluss des allgemeinen, einführenden Teiles des Verhandlungstages erfolgt seitens des Verhandlungsleiters die Erinnerung an die Verhandlungsteilnehmer, insbesondere der direkt be-

rührten Grundeigentümer, sämtliche Vorbringen zum gegenständlichen Projekt im Rahmen dieser öffentlichen mündlichen Verhandlung vorzubringen.

Seitens des Projektkoordinators, Dipl.-Ing. Emberger, und des Umweltplaners, Dipl.-Ing. Pistecky, erfolgt eine umfassende Projektvorstellung.

Daran anschließend erfolgt die Aufnahme von Stellungnahmen in die Verhandlungsschrift:

Stellungnahme der NÖ Umweltschutzanstalt, vertreten durch Herrn Dipl.-Ing. Herbert Beyer:

Durch die im Zuge der heutigen Verhandlung abgeänderte Auflage 1 des Sachverständigen für Ökologie ist aus Sicht der NÖ Umweltschutzanstalt jedenfalls gewährleistet, dass die geforderten Ausgleichsflächen für den Mittelspecht auch tatsächlich in der Natur umgesetzt werden.

Ob diese Auflage nun im UVP-Detailgenehmigungsverfahren oder im nachfolgenden teilkonzentrierten Verfahren bei der Landesregierung gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 vorgeschrieben wird ist grundsätzlich unwesentlich.

Dipl.-Ing. Herbert Beyer e.h.

Stellungnahme von Herrn Ing. Michael Sippel, Lanzendorferstraße 14, 2325 Pellendorf:

Ergänzend zu meiner schriftlichen Stellungnahme vom 08.05.2018 (Beilage D1 der VHS) möchte ich Folgendes mitteilen:

Für die effiziente Bewirtschaftung meines durch die künftige Bahntrasse geteilten Feldstückes benötige ich beidseitig der Bahn jeweils einen Bewässerungsbrunnen. Die Brunnen sollten links- und rechtsseitig am entferntesten Ende situiert sein.

Weiters entstehen mir durch die neue Wegsituation nach der Bahnprojektverwirklichung erhebliche Umwege. Ich fordere diesbezüglich eine entsprechende Abgeltung.

Ausdrücklich möchte nochmals darauf hinweisen, dass die Schlauchlänge meines Großflächenregners nach Inbetriebnahme der neuen Brunnen zu kurz wird und eine Neuinvestition erfordert.

Es ist mir auch ein Anliegen, dass die alte und neue Bahntrasse entsprechend (zumindest jährlich) gepflegt werden und es zu keinen zusätzlichen langfristigen Bewirtschaftungsschwernissen durch Unterlassung der Pflege kommt. Auch die angrenzenden Versickerungsbecken sollten entsprechen kontrolliert werden, um einer Funktionsunfähigkeit vorzubeugen.

Ing. Michael Sippel e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Fachgebiet Geologie Hydrogeologie und Geotechnik, Hon. Prof. Dipl.-Ing. Dr. Lothar Martak zur Stellungnahme von Herrn Ing. Michael Sippel (Landwirt):

Der unterfertigte Sachverständige hat nach Erhalt des Einspruchs vom 08. Mai 2018 von Ing. Michael Sippel aus 2325 Himberg/Pellendorf umgehend mit dem Büro BGG, Herrn DI Pfaffenwimmer Kontakt aufgenommen. Die Grundstückssituation des Feldes KG 04112 Trumau – 1456 und KG 04102 Ebreichsdorf – 623/2, 623/1 ist in den Planunterlagen von BGG Ordnungsnummer 14.5 im

geologischen und hydrogeologischen Längenschnitt und Ordnungsnummer 14.6 im Lageplan Hydrologie ausreichend genau eingetragen. Faktum ist, dass die Hochleistungsstrecke Pottendorfer Linie „Meidling bis Wr. Neustadt“ das genannte Grundstück teilt ungefähr im Verhältnis 60% zu 40%. Auf dem größeren Feldstück existiert der Brunnen BN 3253, auf dem kleineren Feldstück gibt es keinen Brunnen. Auf der Südseite des Grundstück von Landwirt Ing. Sippel begrenzend fließt der Hafnerbach, auf dessen südlichen Ufer der Brunnen BN 3421 liegt, der aber einem anderen Eigentümer gehört. Der im geologischen Längenschnitt eingetragene geplante Eisenbahndamm der Hochleistungsbahnstrecke reicht bis zur Gleislage ca. 4,50 m über das umgebende Feldniveau.

Als ersten Ansatz für einen Interessensausgleich wird aus hydrogeologischer und geotechnischer Sicht vorgeschlagen:

Herstellung eines Brunnens zur Bewässerung des kleineren Feldstücks am Eigengrund von Ing. Sippel, wobei hydraulisch Rücksicht auf den Nachbarbrunnen BN 3421 zu nehmen ist. Eine hydraulisch geeignete Position ist mit Landwirt Ing. Sippel zu suchen.

Der Landwirt Ing. Michael Sippel wird gebeten, sich bis zur Begehung und Besprechung mit ÖBB zu überlegen, welche Maßnahmen zur Bewässerung seines durch die Hochleistungs-Eisenbahnstrecke geteilten Grundstückes für ihn erforderlich wären. Es wäre tunlich in einem Lageplan die von ihm angedachten Maßnahmen einzutragen und zu beschreiben.

Dr. Lothar Martak e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Boden-Agrarwesen, Dipl.-Ing. Anton Jäger zur Stellungnahme von Herrn Ing. Michael Sippel:

Die seitens des Einwenders angeführten Erschwernisse in der zukünftigen Bewirtschaftung der nach Grundeinlöse für das gegenständliche Projekt verbleibenden Restflächen sind nachvollziehbar. Es muss aber darauf hingewiesen werden, dass die individuelle Entschädigung für Nachteile aus Grundstücksteilung (Verformung und Verkleinerung, Mehrwege, Verlust bzw. Beschränkung von Bewässerungsmöglichkeiten) nicht Thema des UVP-Verfahrens, sondern Angelegenheit des nachfolgenden Grundeinlöseverfahrens sind. Ergänzend festgehalten wird noch, dass Thema der Entschädigung im Grundeinlöseverfahren nicht nur der Kaufpreis (Verkehrswert der Grundstücke) ist, sondern auch alle Nachteile in der Folgebewirtschaftung abzugelten sind.

Verwiesen wird auf die Vorschläge des SV für Geologie, Hydrogeologie und Geotechnik zu nach Meinung dieses SV denkbaren technischen Lösungsansätzen hinsichtlich entstehender Nachteile zu Bewässerungsmöglichkeiten.

Dipl.-Ing. Anton Jäger e.h.

Ergänzende Stellungnahme des Sachverständigen für Boden-Agrarwesen, Dipl.-Ing. Anton Jäger zu den weiteren Stellungnahmen von Herrn Ing. Michael Sippel und Herrn Josef Graf:

Ergänzend zu den beiden bereits zu obigen Einwendern abgegebenen Stellungnahmen wird bezüglich Pflege von alter und neuer Bahntrasse Folgendes festgehalten:

Laut Antragsteller soll die aufgelassene ÖBB-Trasse nach Projektumsetzung als ökologische Ausgleichsfläche dienen.

Zum Schutz angrenzender landwirtschaftlicher Nutzflächen wird der Behörde folgende zusätzliche zwingende Maßnahme vorgeschlagen: in der Betriebsphase sind die außerhalb der Gleisanlagen verbleibenden Böschungs- und Randflächen sowie die ökologischen Ausgleichsflächen auf Bestandsdauer der Anlagen jeweils in einem Pflegezustand zu halten, dass die Etablierung und Ausbreitung von Neophyten verhindert wird.

Dipl.-Ing. Anton Jäger e.h.

Stellungnahme von Herrn Josef Graf, Pfarrgasse 6/2, 2522 Oberwaltersdorf:

Zu meiner schriftlichen Stellungnahme vom 31.05.2018 (Beilage D 10 zur VHS) bringe ich hinsichtlich meiner Forderung zur Errichtung eines Bewässerungsbrunnens auf meinem Grundstück 1453 ergänzend vor, dass dieses im Zuge des Ausbaus der Pottendorfer Linie geteilt wird. Dadurch ist die derzeitige Art der Bewässerung nur mehr erschwert bzw. mit erhöhtem Aufwand möglich. Es ist für mich daher notwendig einen weiteren Brunnen zu errichten.

Es ist mir auch ein Anliegen, dass die alte und die neue Bahntrasse entsprechend (zumindest jährlich) gepflegt werden und es zu keinen zusätzlichen langfristigen Bewirtschaftungerschwernissen durch Unterlassung der Pflege kommt. Auch die angrenzenden Versickerungsbecken sollten entsprechen kontrolliert werden, um einer Funktionsunfähigkeit vorzubeugen.

Josef Graf e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Boden-Agrarwesen, Dipl.-Ing. Anton Jäger zur Stellungnahme von Herrn Josef und Frau Renate Graf:

Die seitens der Einwender angeführten Erschwernisse in der zukünftigen Bewirtschaftung der nach Grundeinlöse für das gegenständliche Projekt verbleibenden Restflächen sind nachvollziehbar. Es muss aber darauf hingewiesen werden, dass die individuelle Entschädigung für Nachteile aus Grundstücksteilung (Verformung und Verkleinerung, Mehrwege, Verlust bzw. Beschränkung von Bewässerungsmöglichkeiten) nicht Thema des UVP-Verfahrens, sondern Angelegenheit des nachfolgenden Grundeinlöseverfahrens sind. Ergänzend festgehalten wird noch, dass Thema der Entschädigung im Grundeinlöseverfahren nicht nur der Kaufpreis (Verkehrswert der Grundstücke) ist, sondern auch alle Nachteile in der Folgebewirtschaftung abzugelten sind.

Verwiesen wird auf die Vorschläge des SV für Geologie, Hydrogeologie und Geotechnik zu nach Meinung dieses SV denkbaren technischen Lösungsansätzen hinsichtlich entstehender Nachteile zu Bewässerungsmöglichkeiten.

Die Zufahrten zu den Restgrundstücken sind laut UVE auch während der Bauphase gesichert.

Zur Pflege der alten Bahntrasse: Laut Antragsteller soll die aufgelassene ÖBB-Trasse nach Projektumsetzung als ökologische Ausgleichsfläche dienen. Zum Schutz angrenzender landwirtschaftlicher Nutzflächen wird der Behörde folgende zusätzliche zwingende Maßnahme vorgeschlagen: in der Betriebsphase sind die außerhalb der Gleisanlagen verbleibenden Böschungs- und Randflä-

chen sowie die ökologischen Ausgleichsflächen auf Bestandsdauer der Anlagen jeweils in einem Pflegezustand zu halten, dass die Etablierung und Ausbreitung von Neophyten verhindert wird.

Dipl.-Ing. Anton Jäger e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Fachgebiet Geologie Hydrogeologie und Geotechnik, Hon. Prof. Dipl.-Ing. Dr. Lothar Martak zur Stellungnahme von Herrn Josef und Frau Renate Graf (Landwirt):

Als ersten Ansatz für einen Interessensausgleich wird aus hydrogeologischer und geotechnischer Sicht vorgeschlagen:

Die Landwirte Josef und Renate Graf werden gebeten, sich bis zur Begehung und Besprechung mit ÖBB zu überlegen, welche Maßnahmen zur Bewässerung ihres durch die Hochleistungs-Eisenbahnstrecke geteilten Grundstückes für sie erforderlich wären. Es wäre tunlich in einem Lageplan die von ihm angedachten Maßnahmen einzutragen und zu beschreiben.

Dr. Lothar Martak e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Boden-Agrarwesen, Dipl.-Ing. Anton Jäger zur schriftlichen Stellungnahme von Frau Margit & Herrn Nikolaus Schönborn-Wiesentheid (Beilage D2 zur VHS):

Grundsätzlich ist sicherzustellen, dass alle nach Umsetzung des Projekts verbleibenden Restflächen eine gesicherte Zufahrt haben. Diesem Zweck scheint der gegenständliche Weg eher nicht zu dienen. Ob dieser Weg aus anderen Gründen erforderlich ist, muss von anderen SV (Eisenbahnbetrieb, Straßenverkehr) beantwortet werden.

Aus Sicht des SV für Boden-Agrarwesen ist es immer sinnvoll, wenn für die Umsetzung des Projekts möglichst wenig landwirtschaftlich nutzbarer Boden beansprucht wird.

Dipl.-Ing. Anton Jäger e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Straßenverkehr, Dipl.-Ing. Thomas Setznagel zur schriftlichen Stellungnahme von Frau Margit & Herrn Nikolaus Schönborn-Wiesentheid (Beilage D2 zur VHS):

Befund und Sachverhalt:

Die in der Stellungnahme angesprochenen Grundstücke 981/11 und 981/15 der KG 04115 Weigelsdorf werden für die Errichtung eines Wirtschaftsweges benötigt. Dieser Wirtschaftsweg erstreckt sich von östlich der Bestandstrasse der Pottendorfer Linie bis zur Anbindung an die Landesstraße B16 in Ebreichsdorf. Der neu zu errichtende bzw. zu verbreiternde Bestandsweg soll zukünftig als öffentlicher Weg benutzt werden.

Stellungnahme:

Der neue Wirtschaftsweg von östlich der Bestandstrasse der Pottendorfer Linie bis zur Anbindung an die Landesstraße B16 in Ebreichsdorf stellt eine Ersatzmaßnahme nach § 20 EisbG zur Erhaltung der Verkehrswegigkeiten dar. Der Weg ist erforderlich um von den Grundstücken aus dem

Zwickelbereich zwischen neuer Trasse der Pottendorfer Linie und Bestandstrasse zur Landesstraße B16 und in weiterer Folge über die neue Straßenüberführung der B16 über die neue Eisenbahntrasse Richtung östlich der Bahntrasse zu gelangen.

Aus Sicht des Fachgebietes Straßenverkehr kann auf diese Straßenverbindung nicht verzichtet werden.

Dipl.-Ing. Thomas Setznagel e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Boden-Agrarwesen, Dipl.-Ing. Anton Jäger zur schriftlichen Stellungnahme von Frau Mag. Monika Stöckl (Beilage D3 zur VHS):

Ob die seitens der seitens der Einwenderin geforderte Zufahrt zur L 156 Trumauer Straße technisch umsetzbar ist, muss von den SV für Eisenbahnbetrieb und Straßenverkehr bzw. den Planern geklärt werden.

Im UVP-Verfahren ist seitens des unterzeichneten SV zu prüfen, ob die nach Projektumsetzung im Eigentum der bisherigen Grundeigentümer verbleibenden Restflächen grundsätzlich eine Zufahrt haben. Dies ist bezüglich der südwestlich der Projekttrasse verbleibenden größeren Restfläche jedenfalls Richtung Südosten entlang des geplanten Bahnbegleitweges gegeben. Die kleinere nordöstlich der Projekttrasse entstehende Restfläche verbleibt durch bereits bestehende Wege erschlossen. Ob sich aus der Grundstücksteilung Entschädigungsansätze für Mehrwege ergeben, ist im nachfolgenden Grundeinlöseverfahren zu prüfen.

Dipl.-Ing. Anton Jäger e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Straßenverkehr, Dipl.-Ing. Thomas Setznagel zur schriftlichen Stellungnahme von Frau Mag. Monika Stöckl (Beilage D3 zur VHS):

Befund und Sachverhalt:

Der in der Stellungnahme angesprochene Begleitweg verläuft von ca. Bahn-km 23,250 bis ca. Bahn-km 24,800 unmittelbar südlich der neuen Bahntrasse. Bei ca. Bahn-km 23,780 wird der Hafnerbach mittels Straßenbrücke überquert. Der neue Begleitweg ist an beiden Enden an Bestandswege angebunden, eine Unterbrechung des Begleitweges beim angesprochenen Versitzbecken bei km 23,610 ist nicht vorgesehen.

Stellungnahme:

Durch den neuen Begleitweg werden von ca. Bahn-km 23,250 bis ca. Bahn-km 24,800 die landwirtschaftlichen Flächen südlich der Bahn, darunter auch die Grundstücke 621/1, 621/6, 616/4 und 616/12 der KG Ebreichsdorf, aufgeschlossen.

Die in der Stellungnahme von Frau Mag. Monika Stöckl geforderte Zufahrt zu ihren landwirtschaftlichen Grundstücken ist im Projekt durch den Begleitweg gewährleistet.

Dipl.-Ing. Thomas Setznagel e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Wasserbautechnik und Oberflächengewässer, Dipl.-Ing. Peter Flicker zur schriftlichen Stellungnahme von Fr. Mag. Monika Stöckl (Beilage D3 zur VHS):

Nach Auskunft des Planers der ÖBB ist ohnedies projektsgemäß vorgesehen, den Begleitweg entlang des Objektes BE21-2 (Versitzbecken bei km 23,61) durchgehend als öffentlichen Weg zu führen. Eine Notwendigkeit, das Versitzbecken lagemäßig zu verschieben, um eine ausreichende Wegrelation sicherzustellen, besteht nicht.

Dipl.-Ing. Peter Flicker e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Boden-Agrarwesen, Dipl.-Ing. Anton Jäger zur schriftlichen Stellungnahme von Frau Annelies Pflug (Beilage D4 der VHS):

Grundsätzlich ist sicherzustellen, dass alle nach Umsetzung des Projekts verbleibenden Restflächen eine gesicherte Zufahrt haben. Diesem Zweck scheint der gegenständlich beanspruchte Weg eher nicht zu dienen. Ob dieser Weg aus anderen Gründen erforderlich ist, muss von anderen SV (Eisenbahnbetrieb, Straßenverkehr) beantwortet werden.

Aus Sicht des SV für Boden-Agrarwesen ist es immer sinnvoll, wenn für die Umsetzung des Projekts möglichst wenig landwirtschaftlich nutzbarer Boden beansprucht wird.

Das Gst.Nr. 1214 KG 04115 Weigelsdorf hat eine Ausgangsfläche laut Kataster von rund 2,90 Hektar. Laut vorliegendem Grundeinlöseverzeichnis werden für das Projekt für die Einbindung des Bahnbegleitweges 478 m² und für die angesprochene Zufahrtsstraße 4.874 m² dauernd beansprucht. Das Grundstück verkleinert sich somit von rund 2,90 ha auf rund 2,37 Hektar. Das Feld hat laut Nachmaß im GIS und im Grundeinlöseplan auf weiten Strecken eine Breite von rund 52 m. Durch die geplante Grundbeanspruchung verbleibt eine Restfläche in einer mittleren Breite von rund 44 m ohne massive Verformung gegenüber dem Ausgangszustand. Aus fachlicher Sicht kann der Behauptung, dass diese Restfläche zukünftig nicht mehr wirtschaftlich nutzbar sein wird, nicht gefolgt werden.

Die aus der Verkleinerung und Verformung der Fläche resultierenden Nachteile sind im Grundeinlöseverfahren zu prüfen und abzugelten.

Dipl.-Ing. Anton Jäger e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Straßenverkehr, Dipl.-Ing. Thomas Setznagel zur schriftlichen Stellungnahme von Frau Annelies Pflug (Beilage D4 der VHS):

Befund und Sachverhalt:

Das in der Stellungnahme angesprochene Grundstück 1214 der KG 04115 Weigelsdorf wird teilweise (4874 m² von 29.047 m²) für die Errichtung eines Wirtschaftsweges benötigt. Dieser Wirtschaftsweg erstreckt sich von der neuen Straßenunterführung der B60 der neuen Bahntrasse der Pottendorfer Linie bis zur bestehenden Eisenbahnkreuzung in km 1,912 der Bestandsstrecke Wampersdorf – Gramatneusiedl.

Stellungnahme:

Dieser Wirtschaftsweg von der neuen Straßenunterführung der B60 der neuen Bahntrasse der Pottendorfer Linie bis zur bestehenden Eisenbahnkreuzung in km 1,912 der Bestandsstrecke Wampersdorf – Gramatneusiedl stellt eine Ersatzmaßnahme nach § 20 EisbG zur Erhaltung der Verkehrswegigkeiten dar. Der Weg ist Ersatz für die aufzulassende Eisenbahnkreuzung in km 1,192 der Strecke Wampersdorf – Gramatneusiedl sowie Ersatz für den Entfall der geplanten Wirtschaftswegüberführung bei Bahn-km 29,930. Der Weg ist erforderlich um die Grundstücke im Zwickelbereich zwischen neuer Trasse der Pottendorfer Linie und Bestandstrasse der Pottendorfer Linie aufzuschließen.

Aus Sicht des Fachgebietes Straßenverkehr kann auf diese Straßenverbindung nicht verzichtet werden.

Dipl.-Ing. Thomas Setznagel e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Straßenverkehr, Dipl.-Ing. Thomas Setznagel zur schriftlichen Stellungnahme von Michael Wallner (Beilage D5 der VHS):

Befund und Sachverhalt:

Die in der Stellungnahme angesprochenen Grundstück 724, 727 und 728 der KG Ebreichsdorf werden teilweise für die Errichtung einer neuen Geh- und Radwegverbindung von der geplanten Park&Ride-Anlage des neuen Bahnhofes Ebreichsdorf ins Ortsgebiet von Ebreichsdorf benötigt.

Stellungnahme:

Der geplante Geh- und Radweg von der Park&Ride-Anlage des neuen Bahnhofes Ebreichsdorf ins Ortsgebiet Ebreichsdorf stellt eine erhebliche Verbesserung der Erreichbarkeit des neuen Bahnhofes für Fußgänger und Radfahrer dar.

Des Weiteren erhöht die getrennte Führung von Geh- und Radweg von der Landesstraße die Verkehrssicherheit.

Dipl.-Ing. Thomas Setznagel e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Boden-Agrarwesen, Dipl.-Ing. Anton Jäger zur schriftlichen Stellungnahme von Herrn Simon Glock (Beilage D6 der VHS):

Aus Sicht des SV für Boden-Agrarwesen ist es immer sinnvoll, wenn für die Umsetzung des Projekts möglichst wenig landwirtschaftlich nutzbarer Boden beansprucht wird.

Dipl.-Ing. Anton Jäger e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Raumplanung, Dipl.-Ing. Hans Kordina zur Stellungnahme von Herrn Simon Glock (Beilage D6 der VHS):

In der Einwendung wird u.a. auf die Anordnung einer Park&Ride-Anlage (incl. Erweiterungsfläche) mit Busbahnhof und Radabstellbereich vor dem neuen Bahnhof eingegangen. Vor allem die Park&Ride-Anlage wird in der Einwendung als zu flächenintensiv beurteilt. Vorgeschlagen wird u.a. die Errichtung einer Hochgarage, um den Flächenbedarf zu reduzieren.

Aus fachlicher Sicht wird darauf verwiesen, dass die im Rahmen des Vorhabens ausgewiesenen Stellplätze aufgrund der anzunehmenden Bevölkerungszunahme im Entwicklungsbereich um den Bahnhof dringend benötigt werden. Für einen künftigen städtischen Bereich (mit sicher mehr als 25.000 Einwohnern) sowie Betriebsangeboten mit einem hohen regionalen Einzugsbereich im Süden von Wien stellt diese vorsorgende Maßnahme die Absicherung des künftigen Bedarfes dar.

Zu befürchten ist, dass ohne diese Vorsorge eine spätere Ausbaumaßnahme aufgrund der zwischenzeitlich erfolgten städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen nicht mehr möglich ist oder zu erheblichen Mehrkosten führt.

Gemeinsam mit dem Busbahnhof sowie mit dem Radabstellbereich werden wesentliche Angebote geschaffen für die verstärkte Annahme des ÖPV entsprechend einer auf Umweltschutz und Nachhaltigkeit orientierten Entwicklungspolitik an dem zentralen Bahnhof.

Aus fachlicher Sicht wird der Flächenbedarf natürlich bedauert, die übergeordneten Zielsetzungen erfordern aber eine konsequente Standortentwicklung am Bahnhof.

Empfohlen wird, dass von Seiten der Standortgemeinde gemeinsam mit dem Amt der NÖ Landesregierung sowie mit den von der städtebaulichen Entwicklung berührten Grundbesitzer ein Entwicklungskonzept in Form eines Masterplanes erarbeitet wird. Damit soll sichergestellt werden, dass einerseits die Entwicklungsziele für diesen Raum gesichert werden und andererseits für die berührten Landwirte / Grundbesitzer eine höchstmögliche Mitwirkungsmöglichkeit besteht. Die Chance einer frühzeitigen Information hinsichtlich des Umsetzungsprozesses und die Absicherung der eigenen persönlichen Entwicklungsmöglichkeiten sollte gewahrt werden.

Dipl.-Ing. Hans Kordina e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Straßenverkehr, Dipl.-Ing. Thomas Setznagel zur schriftlichen Stellungnahme von Herrn Simon Glock (Beilage D6 der VHS):

Befund und Sachverhalt:

In der Stellungnahme wird die Größe der geplanten Park&Ride-Anlage und der damit verbundene Flächenverbrauch kritisiert und eine platzsparende Ausführung von einem Parkhaus gefordert.

Stellungnahme:

Aus Sicht des Fachgebietes Straßenverkehr entspricht die Größe der geplanten Park&Ride-Anlage dem erwarteten und prognostizierten Verkehr.

Inwieweit die Errichtung einer Hochbauanlage in Form eines Parkhauses umweltverträglicher wäre ist aus Sicht des Fachbereiches Straßenverkehr nicht beurteilbar bzw. von anderen Fachgebieten (Raumplanung, Landschaftsbild etc.) zu beurteilen.

Dipl.-Ing. Thomas Setznagel e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Straßenverkehr, Dipl.-Ing. Thomas Setznagel zur schriftlichen Stellungnahme von Herrn Christian Schmidt (Beilage D7 der VHS):

Befund und Sachverhalt:

Es wird davon ausgegangen, dass sich die Stellungnahme auf die Grundbeanspruchung bei Grundstück 616/2 in der KG Ebreichsdorf handelt.

Der in der Stellungnahme angesprochene Begleitweg verläuft von ca. Bahn-km 23,250 bis ca. Bahn-km 24,800 unmittelbar südlich der neuen Bahntrasse. Bei ca. Bahn-km 23,780 wird der Hafnerbach mittels Straßenbrücke überquert. Der neue Begleitweg ist an beiden Enden an Bestandswege angebunden.

Stellungnahme:

Durch den neuen Begleitweg werden von ca. Bahn-km 23,250 bis ca. Bahn-km 24,800 die landwirtschaftlichen Flächen südlich der Bahn aufgeschlossen. Der Wirtschaftsweg stellt eine Ersatzmaßnahme nach § 20 EisbG zur Erhaltung der Verkehrswegigkeiten dar.

Aus Sicht des Fachgebietes Straßenverkehr kann auf diesen Wirtschaftsweg und die damit verbundene Grundinanspruchnahme nicht verzichtet werden.

Dipl.-Ing. Thomas Setznagel e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Boden-Agrarwesen, Dipl.-Ing. Anton Jäger zur schriftlichen Stellungnahme von Herrn Klaus Kirstorfer (Beilage D8 der VHS):

Ein Pflegeweg zur besseren Erreichbarkeit von Böschungsflächen macht aus Sicht des unterzeichneten SV deshalb Sinn, da damit die Pflegearbeiten an den großflächigen Straßenböschungen rationeller auszuführen sind. Im östlichen Bereich dient dieser Pflegeweg gleichzeitig als Zufahrt zu den Grundstücken des Einschreiters. Die Nutzung dieser Wege durch Nichtberechtigte könnte durch Abschränkung verhindert werden.

Die Zufahrt zu Gst.Nr. 1513 ist laut Planunterlagen über den bestehenden Weg auf Gst.Nr. 1512 gesichert.

Bezüglich zusätzlicher Nachteile aus der Grundbeanspruchung für einen Biobetrieb und Ablösepreisen wird darauf verwiesen, dass diese Fragen Angelegenheit des nachfolgenden Grundeinlöseverfahrens sind. Aus Sicht des SV wird aber darauf hingewiesen, dass Thema der Entschädigung im Grundeinlöseverfahren nicht nur der Kaufpreis (Verkehrswert der Grundstücke) ist, sondern auch alle Nachteile in der Folgebewirtschaftung abzugelten sind.

Dipl.-Ing. Anton Jäger e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Ökologie (Pflanzen, Tiere und deren Lebensräume), Dr. Ingo Korner zur schriftlichen Stellungnahme von Herrn Klaus Kirstorfer (Beilage D8 der VHS):

Punkt 1

Herr Kirstorfer fragt in seiner Stellungnahme an, ob ein Pflegeweg zur Pflege der Brückenböschungen an der L156 auf seinen Grundstücken 1501, 1502 und 1503 notwendig ist.

Stellungnahme:

Der Pflweg entlang der Straßenüberführung ist erforderlich, um die Böschungen mähen zu können. Dieser Pflweg stellt ebenso die Verbindung zwischen den Wiesenbegleitwegen entlang der gesamten Bahnböschungen dar.

Als Ausgleichsflächen für Offenlandflächen – hier Trockenwiesen - werden die im Vorhaben vorhandene bahnbegleitende Flächen und Wiesenwege sowie Bahnböschungen im Ausmaß von 3,5 ha herangezogen (davon ca. 2,8 ha speziell besäimte Bahnböschungen). Sie sind ein wesentlicher Bestandteil des ökologischen Ausgleichsflächenkonzeptes und daher unverzichtbar.

Punkt 2

Herr KIRSTORFER führt in seiner Stellungnahme an, dass es keine Durchführung des offenen Grabens unter dem Gleiskörper an der Gemeindegrenze der KG Münchendorf und KG Trumau bei km 22,25 gibt. Diese Unterführung ist seiner Meinung nach bezüglich der Ableitung des Oberflächenwassers und Wechsellmöglichkeit für Kleintier auch beim Neubau der Trasse notwendig.

Stellungnahme:

Beim gegenständlichen Projekt sind zahlreiche Querungshilfen unterschiedlicher Kategorie geplant. Es handelt sich um vier Brückenbauwerke (Brücke über Hafnerbach, Brücke über Kalten Gang (inkl. Feldweg und Niederwilddurchgang), Brücke über Piesting und Brücke über Fische), zwei Wirtschaftswegüberführungen (bei km 28,647 und 29,928 mit einer lichten Höhe von 7,2 bzw. 7,7 Meter und einer lichten Weite von 14,7 bzw. 30,5 Meter).-

Weiters sind 7 Kleintierdurchlässe geplant, bei km 21,000, 26,500, 28,700, 28,800, 29,250, 29,370 und 29,550. Die Kleintierdurchlässe werden als Betonfertigteile mit offenem Boden und Lichtmaßen von 2,0 m Breite und 2,0 m Höhe ausgeführt.

Da in diesem Abschnitt weder Wildschutzzäune noch Lärmschutzwände geplant sind, bestehen ausreichende Querungsmöglichkeiten auch nach dem Ausbau der Pottendorfer Linie.

Dr. Ingo Korner e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Straßenverkehr, Dipl.-Ing. Thomas Setznagel zur schriftlichen Stellungnahme von Herrn Klaus KIRSTORFER (Beilage D8 der VHS):

Befund und Sachverhalt:

Betreffend L156:

Entsprechend Projektunterlagen wird wegen der hohen Dammböschungen ein Betreuungsweg mit einer Breite von 3,00 m am Böschungsfuß vorgesehen.

Betreffend Wendeplatz:

Der Wendeplatz wird nach Angaben der Projektwerberin für das Wenden von Klein-LKW mit geschotterter Oberfläche dimensioniert.

Betreffend Parzelle 1513:

Die angesprochene Parzelle 1513 wird über einen neu geplanten Wirtschaftsweg (parallel zur L156 verlaufend) erschlossen. Der geplante Wirtschaftsweg endet an der Grundgrenze von Parzelle 1513.

Stellungnahme:

Betreffend L156:

Auf Grund der hohen Dammböschungen entsprechen die geplanten Betreuungswege am Dammfuß dem Stand der Technik. Das Queren des Feldes Parzelle 1503 für Fremde ist auf Grund einer fehlenden Wegverbindung nicht möglich.

Betreffend Wendeplatz:

Die Dimensionierung des Wendeplatzes für Klein-LKW ist aus Sicht des Fachgebietes ausreichend groß. Landwirtschaftliche Fahrzeuge und Gespanne können auf dem Grundstück 1503 wenden.

Betreffend Parzelle 1513:

Die Erschließung der Parzelle ist über den neu geplanten Wirtschaftsweg gewährleistet.

Dipl.-Ing. Thomas Setznagel e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Wasserbautechnik und Oberflächengewässer, Dipl.-Ing. Peter Flicker zur schriftlichen Stellungnahme von Herrn Klaus Kirstorfer (Beilage D8 der VHS):

Die Durchleitung von Oberflächenwässern unter der Bahntrasse bei km 22,25 war bereits im UVP-Verfahren ein Thema und es wurde vorgeschrieben, die Notwendigkeit dieses bestehenden Durchlasses (DN 700) in hydraulischer Hinsicht zu prüfen. Diese Prüfung erfolgte im Detailprojekt auf Basis einer Geländevermessung und ergab, dass das Gelände beidseits der Trasse von der Bahnlinie weg fällt und allfällige minimale Oberflächenwässer in den Versickerungsmulden sicher aufgenommen werden können. Die Notwendigkeit eines eigenen Durchlasses für Oberflächengewässer besteht nicht und wurde dies im wasserbautechnischen Gutachten zum Detailprojekt bereits begründet.

Dipl.-Ing. Peter Flicker e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Boden-Agrarwesen, Dipl.-Ing. Anton Jäger zur schriftlichen Stellungnahme des Ortsbauernrats Trumau (Beilage D9 der VHS):

Entschädigungsfragen sind nicht Thema des UVP-Verfahrens, sondern Angelegenheit des nachfolgenden Grundeinlöseverfahrens. Aus Sicht des SV wird aber darauf hingewiesen, dass Thema der Entschädigung im Grundeinlöseverfahren nicht nur der Kaufpreis (Verkehrswert der Grundstücke) ist, sondern auch alle Nachteile in der Folgebewirtschaftung (Verformung von Restflächen,

Mehrwege in Folge Grundstücksteilung, Erschwernisse bei Beregnungsanlagen etc.) abzugelten sind.

Wirtschaftswege mit einer Fahrbahnbreite von 3,5 m sind in der Praxis nicht unüblich. Relevant für die Umweltverträglichkeit aus Sicht des SV für Boden-Agrarwesen ist auch eine möglichst geringe Beanspruchung von landwirtschaftlichen Nutzflächen. Die geforderten breiteren Wirtschaftswege würden auch deutliche Mehrbeanspruchungen an Fläche zur Folge haben.

Die Kurvenradien sämtlicher Wege sind so zu gestalten, dass diese mit üblichen landwirtschaftlichen Maschinen und Geräten problemlos befahren werden können.

Zur Pflege der alten Bahntrasse und Böschungspflege allgemein: Laut Antragsteller soll die aufgelassene ÖBB-Trasse nach Projektumsetzung als ökologische Ausgleichsfläche dienen. Zum Schutz angrenzender landwirtschaftlicher Nutzflächen wird der Behörde folgende zusätzliche zwingende Maßnahme vorgeschlagen: in der Betriebsphase sind die außerhalb der Gleisanlagen verbleibenden Böschungs- und Randflächen sowie die ökologischen Ausgleichsflächen auf Bestandsdauer der Anlagen jeweils in einem Pflegezustand zu halten, dass die Etablierung und Ausbreitung von Neophyten verhindert wird.

Bezüglich Rekultivierung vorübergehend in der Bauphase beanspruchter Grundstücke wird auf die vorgeschlagenen Maßnahmen im vorhergehenden UVP-Verfahren verwiesen.

Dipl.-Ing. Anton Jäger e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Forstwesen, Wald- und Wildökologie, Dipl.-Ing. Martin Kühnert zur schriftlichen Stellungnahme des Ortsbauernrats Trumau (Beilage D9 der VHS):

zu Punkt 3 der Forderungen des Ortsbauernrats Trumau, dass Wilddurchlässe seitens der ÖBB zu erhalten sind, wird festgehalten, dass sämtliche im Projekt angeführten Wildquerungshilfen (inkl. Kleintierdurchlässe) als Projektbestandteile von der Projektwerberin ÖBB umzusetzen und auf Betriebsdauer zu erhalten sind.

Gemäß Bescheidaufgabe V.2.76 ist die Funktionalität sämtlicher im Zuge des Vorhabens errichteter Wildquerungshilfen und Wildleitstrukturen (Zäune, Bepflanzungen) auf Bestandsdauer der Pottendorfer Linie durch die Projektwerberin sicher zu stellen. Sollte es zu Funktionsbeeinträchtigungen kommen, sind durch die Projektwerberin geeignete Maßnahmen zu setzen, um die Funktionalität wiederherzustellen.

Dipl.-Ing. Martin Kühnert e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Ökologie (Pflanzen, Tiere und deren Lebensräume), Dr. Ingo Korner zur schriftlichen Stellungnahme des Ortsbauernrats Trumau (Beilage D8 der VHS):

Zur Frage:

„Werden bestimmt neue Durchlässe für Bewässerung und Wild benötigt, die ebenso seitens der ÖBB (für den jeweiligen Grundeigentümer kostenfrei) zu erhalten sind.“

Stellungnahme:

Beim gegenständlichen Projekt sind zahlreiche Querungshilfen unterschiedlicher Kategorie geplant. Es handelt sich um vier Brückenbauwerke (Brücke über Hafnerbach, Brücke über Kalten Gang (inkl. Feldweg und Niederwilddurchgang), Brücke über Piesting und Brücke über Fische), zwei Wirtschaftswegüberführungen (bei km 28,647 und 29,928 mit einer lichten Höhe von 7,2 bzw. 7,7 Meter und einer lichten Weite von 14,7 bzw. 30,5 Meter).-

Weiters sind 7 Kleintierdurchlässe geplant, bei km 21,000, 26,500, 28,700, 28,800, 29,250, 29,370 und 29,550. Die Kleintierdurchlässe werden als Betonfertigteile mit offenem Boden und Lichtmaßen von 2,0 m Breite und 2,0 m Höhe ausgeführt.

Bei km 22,565 wird eine Straßenüberführung für die L156 (Objekt EL01) errichtet, die als Querungsmöglichkeit für Tiere nutzbar ist.

Somit werden insgesamt ausreichend viele Durchlässe (Querungsmöglichkeiten) für Tiere geplant.

Dr. Ingo Korner e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Straßenverkehr, Dipl.-Ing. Thomas Setznagel zur schriftlichen Stellungnahme des Ortsbauernrats Trumau (Beilage D8 der VHS):

Befund und Sachverhalt:

Betreffend Hafnerbachbrücke:

Entsprechend Projektunterlagen weist die Brücke über den Hafnerbach und den begleitenden Weg eine lichte Höhe von 2,40 m auf. Ein Unterqueren der Hafnerbachbrücke mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen ist nicht vorgesehen.

Betreffend Fahrbahnbreite Wirtschaftswege:

Entsprechend der Projektunterlagen ist die Breite der Wirtschaftswege mit 3,50 m zuzüglich beidseitigem Bankett von jeweils 0,50 m vorgesehen. Damit ergibt sich eine Gesamtbreite von 4,50 m.

Betreffend Gefälle von Unter- und Überführungen:

Die projektierten Längsneigungen des übergeordneten Straßennetzes (L156, L150, B60, B16) weisen maximale Längsneigungen von 3,70 % bis 6,0 % auf.

Die projektierten Längsneigungen des untergeordneten Straßennetzes (Wirtschaftswegunterführung Kalter Gang, Wirtschaftswegüberführung bei km 26,577) weisen maximale Längsneigungen von 6,50 % bis 8,0 % auf.

Stellungnahme:

Betreffend Hafnerbachbrücke:

Das Queren der neuen Bahntrasse ist – wie am Bestand – bei ca. Bahn-km 22,565 über die neue Straßenüberführung der L156 (im Bestand mittels Eisenbahnkreuzung) möglich. Für die Erschließung der landwirtschaftlichen Flächen sind Wirtschaftswege parallel zur Bahn vorgesehen.

Betreffend Fahrbahnbreite Wirtschaftswege:

Die projektierte Wegbreite der Wirtschaftswege von 3,50 m zuzüglich beidseitigem, 0,50 m breiten Bankett entspricht dem Stand der Technik und ist mit einer Gesamtbreite von 4,50 m auch für Erntemaschinen breit genug. Entsprechend der Projektunterlagen werden Wegeinmündungen und Kurvenradien auf die Schleppkurven von einem Traktor mit 2 Anhängern ausgelegt. Die Wege auf Begegnungsverkehr von Erntemaschinen auszulegen ist aus Sicht des Fachgebietes Straßenverkehr wegen der geringen Häufigkeit nicht erforderlich.

Betreffend Gefälle von Unter- und Überführungen:

Entsprechend RVS 03.03.23 ist auf Grund der gewählten Projektierungsgeschwindigkeit von 70 km/h für die Landesstraßen eine maximale Längsneigung von 8,0 % zulässig. Die gewählten maximalen Längsneigungen (3,70 % bis 6,0 %) liegen somit weit unter den entsprechend RVS zulässigen Längsneigungen.

Entsprechend RVS 03.03.81 ist auf Grund der gewählten Projektierungsgeschwindigkeit von 60 km/h für die Wirtschaftswege eine maximale Längsneigung von 10,0 % zulässig. Die gewählten maximalen Längsneigungen (6,50 % bis 8,0 %) liegen somit weit unter den entsprechend RVS zulässigen Längsneigungen.

Dipl.-Ing. Thomas Setznagel e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Wasserbautechnik und Oberflächengewässer, Dipl.-Ing. Peter Flicker zur schriftlichen Stellungnahme des Ortsbauernrat Trumau (Beilage D8 der VHS):

Drainagen, für die oft keine wasserrechtlichen Bewilligungen und Planunterlagen vorliegen, können im erforderlichen Detaillierungsgrad erst im Zuge der Bauausführung vor Ort, vorteilhaft unter Einbeziehung des Grundeigentümers, erhoben werden. Es wird deshalb in einer Auflage vorgeschrieben, dass rechtzeitig vor Baubeginn durch das Projekt berührte Drainagen in ihrer Funktion aufrechterhalten sind oder gleichwertig wiedererrichtet werden.

Der im Verfahren bekannt gewordene, bestehende Durchlass bei km 22,25 ist, wie im wasserbautechnischen Gutachten zum Detailprojekt belegt wurde, nicht erforderlich zur Ableitung von Oberflächenwässern und kann deshalb entfallen. Konkrete Wünsche von Grundeigentümern, für die Ableitung von Niederschlagswässern zusätzliche Durchlässe unter der Bahntrasse zu schaffen, wurden in den Verfahren nicht vorgebracht.

Es wird folgende ergänzende Auflage vorgeschlagen: Durch das Projekt berührte Drainagen sind rechtzeitig vor Baubeginn zu erheben und in ihrer Funktionsfähigkeit aufrechtzuerhalten oder gleichwertig wiederherzustellen.

Dipl.-Ing. Peter Flicker e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Ökologie, Dr. Ingo Korner:

Der Auflagenvorschlag Nr. 1 im ergänzenden UVP-Gutachten wird wie folgt adaptiert.

„Aufgrund dieser im Jahr 2015 bei der Grundsatzgenehmigung noch nicht vorliegenden Informationen zum Vorkommen des Mittelspechts ergibt sich nunmehr ein zusätzlicher Bedarf an Ausgleichsflächen für den Verlust von Altbäumen im Auwaldgürtel der Piesting. Diese Ausgleichsflächen müssen im näheren Umfeld der Trassenquerung (maximal 5 km) durch die langfristige „Ausser-Nutzungsstellung“ von 2 Hektar an strukturreichen Laubholzwäldern kompensiert werden. Die genaue Festlegung dieser Altholzzellen ist in Absprache mit dem Gutachter durchzuführen. Die Qualitätskriterien für derartige Ausgleichsflächen sind ein Mindestanteil von 20 % (bezogen auf die Anzahl der Stämme > 15 cm Durchmesser pro Hektar) an Altbäumen mit einem Brusthöhendurchmesser von mindestens 60 cm. Innerhalb dieser Ausgleichsflächen darf keine Entnahme von Altbäumen erfolgen, aus Sicherheitsgründen ist es jedoch zulässig, umsturzgefährdete Bäume neben Wegen zu entnehmen. Innerhalb der Fläche hat eine Bekämpfung von nicht-standortgerechten Baumarten (Neophyten) im Bedarfsfall stattzufinden. Die Gesamtfläche von 2 Hektar kann auch auf mehrere Teilflächen mit einer Mindestgröße von 0,5 Hektar verteilt sein. Der Nachweis der Verfügbarkeit derart definierter Ausgleichsflächen ist spätestens 3 Monate vor dem Baubeginn im Bereich Eisenbahn-Kilometer 24,8 bis 26,8 vorzulegen.“

Im Bereich der Piesting sind permanente Rodungsflächen im Ausmaß von 7.080 m² und befristete Rodungsflächen im Ausmaß von 1.239 m² ausgewiesen (Einlage 30-04_ForstG_Rodungsplan_83). Da eine Ersatzaufforstungsfläche die Habitatparameter für Spechtarten nicht aufweisen kann (bzw. erst nach mehreren Jahrzehnten), ist die Auflage 1 als Abänderung zu Maßnahme V.2.92 aus dem Bescheid GZ. BMVIT-820.376/0001-IV/SCH2/2016 zu sehen und 2 Hektar Laubmischwald mit Altbäumen für die Zeitspanne von zumindest 30 Jahren außer Nutzung zu stellen. Die Sicherung von 20 Altbäumen (Maßnahme V.2.92) kann damit entfallen.

Dr. Ingo Korner e.h.

Stellungnahme des Verhandlungsleiters:

Seitens der ÖBB-Infrastruktur AG wird eine Detaillierung zur Lärmauswirkung „Geänderter Flächenbedarf insbesondere im nordöstlichen Bereich der Straßenbrücke B 16“ samt Planskizze erstellt von der TAS Sachverständigenbüro für Technische Akustik SV GmbH vom 30. Mai 2018 dem Verhandlungsleiter vorgelegt. Diese Unterlagen sind bzw. waren während der Verhandlung einzusehen und werden der Verhandlungsschrift als Beilagen B1 und B2 beigelegt.

Mag. Michael Andresek e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Humanmedizin, Univ.Prof. Dr. Manfred Neuberger zur Stellungnahme von TAS SV-GmbH vom 30.5.2018 (Beilage A01 der VHS):

Entsprechend meiner Auflage in Abschnitt 6.1.2 der UVP wurde die Wirksamkeit der Maßnahmen zur Reduktion in der Bauphase für die betroffenen Wohnobjekte überprüft. Die Prognose ergab eine leichte Erhöhung durch das Näherrücken der Baufläche, jedoch eine ausreichende Reduktion durch den geplanten Erdwall, sodass in Summe ein $L_r \leq 65$ dB in der Bauphase 2 verbleibt, welche die lärmintensivste ist. Nach den berechneten Dauer- und Spitzenpegeln sind die geplanten Maßnahmen aus humanmedizinischer Sicht ausreichend, um unzumutbare Belästigungen durch Baulärm zu verhindern.

Univ.Prof. Dr. Manfred Neuberger e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Lärmschutz, Dipl.-Ing. Dr. Günther Achs zur Stellungnahme von TAS SV-GmbH vom 30.05.2018 zu Detaillierung 3, Doku-Nr.: 78584 (Beilage B1 der VHS):

In der Stellungnahme STN zu Detaillierung 3 vom 30.05.2018, erstellt durch TAS SV-GmbH (Doku-Nr. 78584) werden die entsprechend der im ergänzenden UVP GA zum Detailgenehmigungsverfahren unter der zwingenden Maßnahmen LA1 geforderten Untersuchungen vorgelegt.

Demzufolge wurden die Baulärmimmissionen der für den konkreten Bereich maßgeblichen Bauphase 2 mit Berücksichtigung der Maßnahmen der Detaillierung 3 (Adaptierung des Baufelds im Bereich der Überführung der B16 durch Verbreiterung der Böschungswege, Berücksichtigung des Erdwalls auf Parzelle 691) berechnet und beurteilt. Dazu wurde der Beurteilungsraum im Rechenmodell auf die aktuellen örtlichen Gegebenheiten, konkret auf die neuen Bebauungen auf den Parzellen 692/1 und 692/2 adaptiert bzw. erweitert und die Schallimmissionspegel der relevanten Bauphase 2 an den Gebäudefassaden der nordöstlich der Baufläche angrenzenden Objekte ermittelt.

Die Beurteilung der Schallimmissionen der für den betroffenen Bereich ungünstigsten Bauphase 2 ergibt an keinem der nordöstlich angrenzenden Wohngebäude Beurteilungspegel größer $L_r = 65$ dB. Die berechneten Schallpegelspitzen der Bauphase 2 erzeugen an den Fassaden dieser Wohngebäude kennzeichnende Spitzenpegel kleiner 90 dB. Aus schalltechnischer Sicht sind daher keine weiteren Maßnahmen betreffend Detaillierung 3 erforderlich.

Dr. Günther Achs e.h.

Erklärung des Verhandlungsleiters:

Nach Umfrage wird festgestellt, dass für den heutigen Tag keine Fragen an die Behörde, Sachverständigen oder Projektwerberin mehr vorliegen. Der Verhandlungsleiter erklärt somit um 15:30 Uhr, dass die Verhandlung unterbrochen und die Verhandlung am 6. Juni 2018 um 10:00 Uhr im gleichen Verhandlungslokal fortgesetzt wird.

Mag. Michael Andresek e.h.

2. Verhandlungstag am 6. Juni 2018

Der Am 2. Verhandlungstag erfolgt nach der Eröffnung durch den Verhandlungsleiter um 10:00 Uhr die Fortsetzung der Protokollierung sowie der Befassung der Sachverständigen mit den Parteienvorbringen:

Stellungnahme der Bezirksbauernkammer Baden, auch im Namen der NÖ Landes-Landwirtschaftskammer zum Projekt „Zweigleisiger Ausbau der Pottendorfer Linie im Abschnitt Ebreichsdorf (Münchendorf-Wampersdorf), km 20,4 bis km 31,0 im Zuge der Erteilung der Detailgenehmigung gemäß den §§ 23b, 24, 24a Abs. 1 und 24f Abs. 11 UVP-G 2000 unter Mitwirkung des § 31ff Eisenbahngesetz 1957 – EisbG, des § 32 und des § 127 iVm § 38 Wasserrechtsgesetz - WRG, der §§ 17 ff Forstgesetz 1975, alle Gesetze in der geltenden Fassung, sowie aller sonstigen erforderlichen Genehmigungen

1. Die Grundinanspruchnahmen haben sich bei den land- und forstwirtschaftlich genutzten Grundstücken auf das unumgänglich notwendige Ausmaß zu beschränken. Die Anlage von ökologischen Ausgleichsflächen wird einerseits durch die bestehende Ausstattung mit natürlichen Ökologieflächen in der Region und andererseits auch aufgrund der Ressourcenknappheit des Faktors Boden als nicht erforderlich angesehen.

Sollten dennoch ökologische Ausgleichsflächen unabdingbar zu etablieren sein, sind diese auf das geringstmögliche Ausmaß zu reduzieren. Vorzugsweise sind dabei bonitätsmäßig minderwertige Grundstücke bzw. unproduktive oder wenig produktive Restflächen heranzuziehen. Die Entscheidung, ob diese auf bestimmten Grundstücken auch verwirklicht werden, hat dem jeweiligen Grundeigentümer vorbehalten zu bleiben. Eine großräumige Flexibilität für die Realisierung ist vorzusehen – bereits bestehende Ausgleichsflächen in der Region sind zu evaluieren und in den Betrachtungen zu berücksichtigen.

Im Sinne einer ökologischen Gesamtbetrachtung soll daher vorrangig der ökologische Wert bestehender Magerstandorte und Feuchtgebiete weiter verbessert werden und Habitate für seltene Pflanzen und Tiere gesichert werden. In diesem Sinne bieten sich jedenfalls Ausgleichsmaßnahmen, die über die unmittelbare Umgebung der Trasse hinausgehen, an. Die Maßnahmen sind, sofern sie zur Realisierung gelangen, derart anzulegen, dass keine negativen Auswirkungen auf Nachbarflächen durch Verunkrautung, Beschattung, Vernässung usw. eintreten können.

2. Für gegebenenfalls dauerhaft oder vorübergehend in Anspruch zu nehmende land- und/oder forstwirtschaftliche Flächen sind angemessene Ablösepreise unter Berücksichtigung des gegebenen örtlichen Entwicklungspotentials festzulegen und anzubieten. Daraus sich eventuell ergebende Abgaben, Steuern und Gebühren sind dem Grundeigentümer zu ersetzen.

3. Im Bereich der Baustellenzufahrten sind rechtzeitig vor Baubeginn Beweissicherungsmaßnahmen an Wohn- und Wirtschaftsgebäuden betreffend Erschütterungen durchzuführen.

Das Ergebnis der Aufnahmen vor Baubeginn ist den betroffenen Eigentümern bereits vor Baubeginn zu erörtern und in Abschrift zur Verfügung zu stellen, um allfällige zusätzlich erforderliche Bestandsaufnahmen durchführen zu können. Auch während der Betriebsphase sind laufend Erschütterungsmessungen durchzuführen.

4. Die Lärmbelastigung durch Errichtung, Bestand und/oder Betrieb der geplanten Eisenbahntrasse ist auf ein Minimum zu reduzieren. Entsprechende Lärmschutzmaßnahmen sind zu setzen. Insbesondere wird auf die Bauphase verwiesen, in welcher lärmerregende Tätigkeiten in der Nachtzeit möglichst zu vermeiden sind. Die tatsächliche Lärmsituation ist unmittelbar nach Aufnahme des Normalbetriebes durch Messungen festzustellen. Sollte sich bei diesen Messungen herausstellen, dass die tatsächliche Lärmbeeinträchtigung die prognostizierten Werte bzw. die jeweils geltenden Grenzwerte übersteigt, hat eine dementsprechende Nachrüstung zu erfolgen. Besonders ist dabei darauf Bedacht zu nehmen, dass zahlreiche Nutztierarten sehr sensibel auf Lärm und Erschütterungen reagieren. Diesbezüglich ist eine sachverständige Expertise vorzulegen, die die Unbedenklichkeit bestätigt.

5. Staubbelastigungen sind während der Bauzeit auf das geringstmögliche Ausmaß zu reduzieren (z.B. durch entsprechendes Befeuchten der betroffenen Wege). Schäden an landwirtschaftlichen Produkten (z.B. Verminderung der Qualität) sind nach Bekanntgabe der Geschädigten zu bewerten und abzugelten.

6. Materialtransporte haben nach einem Wegeplan zu erfolgen, in dem sowohl die zu befahrenden Strecken, die erlaubten Tonnagen als auch entsprechende Beweissicherungsmaßnahmen über den Zustand der benützten Wege vor Inanspruchnahme festgehalten werden. Weiters ist sicherzustellen, dass während der Bauarbeiten jederzeit Zufahrtsmöglichkeiten zur Bewirtschaftung der Felder gegeben sind. Die Grundeigentümer/Bewirtschafter sind spätestens 14 Tage vor Beginn der Bauarbeiten schriftlich zu verständigen, insbesondere in jenen Fällen, in welchen es zu Änderungen des bestehenden Wegenetzes kommt.

7. Vor Beginn der Bauarbeiten sind Zustand und Lage eventuell berührter Drainageanlagen, Rohrleitungen oder Kanäle im privaten Eigentum aufzunehmen. Diese sind nach Abschluss der Arbeiten wiederum in ordnungsgemäßen, funktionsfähigen Zustand zu versetzen. Die diesbezügliche Beweissicherung hat sich vor allem bei Drainageanlagen zumindest auf einen Zeitraum von 10 Jahren nach Abschluss der Arbeiten zu erstrecken. Sollte sich nachträglich herausstellen, dass im Rahmen der Bauarbeiten Beeinträchtigungen erfolgt sind, so sind entsprechende Reparaturarbeiten auch nachträglich durch und auf Kosten des Konsenswerbers bzw. dessen Rechtsnachfolgers vorzunehmen und allfällige Schäden zu ersetzen. Im Zuge der Kollaudierung ist die Bestätigung der betroffenen Grundeigentümer sowie der Wassergenossenschaft zur augenscheinlichen ordnungsgemäßen Wiederherstellung von beeinflussten Strängen und Sammlern einzuholen. Die Aktualisierung der Drainagepläne und des korrespondierenden Verzeichnisses ist durch und auf

Kosten des Konsenswerbers (Verursachers) durchzuführen und ein rechtlich einwandfreier Zustand ist wiederherzustellen.

8. Die geplante Trasse durchschneidet land- und forstwirtschaftlich genutzte Flächen und unterbricht dadurch auch das bestehende Feldwegenetz. Es ist Vorsorge zu treffen, dass das unterbrochene Feldwegenetz wiederhergestellt wird, wobei die zur Errichtung gelangenden Feldwege möglichst wenig Umwege für die Bewirtschafter aufweisen dürfen. Die Wege sind derart auszubauen, dass sie dem Stand der Technik jedenfalls entsprechen. Nicht vermeidbare Umwege bei der zukünftigen Bewirtschaftung der durchschnittenen Grundstücke sind den betroffenen Grundeigentümern angemessen abzugelten.

Die Ausgestaltung der Wirtschaftswege hat so zu erfolgen, dass eine behinderungsfreie Benützung mit ortsüblichen landwirtschaftlichen Maschinen und Geräten möglich ist. Bezüglich eines möglichen Niveauunterschiedes zwischen den zu errichtenden Wirtschaftswegen und angrenzenden Grundstücken wird eine Begrenzung der Niveaudifferenz auf max. 25 cm gefordert, um ein störungsfreies An- und Abfahren zu den Grundstücken zu ermöglichen.

9. Allgemein ist festzuhalten, dass die Dimensionierung von Unterführungen (z.B. lichte Höhe, Breite), Überführungen (z.B. Steigungsverhältnisse) und Kurvenradien so zu wählen sind, dass eine Beeinträchtigung des landwirtschaftlichen Verkehrs ausgeschlossen werden kann. Es sind daher die Forderungen der betroffenen Grundeigentümer und Bewirtschafter zu berücksichtigen.

10. Durch die Bauarbeiten berührte Grenzzeichen sind rechtzeitig vor Inangriffnahme der Bauarbeiten gemeinsam mit den betroffenen Grundeigentümern aufzunehmen und beweiszusichern. Allfällig versetzte oder zwischenzeitig entfernte Grenzsteine sind nach Abschluss der Arbeiten wiederum an Ort und Stelle zu versetzen. Es ist sicherzustellen, dass die Qualität der nachträglich einzusetzenden Grenzzeichen im Einvernehmen mit dem Grundeigentümer festgelegt wird (z.B. Grenzsteine).

11. Sollten für die Bauarbeiten Schlägerungsarbeiten auf Waldparzellen bzw. im Bereich von Windschutzgürteln notwendig sein, so sind – sofern die Schlägerung von den Grundeigentümern selbst durchgeführt werden – die Randbäume so zu markieren, dass rechtzeitig während der Saftruhe geschlägert werden kann. Schlagabraum, soweit er von den Grundeigentümern nicht verwertet wird, muss auf den Schlagflächen verbleiben können. Bestehende Abfuhrmöglichkeiten aus den Waldparzellen müssen nach Vollendung der Baumaßnahmen wieder im bisherigen Umfang möglich sein

12. Jene Grundstücke, welche vorübergehend in Anspruch genommen werden, sind nach Beendigung der Grundinanspruchnahmen ihrem ursprünglichen Zustand entsprechend wiederherzustellen und den betroffenen Grundeigentümern zu übergeben. Allfällige Schäden bzw. Bonitätsverschlechterungen sind angemessen abzugelten. Der Humus jener Flächen, welche vorübergehend in Anspruch genommen werden, ist separat abzuschleppen und zwischenzulagern. Zur Vermeidung einer übermäßigen Verunkrautung des zwischengelagerten Humusmaterials ist eine Besämung mit dafür geeignetem Saatgut (z.B. Klee-Grasgemisch) durchzuführen. Diese Flächen sind regelmäßig abzumähen. Weiters ist sicherzustellen, dass das Humusmaterial der vorübergehend in

Anspruch genommenen Flächen nicht abgeführt wird und im Rahmen der Rekultivierung vollständig auf den jeweiligen Grundstücken wieder aufgebracht wird.

13. Bei der entstehenden Veränderung der gegebenen Abflussverhältnisse der Oberflächenwässer und den Eingriffen in den Grundwasserkörper sind negative Einwirkungen auf land- und forstwirtschaftlich genutzte Grundstücke zu vermeiden. Nicht vermeidbare nachteilige Einflüsse sind angemessen abzugelten. Besonders wird auf folgende Sachverhalte hingewiesen:

- Rechtzeitig vor Baubeginn sind entsprechende Beweissicherungsmaßnahmen bezüglich Grundwasserverhältnisse (quantitativ und qualitativ) sowie Verhältnisse bei Brunnen- und Hauswasserversorgungsanlagen (quantitativ und qualitativ – insbesondere wird hierbei auf landwirtschaftliche Beregnungsbrunnen verwiesen) durchzuführen bzw. während der Bauphase in ihrer Intensität zu verstärken. Diese Beweissicherungsmaßnahmen sind auch nach Beendigung der Bauarbeiten, vorerst zeitlich unbegrenzt, fortzusetzen.
- Seitens des Konsenswerbers ist im Falle der Beeinträchtigung für eine unverzügliche Bereitstellung von Ersatzwasser zu sorgen bzw. bei Wasserversorgungsanlagen, deren Beeinträchtigung bereits vor Baubeginn vorhersehbar ist, sind entsprechende Ersatzmaßnahmen vor Inangriffnahme der Bauarbeiten zu setzen. Die Beweissicherungsergebnisse sind den betroffenen Grundeigentümern unaufgefordert nach jeder Messung schriftlich bekannt zu geben.
- Eventuell auftretende Schäden, welche durch Änderungen des Grundwasserstandes hervorgerufen werden (z.B. Vernässungen, Mehrkosten im Bereich von Bewässerungsbrunnen durch größere Grundwasserabstände), sind durch und auf Kosten des Konsenswerbers zu beheben bzw. – sofern dies nicht möglich ist – gemäß Schätzung eines beizuziehenden Sachverständigen angemessen abzugelten.

14. Vor Beginn der Bauarbeiten ist den Grundeigentümern schriftlich bekannt zu geben, wo die Baustellenleitung des Konsenswerbers eingerichtet wird und wie diese erreicht werden kann (z.B. Telefon, E-Mail). Weiters ist die Bauaufsicht behördlich zu begleiten („amtlicher Ombudsmann“), die Kontaktmöglichkeiten zu dieser Person sind ebenfalls schriftlich bekannt zu geben.

Ing. Johann Sperber e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Boden-Agrarwesen, Dipl.- Ing. Anton Jäger zur Stellungnahme der Bezirksbauernkammer Baden:

Generell wird auf die Ausführungen des SV für Boden-Agrarwesen im UVP-Gutachten und den Bescheid zur Grundsatzgenehmigung des gegenständlichen Projekts verwiesen. In den angeführten Schriftstücken sind wesentliche Forderungen aus der gegenständlichen Stellungnahme der Bezirksbauernkammer behandelt und entsprechend den Einwendungen als erledigt zu betrachten.

Ergänzend noch zu einzelnen Punkten:

Zu Pkt. 1.: In die Beurteilung der Umweltverträglichkeit eingeflossen ist ein möglichst geringer Verbrauch an landwirtschaftlichen Nutzflächen.

Zum Schutz angrenzender landwirtschaftlicher Nutzflächen wird der Behörde folgende zusätzliche zwingende Maßnahme vorgeschlagen: in der Betriebsphase sind die außerhalb der Gleisanlagen verbleibenden Böschungs- und Randflächen sowie die ökologischen Ausgleichsflächen auf Bestandsdauer der Anlagen jeweils in einem Pflegezustand zu halten, dass die Etablierung und Ausbreitung von Neophyten verhindert wird.

Zu Pkt. 2.: Entschädigungsfragen sind nicht Thema des UVP-Verfahrens, sondern Angelegenheit des nachfolgenden Grundeinlöseverfahrens. Aus Sicht des SV wird aber darauf hingewiesen, dass Thema der Entschädigung im Grundeinlöseverfahren nicht nur der Kaufpreis (Verkehrswert der Grundstücke) ist, sondern auch alle Nachteile in der Folgebewirtschaftung (Verformung von Restflächen, Mehrwege in Folge Grundstücksteilung, Erschwernisse bei Beregnungsanlagen etc.) abzugelten sind.

Zu Pkt. 5.: Zur Hintanhaltung von Auswirkungen durch Luftschadstoffe sind laut Einreichoperat (UVE) der Projektwerberin folgende Maßnahmen vorgesehen:
Rasche Begrünung von Rekultivierungsbereichen gemäß dem Baufortschritt, Zwischenbegrünung von Humusmieten, Staubfreihaltung durch Befeuchtungsmaßnahmen im Bedarfsfalle.
Im Grundsatzgenehmigungsbescheid finden sich entsprechende Auflagen zur Kontrolle der Staubentwicklung.

Zu Pkt. 8.: Auf Grund der Ausführungen des Projektwerbers in der UVE und deren Eingang in den Grundsatzgenehmigungsbescheid ist sichergestellt, dass alle nach Umsetzung des Projekts verbleibenden Restflächen eine für die jeweilige Bewirtschaftung geeignete Zufahrt haben müssen. Das Feldwegenetz erfährt durch das Projekt Änderungen, wodurch auch zukünftige Mehrwege zu Grundstücken nicht vermeidbar sein werden. In der Detailplanung wurde diesbezüglich noch versucht, die Wegeverbindungen zu optimieren. Ob aus den verbleibenden Mehrwegen rechtlich gedeckte Entschädigungsansprüche (z.B. in Folge von Grundstücksdurchschneidungen) entstehen, ist im nachfolgenden Grundeinlöseverfahren zu prüfen.

Zu Pkt. 12.: Zum Umgang mit Bodenabhub, Pflege von Humusmieten und zur Rekultivierung vorübergehend während der Bauphase beanspruchter Grundstücke finden sich umfassende Angaben der Projektwerberin im Einreichoperat (UVE), welche vollinhaltlich als Auflage in den Grundsatzgenehmigungsbescheid eingeflossen sind.

Dazu konkret Pkt. V.2.29. des Grundsatzgenehmigungsbescheides: Die im Einreichoperat vorgesehenen Maßnahmen zur Verringerung der Belastungen des Schutzgutes Boden sind im beschriebenen Umfang zwingend einzuhalten.

Die Ermittlung von Entschädigungen ist nicht Angelegenheit dieses Verfahrens, sondern des nachfolgenden Grundeinlöseverfahrens.

Zu Pkt. 14.: Auf Vorschlag des SV für Boden-Agrarwesen wurde seitens der Behörde im Grundsatzgenehmigungsbescheid folgende Auflage erteilt:

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

Jäger e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Forstwesen, Wald- und Wildökologie, Dipl.-Ing. Martin Kühnert zur Stellungnahme der Bezirksbauernkammer Baden:

Zu Punkt 1 der Forderungen der BBK Baden, dass **Grundbeanspruchungen bei forstwirtschaftlichen Flächen** auf das unumgänglich notwendige Ausmaß zu beschränken seien, kann aus forstfachlicher Sicht bestätigt werden, dass befristete und dauernde Rodungen nur in dem für das Vorhaben unbedingt notwendigen Ausmaß beantragt wurden.

Bei Verwirklichung des **Detailprojekts** beträgt das gesamte Ausmaß der beantragten Waldflächeninanspruchnahme:

- befristete Rodungen: im Gesamtausmaß von 4.051 m² (0,41 ha) auf Grund von befristeten Flächeninanspruchnahmen von Wald in der Bauphase anstelle der genehmigten befristeten Rodung von 4.784 m² (rd. 0,48 ha)
- dauernde Rodungen im Gesamtausmaß von 22.562 m² (rd. 2,26 ha) auf Grund der dauernden Flächeninanspruchnahmen von Wald durch die Anlage in der Betriebsphase anstelle der genehmigten Dauerrodung von 21.199 m² (2,12 ha).

Das Gesamtausmaß der nunmehr beantragten Rodungen beträgt damit 26.613 m² (rd. 2,66 ha) anstelle der im Rahmen der Grundsatzgenehmigung bewilligten Rodungen im Ausmaß von 25.983 m² (rd. 2,60 ha).

Zur Forderung nach einer **Reduktion von ökologischen Ausgleichsflächen** auf das geringstmögliche Ausmaß ist festzuhalten, dass zur Wiederherstellung der durch die dauernden Rodungen von Waldflächen außerhalb des unmittelbaren Betriebsbereiches der bestehenden Eisenbahnanlage im Gesamtausmaß von 22.562 m² entfallenden Wirkungen des Waldes Ersatzaufforstungen im Mindestausmaß von 22.562 m² in den Standortgemeinden vorzunehmen. Das Erfordernis dieser Ersatzaufforstungen ist in der nicht ausreichenden Waldausstattung der näheren Umgebung der Rodeflächen begründet, dient der Erhaltung des Waldes und seiner überwirtschaftlichen Funktionen. Diese Ersatzaufforstungen sind aus forstfachlicher Sicht unbedingt erforderlich.

Die Bestimmungen des NÖ Kulturlächenschutzgesetzes sind bei der Ausweisung der Ersatzaufforstungsflächen zu berücksichtigen (vgl. Auflage V. 2.72 der Grundsatzgenehmigung), womit **nachteilige Auswirkungen auf Nachbarflächen** durch Beschattung und Wurzelkonkurrenz durch Gehölze minimiert werden.

Zu Punkt 2 der Forderungen der BBK Baden nach angemessenen **Ablösepreisen** für forstwirtschaftliche Flächen ist festzuhalten, dass dies nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens ist und daher vom Sachverständigen auch nicht zu beurteilen ist.

Zu Punkt 8 (**Durchschneidung forstwirtschaftlicher Flächen und Unterbrechung des bestehenden Feldwegenetzes**) wird auf die Auflage V. 2.69 der UVP-Grundsatzgenehmigung vom 14. März 2016 verwiesen, wonach das bestehende Forst- und Güterwegenetz spätestens bis zu Ver-

kehrsfreigabe so wiederherzustellen ist, dass die für die ordnungsgemäße forstliche Bewirtschaftung erforderlichen Tätigkeiten in allen Waldflächen in der Umgebung der Trasse durchgeführt werden können.

Zu Punkt 11 (Schlägerungsarbeiten auf Waldparzellen und in Windschutzgürteln) wird darauf hingewiesen, dass die technische Vorgangsweise bei Schlägerungen nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens ist, sondern in den entsprechenden privatrechtlichen Übereinkommen zwischen Projektwerberin und Grundeigentümern festzulegen ist. Betreffend Abfuhrmöglichkeiten aus den Waldparzellen wird auf die Auflage V. 2.69 der UVP-Grundsatzgenehmigung vom 14. März 2016 verwiesen (siehe auch Stellungnahme zu Punkt 8).

Dipl.-Ing. Martin Kühnert e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Ökologie, Dr. Ingo Korner zur Stellungnahme der Bezirksbauernkammer Baden:

Durch das Vorhaben werden ökologisch bedeutende Biotope in unterschiedlichem Ausmaß beansprucht. Um diesen Flächenverlust auszugleichen und somit die Umweltverträglichkeit des Vorhabens zu gewährleisten, wurden im UVP-Verfahren je nach Biotoptyp unterschiedliche Ausgleichsfaktoren vorgeschrieben. Daraus errechnet sich im Detailgenehmigungsverfahren insgesamt ein etwas höherer Bedarf an ökologischen Ausgleichsflächen als im Grundsatzgenehmigungsverfahren vorgesehen war (der Ausgleichsflächenbedarf steigt auf etwa 15,49 ha). Abhängig vom Biotoptyp wurden die erforderlichen Ausgleichsflächen mit einem Faktor 1:1 bis 1:2 bezogen auf den Flächenverlust berechnet, da es einige Zeit dauert, bis die ökologische Funktionsfähigkeit der Flächen erreicht wird.

Die geplanten Ausgleichsflächen sind in der „Landschaftspflegerischen Begleitplanung“ dargestellt und werden in Absprache mit den Besitzern der Grundstücke angelegt. Bei den neu anzulegenden oder aufzuwertenden Biotopen wurde darauf geachtet, dass diese bevorzugt im Bereich sogenannter „Zwickelflächen“, die sich aufgrund der Zerschneidung landwirtschaftlicher Nutzflächen ergeben, zu liegen kommen. Teile der neuen Bahnböschungen werden ebenfalls als Ausgleichsflächen angerechnet und mit einem standortgerechten, speziellen Saatgut besämt, um Magerstandorte entwickeln zu können. Die Ausgleichsflächen werden einem angepassten Management unterzogen (Mahd in den ersten Jahren mehrmals, danach ein bis zweimal pro Jahr), um eine Entwicklung zu Magerrasen zu fördern. So wird auch verhindert, dass auf den Ausgleichsflächen Ruderal- oder Segetalvegetation (Ackerunkrautfluren) aufkommt, Brachflächen sind nicht vorgesehen. Zusätzlich wird schon vor Baubeginn ein Neophytenmonitoring durchgeführt (Auflage 37).

Entlang der Bahnböschungen werden zur Durchführung der Pflegemaßnahmen an beiden Seiten Wiesenwege mit einer Breite von ca. 3 Metern angelegt. Dadurch wird auch eine Abpufferung zu landwirtschaftlich genutzten Flächen geschaffen, auch für den Fall, dass punktuell Gehölze aufkommen oder gepflanzt werden. Ein Schattenwurf auf angrenzende Äcker kann somit verhindert werden.

Hinsichtlich der Befürchtung, dass es zu Vernässungen kommt, wird auf die bahnbegleitende Entwässerung verwiesen, die in den insgesamt 14 Versitzmulden bzw. Versitzbecken gesammelt werden. Eine direkte Entwässerung über die Dammschulter ins Gelände erfolgt nur bei Straßenanlagen und Begleitwegen. Die Entwässerung von Brücken erfolgt im Bereich der Böschungskegel über humusierte Mulden (Versickerung).

Bestehende Ausgleichsflächen im näheren Umfeld können bei der Planung zwar berücksichtigt, aber nicht in die Flächenbilanz eingerechnet werden. Die vorgeschlagene ökologische Aufwertung vorhandener Magerstandorte und Feuchtgebiete ist eine sinnvolle Maßnahme, kann aber die Neuanlage von Ausgleichsflächen nicht kompensieren.

Eine Reduktion der im UVP-Gutachten festgelegten ökologischen Ausgleichsflächen ist aus fachlicher Sicht nicht möglich und zielführend, da die Umweltverträglichkeit des Vorhabens dann nicht erreicht würde.

Dr. Ingo Korner e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Geotechnik und Hydrogeologie, Hon. Prof. Dipl.-Ing. Dr. Lothar Martak zur Stellungnahme von Bezirksbauernkammer Baden:

Der Sachverständige weist darauf hin, dass die Stellungnahme prinzipiell im Grundsatzgenehmigungsverfahren der UVP vollständig inkludiert und bescheidmässig abgehandelt ist. Insbesondere wird festgestellt, dass die Forderungen der Punkte 1 bis 14 gerechtfertigte Anliegen der Grundeigentümer darstellen, deren Liegenschaften teilweise von der Hochleistungsstrecke beansprucht werden. Es besteht daher aus dem Sachgebiet Geotechnik und Hydrogeologie kein Einwand gegen die Stellungnahme.

Hon. Prof. Dipl.-Ing. Dr. Lothar Martak e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Lärmschutz und Erschütterungsschutz, Dipl.-Ing. Dr. Günther Achs zur Stellungnahme der Bezirksbauernkammer Baden auch im Namen der NÖ Landwirtschaftskammer vom 06. Juni 2018:

Stellungnahme zu Punkt 3 der Stellungnahme STN der Bezirksbauernkammer Baden vom 06. Juni 2018:

In der Stellungnahme STN der Bezirksbauernkammer Baden vom 06. Juni 2018, werden in Punkt 3. Beweissicherungsmaßnahmen an Wohn- und Wirtschaftsgebäuden im Bereich der Baustellenzufahrten rechtzeitig vor Baubeginn gefordert.

Entsprechend der Angaben der Umweltverträglichkeitserklärung werden rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahmen an Gebäuden in einem Abstand < 50 m von Baufeldern Beweissicherungen durchgeführt. Der Begriff des Baufeldes umfasst auch die für das vorliegende Projekt explizit definierten Baustraßen.

Zu den während der Betriebsphase geforderten Erschütterungsmessungen wird wie folgt Stellung genommen:

Im Grundsatzgenehmigungsbescheid GZ. BMVIT-820.376/0001-IV/SCH2/2016 wurden als Maßnahmen aus Sicht des Erschütterungsschutzes Kontrollmessungen der durch den Schienenverkehr hervorgerufenen Erschütterungsimmissionen in repräsentativen Wohnobjekten vorgeschrieben (siehe V.2.88 bzw. V.2.89 Grundsatzgenehmigungsbescheid). Diese Kontrollmessungen sind nach einer angemessenen Einfahrperiode (wenigstens 6 Monate) durchzuführen und dienen zur Kontrolle der in der Erschütterungsprognose ermittelten Immissionen. Die Kontrollmessungen sind zu einem repräsentativen Zeitpunkt über ca. 24 h durchzuführen und sind dadurch geeignet die Immissionsbelastung in der Betriebsphase ausreichend zu kontrollieren.

Stellungnahme zu Punkt 4 der Stellungnahme STN der Bezirksbauernkammer Baden vom 06. Juni 2018:

Die Sicherstellung der Erreichung der Schutzziele hinsichtlich Lärmbelastung wurde bereits im Grundsatzgenehmigungsverfahren (Grundsatzgenehmigungsbescheid GZ. BMVIT-820.376/0001-IV/SCH2/2016) ausreichend behandelt und beurteilt. Die Auswirkungen der Detaillierungen im Rahmen des Detailgenehmigungsverfahrens wurden für die Bau- und Betriebsphase ausreichend beschrieben. Die Schutzziele hinsichtlich Lärmschutz für die Bau- und Betriebsphase werden unter Berücksichtigung der Detaillierungen eingehalten.

Kontrollmessungen nach Fertigstellung des Projekts wurden bereits im Grundsatzgenehmigungsbescheid GZ. BMVIT-820.376/0001-IV/SCH2/2016 vorgeschrieben, siehe V.2.82.

Zur Stellungnahme hinsichtlich der Reaktion von Nutztieren auf Lärm und Erschütterungen kann aufgrund der mangelnden Konkretisierung nicht eingegangen werden. Aus fachlicher Sicht wird auf die Ergebnisse des Grundsatzgenehmigungsverfahrens verwiesen.

Dr. Günther Achs e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Luft und Klima, Dr. Erich-Mursch-Radlgruber zur Stellungnahme von der Bezirksbauernkammer Baden, auch im Namen der NÖ Landwirtschaftskammer:

Zu Punkt 5. Staubbelastungen sind während der Bauzeit auf das geringstmögliche Ausmaß zu reduzieren (z.B. durch entsprechende Befeuchtung der betroffenen Wege).

Das erfolgt bereits in Grundsatzgenehmigung durch die Vorschreibung der in der UVE vorgesehenen Maßnahmen als zwingenden Maßnahmen. Dabei wird die Befeuchtung explizit vorgeschrieben, Zitat aus UVE (Kap. 8.1 Maßnahmen zur Bauphase:): „Nicht staubfrei befestigte Baustraßen, Lagerflächen, etc. Innerhalb der Baustelle werden während der Zeit der Benützung und bei trockenen Bedingungen feucht gehalten.“

Dr. Erich Mursch-Radlgruber e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Straßenverkehr, Dipl.-Ing. Thomas Setznagel zur Stellungnahme der Bezirksbauernkammer Baden:

Befund und Sachverhalt:

Betreffend Pkt. 6 / Materialtransporte:

Das Vorhaben soll in 4 Bauphasen (Vorarbeiten 8 Monate, Hauptbauarbeiten 22 Monate, Ausrüstungsarbeiten 7 Monate, Nacharbeiten 5 Monate) umgesetzt werden wobei die straßenbaulichen Maßnahmen wie folgt hergestellt werden sollen:

Bauphase 1 (Vorarbeiten):

- L 150: Straßenprovisorium und Endzustand

Bauphase 2 (Hauptarbeiten):

- Straßenprovisorien für L 156 und B60
- Fertigstellung aller neuen Straßenquerungen
- Herstellung der Straßenverbindung L 150 – B 60 (Nutzung jedoch vorläufig nur als Baustellenzufahrt)

Bauphase 3 (Ausrüstungsarbeiten)

- Begleitwege entlang der Bahn
- Bahnhofsvorplatz und Park & Ride-Anlage

Bauphase 4 (Bestandsumbau):

- Rückbau der Eisenbahnkreuzungen
- Begleitwege l. d. B. km 20,45 – 22,55
- Adaptierung Zufahrt von Weigelsdorf r. d. B. zum Personentunnel Bf. Wampersdorf

Entsprechend Projektunterlagen soll die HAUPTerschließung des Baufeldes in erster Linie über das Landesstraßennetz (L156, L150, B60, B16) unter Vermeidung von Ortsdurchfahrten erfolgen. Die Detailerschließung ist über Wirtschaftswege, Begleitwege und die Baufläche vorgesehen.

Betreffend Pkt. 8 / Feldwegenetz:

Entsprechend § 20 EisbG 1957 sind Verkehrsanlagen (und Wasserläufe), die durch den Bau der Eisenbahn gestört oder unbenutzbar werden, durch das Eisenbahnunternehmen nach dem Ergebnis des eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahrens auf seine Kosten in geeigneter Weise wiederherzustellen.

Entsprechend der vorgelegten Projektunterlagen werden die durch den Bau der neuen Eisenbahntrasse gestörten Weganlagen durch eine erhebliche Anzahl neuer Wirtschaftsweg und Landesstraßen wiederhergestellt. Eine detaillierte Aufstellung ist im Umweltverträglichkeitsgutachten vom 19.10.2015 bzw. im Ergänzenden Umweltverträglichkeitsgutachten vom 17.05.2018 enthalten

Betreffend Pkt. 9 / Unter- und Überführungen:

Die projektierten Längsneigungen des übergeordneten Straßennetzes (L156, L150, B60, B16) weisen maximale Längsneigungen von 3,70 % bis 6,0 % auf.

Die projektierten Längsneigungen des untergeordneten Straßennetzes (Wirtschaftswegunterführung Kalter Gang, Wirtschaftswegüberführung bei km 26,577) weisen maximale Längsneigungen von 6,50 % bis 8,0 % auf.

Entsprechend der Projektunterlagen werden Wegeinmündungen und Kurvenradien auf die Schleppkurven von einem Traktor mit 2 Anhängern ausgelegt.

Stellungnahme:**Betreffend Pkt. 6 / Materialtransporte:**

Während der Bauzeit der einzelnen Module erfolgen durch temporäre Umlegungsmaßnahmen von Straßen in den Bauphasen erhebliche Eingriffe in die bestehenden Anlagen und lokal beschränkte Veränderungen der Erreichbarkeiten.

Infrastrukturseitig werden die maßgebenden Verkehrsbeziehungen und somit auch die Erreichbarkeiten aufrechterhalten. Zeitweilige lokale Einschränkungen und Behinderungen infolge der Baumaßnahmen und mancher provisorischer Anlagen sind aber nicht unbedingt auszuschließen. Gegenüber dem Bestand sind aber in den Bauphasen keine maßgebenden zusätzlichen funktionalen Barrierewirkungen zu erwarten.

Das wurde auch schon im Umweltverträglichkeitsgutachten vom 19.10.2015 zur Grundsatzgenehmigung festgehalten.

Betreffend Pkt. 8 / Feldwegenetz:

Die projektierte Wegbreite der Wirtschaftswege von 3,50 m zuzüglich beidseitigem, 0,50 m breiten Bankett entspricht dem Stand der Technik und ist mit einer Gesamtbreite von 4,50 m auch für Erntemaschinen breit genug. Entsprechend der Projektunterlagen werden Wegeinmündungen und Kurvenradien auf die Schleppkurven von einem Traktor mit 2 Anhängern ausgelegt.

Die durch das Vorhaben „Zweigleisiger Ausbau der Pottendorfer Linie im Abschnitt Ebreichsdorf“ betroffenen straßenbaulichen Anlagen werden entsprechend dem Stand der Technik wiederhergestellt bzw. durch neue straßenbauliche Anlagen (Ersatz von Eisenbahnkreuzungen durch Über- bzw. Unterführungen) ersetzt. Die Aufschließung der angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen ist durch bahnbegleitende Wirtschaftswege bzw. Wiesenbegleitwege gewährleistet.

Das wurde auch schon im Umweltverträglichkeitsgutachten vom 19.10.2015 zur Grundsatzgenehmigung festgehalten.

Betreffend Pkt. 9 / Unter- und Überführungen:

Entsprechend RVS 03.03.23 ist auf Grund der gewählten Projektierungsgeschwindigkeit von 70 km/h für die Landesstraßen eine maximale Längsneigung von 8,0 % zulässig. Die gewählten maximalen Längsneigungen (3,70 % bis 6,0 %) liegen somit weit unter den entsprechend RVS zulässigen Längsneigungen.

Entsprechend RVS 03.03.81 ist auf Grund der gewählten Projektierungsgeschwindigkeit von 60 km/h für die Wirtschaftswege eine maximale Längsneigung von 10,0 % zulässig. Die gewählten maximalen Längsneigungen (6,50 % bis 8,0 %) liegen somit weit unter den entsprechend RVS zulässigen Längsneigungen.

Die Dimensionierung der Unter- und Überführungen sowie der Wirtschaftswege entsprechen aus Sicht des Fachgebietes Straßenverkehr dem Stand der Technik. Eine Beeinträchtigung des landwirtschaftlichen Verkehrs ist nicht zu erwarten.

Dipl.-Ing. Thomas Setznagel e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Wasserbautechnik und Oberflächengewässer, Dipl.-Ing. Peter Flicker zur Stellungnahme der Bezirksbauernkammer Baden:

Ad. 7) Die Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit bzw. Wiederherstellung von durch das Projekt berührten Drainagen und Rohrleitungen wird in einer Auflage vorgeschrieben. Die Einholung von Bestätigungen der betroffenen Grundeigentümer zur ordnungsgemäßen Wiederherstellung ist zweckmäßig. In der Auflage ist aber auf den nachvollziehbaren Nachweis der ordnungsgemäßen Wiederherstellung abzustellen. Es wird deshalb nachfolgende Auflage vorgeschlagen, die gleichlautend auch zum analogen Vorbringen des Ortsbauernrates Trumau vorgesehen wurde:

„Durch das Projekt berührte Drainagen und Rohrleitungen sind rechtzeitig vor Baubeginn zu erheben und in ihrer Funktionsfähigkeit aufrechtzuerhalten oder gleichwertig wiederherzustellen. Die ordnungsgemäße Wiederherstellung ist zu dokumentieren und nachvollziehbar zu belegen. Den betroffenen Grundeigentümern ist die Möglichkeit zu geben, an der Abnahme der wiederhergestellten Drainagen und Rohrleitungen teilzunehmen.“

Ad. 13) Der Abflussquerschnitt der Oberflächengewässer wird nicht reduziert und es geht kein Retentionsraum verloren. Die Einleitungen von Niederschlagswässern der Trasse in Oberflächengewässer sind vernachlässigbar gering gegenüber den bestehenden Abflüssen dieser Gewässer. Die Abflussverhältnisse der Oberflächenwässer werden projektgemäß nicht merklich verändert.

Dipl.-Ing. Peter Flicker e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Humanmedizin, Univ.Prof. Dr. Manfred Neuberger zur Stellungnahme der Bezirksbauernkammer Baden:

Im Bescheid BMVIT-820.376/0001-IV/SCH2/2016 (Grundsatzgenehmigung) sind mit den Auflagen zur ökologischen Bauaufsicht, zur Begrenzung und messtechnischen Kontrolle von Lärm und Erschütterungen einschließlich der Festlegung von Schallpegelgrenzwerten für Baulärmimmissionen sowie zur Verhinderung von Staubimmissionen durch Befeuchtung unbefestigter Bauflächen und –wege bei trockener Witterung bereits alle Forderungen der Einwender erfüllt, die Gesundheitsgefährdungen und unzumutbare Belästigungen aus humanmedizinischer Sicht vermeiden. Zusätzliche Auflagen sind dafür auch im Detailgenehmigungsverfahren nicht erforderlich, wie in meinem Gutachten vom 2.5.2018 und in der ergänzenden Stellungnahme vom 5.6.2018 (Auflagenerfüllung Baulärm durch TAS SV-GmbH für Parzellen 692/1,2) begründet.

Univ.Prof. Dr. Manfred Neuberger e.h.

Ergänzende Stellungnahme des Sachverständigen für Wasserbautechnik und Oberflächengewässer, Dipl.-Ing. Peter Flicker zur schriftlichen Stellungnahme des Ortsbauernrat Trumau (Beilage D9 der VHS):

Die in der Stellungnahme vom 05.06.2018 vorgeschlagene Auflage wird wie nachfolgend ergänzt und ersetzt die Auflage aus der Stellungnahme vom 05.06.2018:

„Durch das Projekt berührte Drainagen und Rohrleitungen sind rechtzeitig vor Baubeginn zu erheben und in ihrer Funktionsfähigkeit aufrechtzuerhalten oder gleichwertig wiederherzustellen. Die ordnungsgemäße Wiederherstellung ist zu dokumentieren und nachvollziehbar zu belegen. Den betroffenen Grundeigentümern ist die Möglichkeit zu geben, an der Abnahme der wiederhergestellten Drainagen und Rohrleitungen teilzunehmen.“

Dipl.-Ing. Peter Flicker e.h.

Korrektur der Stellungnahme des Sachverständigen für Ökologie (Pflanzen, Tiere und deren Lebensräume), Dr. Ingo Korner zur schriftlichen Stellungnahme des Ortsbauernrats Trumau (Beilage D9 der VHS):

Zur Frage:

„Werden bestimmt neue Durchlässe für Bewässerung und Wild benötigt, die ebenso seitens der ÖBB (für den jeweiligen Grundeigentümer kostenfrei) zu erhalten sind.“

Stellungnahme:

Beim gegenständlichen Projekt sind zahlreiche Querungshilfen unterschiedlicher Kategorie geplant. Es handelt sich um vier Brückenbauwerke (Brücke über Hafnerbach, Brücke über Kalten Gang (inkl. Feldweg und Niederwilddurchgang), Brücke über Piesting und Brücke über Fische), zwei Wirtschaftswegüberführungen (bei km 28,647 und 29,928 mit einer lichten Höhe von 7,2 bzw. 7,7 Meter und einer lichten Weite von 14,7 bzw. 30,5 Meter).-

Weiters sind 7 Kleintierdurchlässe geplant, bei km 21,000, 26,500, 28,700, 28,800, 29,250, 29,370 und 29,550. Die Kleintierdurchlässe werden als Betonfertigteile mit offenem Boden und Lichtmaßen von 2,0 m Breite und 2,0 m Höhe ausgeführt.

Somit werden insgesamt ausreichend viele Durchlässe (Querungsmöglichkeiten) für Tiere geplant.

Dr. Ingo Korner e.h.

Ergänzende Stellungnahme des Sachverständigen für Straßenverkehr, Dipl.-Ing. Thomas Setznagel zur schriftlichen Stellungnahme von Michael Wallner (Beilage D5 der VHS):

Ergänzende Stellungnahme:

Der Geh- und Radweg wird auch für die Erschließung der angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen benutzt wodurch die Verkehrssicherheit auch für den landwirtschaftlichen Verkehr erheblich verbessert wird welcher nicht mehr direkt von der Landesstraße zu den Feldern zufahren muss.

Dipl.-Ing. Thomas Setznagel e.h.

Stellungnahme von Herrn Johann Hauer, Hauptstraße 10, 2483 Weigelsdorf:

Ich bin Alleineigentümer der Grundstücke 1218 und 1219 in der KG Weigelsdorf.

Durch die vorübergehende Beanspruchung auf diesen Liegenschaften (provisorische Verlegung der B60) ist der bestehende Brunnen betroffen. Dieser Brunnen ist in seinem Bestand zu erhalten. Während der Bauzeit ist die Wasserversorgung durch die Projektwerberin aufrecht zu erhalten.

Johann Hauer e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Geotechnik und Hydrogeologie, Hon. Prof. Dipl.-Ing. Dr. Lothar Martak zur Stellungnahme von Herrn Johann Hauer

Der Landwirt Herr Johann Hauer wird gebeten, sich bis zur Begehung und Besprechung mit den ÖBB zu überlegen, welche Maßnahmen zur Bewässerung seiner durch die Hochleistungseisenbahnstrecke beanspruchten Grundstücke infolge der vorübergehenden Verlegung der B60 aus seiner Sicht erforderlich sein werden. Es wäre tunlich, in einem Lageplan die von ihm angedachten Maßnahmen einzutragen und zu beschreiben.

Hon. Prof. Dipl.-Ing. Dr. Lothar Martak e.h.

Stellungnahme von Herrn Anton Moser, Hofmühlgasse 4, 2483 Weigelsdorf

Ich bin Alleineigentümer der nachstehend angeführten landwirtschaftlichen Grundstücke:

1. Grundstück 1224
2. Grundstück 1231
3. Grundstück 1233
4. Grundstück 714/3

jeweils KG Weigelsdorf.

Projektgemäß ist die Errichtung der neuen Bahntrasse über das Grundstück 1224 vorgesehen. Das Grundstück wird durch das Vorhaben in einen kleineren und größeren Teil geteilt, wobei der derzeit dort befindliche Brunnen auf dem kleineren Grundstücksteil liegen bleibt. Ich fordere von der Projektwerberin vor Baubeginn einen gleichwertigen Brunnen auf dem verbleibenden größeren Grundstücksteil. Weiters fordere ich eine Zufahrtmöglichkeit auf den projektgemäß vorgesehenen Wiesenweg r.d.B. über das derzeitige Grundstück 1225 als Feldzufahrt sowie insbesondere zum Brunnen.

Auf dem Grundstück 714/3 bestehende Brunnen neben dem geplanten Feldweg ist in seinem Bestand zu erhalten und ggf. den geänderten Grundstücksverhältnissen sowie allfälligen Änderungen der Rechtslage anzupassen.

Im Zuge der Adaptierung des Wegenetzes südlich des Gramatneusiedler Astes soll die bestehende Weganbindung zwischen den Grundstücken 1231 und 1233 so angepasst werden, dass die bestehenden Fluren nicht mehr diagonal durchschnitten werden und der Weg entlang der östlichen Grenze des Grundstückes 1231 zu liegen kommt.

Anton Moser e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Geotechnik und Hydrogeologie, Hon. Prof. Dipl.-Ing. Dr. Lothar Martak zur Stellungnahme von Herrn Anton Moser, wohnhaft in Hofmühlgasse 4, 2483 Weigelsdorf:

Der Landwirt Herr Anton Moser wird gebeten, sich bis zur Begehung und Besprechung mit den ÖBB zu überlegen, welche Maßnahmen zur Bewässerung seiner durch die Hochleistungseisenbahnstrecke geteilten Grundstücke aus seiner Sicht erforderlich sein werden. Es wäre tunlich, in einem Lageplan die von ihm angedachten Maßnahmen einzutragen und zu beschreiben.

Hon. Prof. Dipl.-Ing. Dr. Lothar Martak e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Boden-Agrarwesen, Dipl.-Ing. Anton Jäger zur schriftlichen Stellungnahme von Auguste Selinger (Beilage D11 der VHS):

Grundsätzlich ist sicherzustellen, dass alle nach Umsetzung des Projekts verbleibenden Restflächen eine gesicherte Zufahrt haben. Diesem Zweck scheint der gegenständliche Weg eher nicht zu dienen. Ob dieser Weg aus anderen Gründen erforderlich ist, muss von anderen SV (Eisenbahnbetrieb, Straßenverkehr) beantwortet werden.

Aus Sicht des SV für Boden-Agrarwesen ist es immer sinnvoll, wenn für die Umsetzung des Projekts möglichst wenig landwirtschaftlich nutzbarer Boden beansprucht wird.

Dipl.-Ing. Anton Jäger e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Straßenverkehr, Dipl.-Ing. Thomas Setznagel zur schriftlichen Stellungnahme von Auguste Selinger (Beilage D9 der VHS):

Befund und Sachverhalt:

Die in der Stellungnahme angesprochenen Grundstücke 981/65 und 981/66 der KG 04115 Weigelsdorf werden teilweise (2 m² von Grundstück 981/65 und 465 m² von Grundstück 981/66) für die Errichtung eines Wirtschaftsweges benötigt. Dieser Wirtschaftsweg erstreckt sich von östlich der Bestandstrasse der Pottendorfer Linie bis zur Anbindung an die Landesstraße B16 in Ebreichsdorf. Der neu zu errichtende bzw. zu verbreiternde Bestandsweg soll zukünftig als öffentlicher Weg benutzt werden.

Stellungnahme:

Der neue Wirtschaftsweg von östlich der Bestandstrasse der Pottendorfer Linie bis zur Anbindung an die Landesstraße B16 in Ebreichsdorf stellt eine Ersatzmaßnahme nach § 20 EiszG zur Erhaltung der Verkehrswegigkeiten dar. Der Weg ist erforderlich um von den Grundstücken aus dem Zwickelbereich zwischen neuer Trasse der Pottendorfer Linie und Bestandstrasse zur Landesstraße B16 und in weiterer Folge über die neue Straßenüberführung der B16 über die neue Eisenbahntrasse Richtung östlich der Bahntrasse zu gelangen.

Aus Sicht des Fachgebietes Straßenverkehr kann auf diese Straßenverbindung nicht verzichtet werden.

Dipl.-Ing. Thomas Setznagel e.h.

Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG zu den im UVP-Detailgenehmigungsverfahren vorgebrachten Einwendungen:

Die Antragstellerin gibt zu den eingelangten schriftlichen Einwendungen sowie den allenfalls in der mündlichen Verhandlung ergänzten, sofern rechtlich relevant, nachfolgende Stellungnahme ab.

A. ALLGEMEINE STELLUNGNAHME ZU EINZELNEN FACHTHEMEN

Einleitend wird vollinhaltlich auf die verfahrensleitenden Anträge und die dazu erstatteten Beilagen sowie das bisher erstattete Vorbringen der Projektwerberin und der von ihr beauftragten Gutachter gemäß § 31a EISbG verwiesen. Weiters stützt sich die Projektwerberin auf das Ergebnis des durch die zuständige Behörde eingeholten UV-Gutachtens sowie des ergänzenden UV-Gutachtens.

Soweit von einzelnen Parteien oder Beteiligten gegen das zur Genehmigung beantragte Vorhaben Einwendungen oder widersprechende Anträge erstattet wurden und denselben von der Projektwerberin in der gegenständlichen Schlussstellungnahme nicht ausdrücklich zugestimmt wird, wird diesen seitens der Projektwerberin ausdrücklich widersprochen.

Es wird um antragsgemäße Entscheidung unter gleichzeitiger Zurück- in eventu Abweisung entgegenstehender und verspätet eingebrachter Anträge sowie Verweisung privatrechtlicher Ansprüche auf den Zivilrechtsweg ersucht.

Die Ergänzung zum Umweltverträglichkeitsgutachten im Detailgenehmigungsverfahren sowie das forsttechnische Gutachten der von der Behörde bestellten Sachverständigen werden von der Projektwerberin zustimmend zur Kenntnis genommen.

Lärmschutz:

Die Zumutbarkeit der Belästigung von Nachbarn ist gem § 24f Abs 2 UVP-G 2000 nach den „bestehenden besonderen Immissionsvorschriften“ zu beurteilen, wonach bei Eisenbahnvorhaben nach den materiellen Bestimmungen der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung, BGBl I 415/1993 idgF (kurz: SchIV) erfolgt.

Die Grenzwerte der SchIV stellen damit dem, zur Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens anzuwendenden Mindeststandard dar. Bei der Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmbeeinträchtigungen der Nachbarn durch das gegenständliche Eisenbahnbauvorhaben haben sich die Behörde und die von ihr bestellten Sachverständigen in ihrer Beurteilung zu Recht an den Grenzwerten der SchIV orientiert. Über die Vorgaben der SchIV hinausgehende, strengere Anforderungen wurden nicht formuliert.

Im Vorhaben sind nach dem Ergebnis der sachverständigen Beurteilung im Rahmen des UV-Gutachtens wie auch nach den Stellungnahmen der SV im Detailgenehmigungsverfahren hinreichende Schutzvorkehrungen auf dem Stand der Technik nach den geltenden und anwendbaren Bestimmungen über den Lärm- bzw. Erschütterungsschutz sowohl für die Bau- als auch für die Betriebsphase vorgesehen. Dazu wird auf das eingeholte UV-Gutachten und die vorliegenden ergänzenden Stellungnahmen der SV im Detailgenehmigungsverfahren verwiesen. Darüber hinausgehende Forderungen mögen abgewiesen werden.

Jedenfalls ist das gegenständliche Vorhaben, das – gegebenenfalls unter Einhaltung zwingender Maßnahmen – den Vorgaben der SchIV und der Gutachter der Behörde voll entspricht, umweltverträglich.

Grundeinlöse:

Eingangs wird festgehalten, dass die Grundeinlöse hauptsächlich zivilrechtliche Belange betrifft und diese von der Projektwerberin auf der Basis von Gutachten gerichtlich beeideter Sachverständiger durchgeführt wird.

Vermessungen und erforderliche Berichtigungen des Katasters werden im erforderlichen Umfang auf Kosten der Projektwerberin veranlasst.

Vorübergehend in Anspruch genommene Flächen werden nach Maßgabe der getroffenen Vereinbarungen rekultiviert zurückgestellt. Im Hinblick auf allfällige Schäden wird auf den nachstehenden Punkt 4 verwiesen.

Grenzzeichen werden, soweit sie nicht bereits koordinatenmäßig bestimmt sind, im Baubereich gesichert und allenfalls nach Baufertigstellung wiederhergestellt. Die zu versetzenden Grenzzeichen werden nach Maßgabe des bisherigen Bestandes und nach den Vorgaben des Vermessungsgesetzes ausgewählt.

Entschädigung Grundeinlöse

Die Projektwerberin hat zur Information der direkt betroffenen Grundeigentümer mehrere Informationsveranstaltungen abgehalten, bei welchen sowohl eine generelle Projektsinformation, eine Vorstellung der Ansprechpartner und eine Information über den Ablauf der Grundeinlöse einschließlich des Generellen Gutachtens unabhängiger Sachverständiger stattgefunden hat.

Die Entschädigung der vom Projekt direkt betroffenen Grundeigentümer erfolgt auf Basis der Entschädigungsgutachten unabhängiger gerichtlich beeideter und allgemein zertifizierter Sachverständiger (Nachweis der Zertifizierung gemäß SV-Liste der Oberlandesgerichte Österreichs), welche die ÖBB ihren Vertragsangeboten zugrundelegt. Auch Fragen hinsichtlich der Entschädigungsfähigkeit etwaiger Beeinträchtigungen der Jagd werden von der Projektwerberin den Sachverständigen vorgelegt bzw. einer juristischen Prüfung unterzogen und wird ebenfalls eine privatrechtliche Einigung von der Projektwerberin angestrebt.

Eine etwaige Verkehrswertminderung von Liegenschaften durch die Einräumung von Dienstbarkeiten hätte - wie alle anderen Faktoren auch – der Liegenschaftssachverständige im Zuge seiner Bewertung zu prüfen und gegebenenfalls zu berücksichtigen. Nach den Bestimmungen des EISBEG hat die Projektwerberin den Eigentümern der betroffenen Grundstücke alle wirtschaftlichen Nachteile zu ersetzen und wird dieser Verpflichtung wie dargestellt durch Sachverständigenbewertung nachkommen.

Das Generelle Gutachten weist nach Vergleichsverfahren die Preisniveaus der jeweiligen Widmungsarten aus und wird als Grundlage für die Detailgutachten, welche für jede Fläche eigens erstellt werden, verwendet. Dieses Generelle Gutachten wurde von der Antragstellerin zur weiteren

Information ihrer Mitglieder auch der Niederösterreichischen Landeslandwirtschaftskammer zur Verfügung gestellt.

Bezüglich der von mehreren Grundeigentümern geforderten Einlösen, welche über die geplanten Grundeinlöse hinausgehen, weist die Projektwerberin hin, dass sie gemäß § 4 EisbEG verpflichtet ist, die wirtschaftlichen Nachteile gemäß § 365 ABGB zu ersetzen. Unter diese Entschädigungsverpflichtung fallen selbstverständlich auch die von mehreren Parteien angeführten befürchteten Flurschäden. Die im Zuge der Grundeinlöse zu berücksichtigenden Faktoren umfassen selbstverständlich auch mittelbare Nachteile wie die Durchschneidung von Flächen, Formverschlechterungen, Hiebsunreife bei erforderlichen Rodungen und weitere Faktoren, deren Bewertung sich an der laufenden Judikatur in Entschädigungsfragen orientiert.

Die Projektwerberin ist, nachdem sie mit Steuergeldern operiert, den Geboten der Sparsamkeit, Zweckmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit verpflichtet und ist daher nur der Erwerb der zur Projektrealisierung erforderlichen Rechte vorgesehen.

Schäden:

Im Vorhaben sind ausreichende Schutzvorkehrungen zur Vermeidung von Schäden im Sinne der Bestimmungen des Eisenbahngesetzes berücksichtigt. Allfällige Schäden werden nach Maßgabe der allgemein verbindlichen zivilrechtlichen Bestimmungen abgegolten.

Nach diesen gesetzlichen Bestimmungen, insbesondere auch nach Maßgabe des Eisenbahngesetzes, haftet die ÖBB-Infrastruktur AG als Projektwerberin für das gesamte Vorhaben und die dazu erforderlichen Maßnahmen. Sie haftet dabei auch für die von ihr eingesetzten Auftragnehmerinnen und deren Leute nach den allgemeinen zivilrechtlichen Regelungen. Zur Umsetzung des gegenständlichen Projekts setzt die ÖBB-Infrastruktur AG Erfüllungsgehilfen ein, die im Falle der Verursachung von Schäden vorrangig haften. Nur darüber hinausgehende Schäden sind vom gesetzlichen Haftungsumfang der ÖBB-Infrastruktur AG umfasst.

Die ÖBB-Infrastruktur AG kann jedoch im Sinne der gesetzlichen Bestimmungen nicht für den Verkehr auf öffentlichen Straßen verantwortlich gemacht werden.

Hochbaubeweissicherung:

Von der ÖBB-Infrastruktur AG werden Hochbaubeweissicherungen von Objekten im Baubereich innerhalb des von den Sachverständigen im Verfahren vorgeschlagenen Nahbereiches durchgeführt. Auf die diesbezüglichen Auflagen der Sachverständigen wird verwiesen. Diese Beweissicherungen werden den jeweils Betroffenen auf Wunsch zeitgerecht nach Durchführung zur Verfügung gestellt.

Öffentliches Interesse:

Soweit Einwendungen als solche zu qualifizieren sein sollten, die eine Verletzung subjektiv öffentlicher Rechte zum Inhalt haben – wovon die Projektwerberin nicht ausgeht – werden diese als unbegründet abzuweisen sein, weil der durch das gegenständliche Bauvorhaben entstehende Vorteil

für die Öffentlichkeit größer ist, als der Nachteil, welcher der Partei durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens erwächst.

B. RECHTLICHE STELLUNGNAHE ZU BESONDEREN EINWENDUNGEN EINZELNER

1. Annelies Pflug

Die Einwenderin bringt vor, dass es sich bei der Verkleinerung der Ackerfläche um 8 m Breite um eine derartige Verkleinerung der landwirtschaftlichen Fläche handelt, sodass „die Benützung der gesamten Fläche beeinträchtigt“ werde und das Feld sohin nicht mehr ertragreich bewirtschaftet werden könne.

Dazu ist anzuführen, dass eine Verkleinerung um 8 m aus Sicht der Projektwerberin keine derartige Beeinträchtigung darstellen kann, sodass eine wirtschaftliche Bewirtschaftung des Ackers nicht mehr möglich wäre. Es handelt sich um einen für die Umsetzung des Projektes erforderlichen, vertretbaren Eingriff. Vermögensrechtliche Betrachtung siehe Punkt A.

Zur geplanten Zufahrt wird zudem festgehalten, dass die Notwendigkeit des neuen Güterwegs bzw der Zufahrt durch den SV der Behörde für Straßenverkehrswesen bestätigt wurde und für die Realisierung des Vorhabens erforderlich ist.

Margit und Nikolaus Schönborn-Wiesentheid und Michael Wallner

Werden in Folge eines Eisenbahnbaus bereits vorhandene Verkehrsanlagen in Mitleidenschaft gezogen, besagt § 20 Abs 1 EisbG dass: *„Verkehrsanlagen und Wasserläufe, die durch den Bau der Eisenbahn gestört oder unbenutzbar werden, hat das Eisenbahnunternehmen nach dem Ergebnis des eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahrens auf seine Kosten in geeigneter Weise wiederherzustellen. ...“* sind.

Welche konkreten Wiederherstellungsmaßnahmen notwendig sind, ist Gegenstand des Baugenehmigungsverfahrens und daher im Baubescheid festzulegen (Catharin, Anm 3 zu § 20 EisbG, in Catharin/Gürtlich (Hrsg), Eisenbahngesetz² [2011]). *„Aufgrund dessen hat die Eisenbahnbehörde – unter Abwägung der öffentlichen Interessen – auch zu prüfen, ob solche Anlagen im Einzelfall umgeleitet werden oder gänzlich entfallen müssen, weil ihre Erhaltung bzw Wiederherstellung objektiv nicht erforderlich ist oder in geeigneter Weise nicht geschehen kann.“* (Netzer, in Altenburger/N. Raschauer (Hrsg), EisbG § 20 Rz 1).

Bereits aus dem Wortlaut des § 20 Abs 1 EisbG ist erkennbar, dass sich die Norm auf Fälle bezieht, in denen als Folge eines Eisenbahnbaus bereits vorhandene Verkehrsanlagen in Mitleidenschaft gezogen wurden, weshalb das Eisenbahnunternehmen zur Wiederherstellung des vorherigen Zustands verpflichtet wird (VwGH 13.9.2016, Ra 2016/03/0031). Die Verpflichtung zur Wiederherstellung schließt allerdings auch eine Anpassung der Wiederherstellungsmaßnahmen an die der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung entsprechenden Bauausführung der Eisenbahn mit ein, dies lässt sich aus dem vorletzten Satz des § 20 Abs 1 ableiten, der eine Regelung für früher - das heißt vor dem Eisenbahnbau - nicht vorhandene Bauten enthält. Der VwGH sprach in diesem Zusammenhang aus, dass *„die Wiederherstellung nicht (nur) die bestehenden, sondern auch andere Verkehrsanlagen umfasse.“* (VwGH 24.9.2014, 2012/03/0003).

Im Rahmen der Wiederherstellung muss es möglich sein, gewisse Umgestaltungen der Verkehrswege zuzulassen, um sie an die aufgrund des Eisenbahnbaus geänderten Verhältnisse anzupassen. Im Umkehrschluss ergibt es sich natürlich, dass in diesem Zusammenhang unter dem Deckmantel des § 20 EibG keine umfassenden Neuanlagen von Straßenabschnitten gerechtfertigt werden können.

Gegenständlich muss der bestehende Güterweg aufgrund des Trassenbaus umgelegt werden, um weiterhin allen Landwirten die Zufahrt zu ihren Äckern zu ermöglichen. Um der Verpflichtung zur Wiederherstellung nachzukommen, muss das Grundstück der Familie Schönborn-Wiesentheid gekauft bzw als „ultima ratio“ enteignet werden. Die Enteignung selbst erfolgt gem § 24f UVP-G in einem gesonderten Verfahren. Die Enteignung ist nach dem Gesetzeswortlaut nicht Gegenstand des Detailgenehmigungsverfahrens.

Ing. Michael Sippel

Bei den vom Einwender geltend gemachten Vorbringen handelt es sich allesamt um zivilrechtliche Ansprüche, die im Weg des Entschädigungs- bzw Grundeinlöseverfahrens zu behandeln sind und im Rahmen dessen abgegolten werden, sollte ein ersatzfähiger Schaden entstehen. Die Einwendungen sind nicht Gegenstand des Detailgenehmigungsverfahrens, sondern auf den Zivilrechtsweg zu verweisen.

Mag. Monika Stöckl

Hinsichtlich des Vorbringens wird auf die Stellungnahmen der Sachverständigen DI Setznagel verwiesen.

Simon Glock

Das Vorbringen, dass bei Verwirklichung des Projekts Land verschwendet wird, stellt keine taugliche Einwendung iSd § 19 UVP-G 2000 dar. Nach stRsp muss dem betreffenden Vorbringen jedenfalls entnommen werden können, dass die Verletzung eines subjektiv-öffentlichen Rechts geltend gemacht wird. Gegenständlich handelt es sich lediglich um eine allgemeine Aussage, nicht jedoch um die Geltendmachung einer individuellen, subjektiven Betroffenheit. Gleiches gilt für den „Vorschlag“ eher Parkhäuser zu errichten, als Asphalt-Parkplätze zu schaffen.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die ÖBB-Infrastruktur AG, die unter öffentlicher Kontrolle des Mitteleinsatzes auch bei den von ihr rahmenplangemäß umzusetzenden Infrastrukturvorhaben steht, Planungen grundsätzlich am Grundsatz sparsamer Ressourcenverwendung auszurichten hat.

Klaus Kirstorfer

Hinsichtlich der Frage, ob ein Pflweg überhaupt notwendig sei bzw der Anmerkung, wo der Weg besser anzusiedeln wäre, wird auf die Ausführungen zur fehlenden Geltendmachung eines subjektiv-öffentlichen Rechts verwiesen (siehe oben Einwendungen Simon Glock). Im Übrigen

wurde die Frage nach der Notwendigkeit bzw die Situierung des Weges vom SV Jäger in seiner Stellungnahme in der Verhandlung beantwortet und bejaht.

Bezüglich etwaiger Ersatzansprüche, die aufgrund der Wiedererlangung des Biostatus entstehen könnten sowie des Ankaufspreises für Grundflächen, wird auf den Zivilrechtsweg verwiesen.

„Deponien“ sind in der Projektumsetzung nicht vorgesehen. Die vom Einwender vermutlich gemeinten Zwischenlagerungen von Aushubmaterial sind während des Baus wenn es sich nicht um kontaminiertes Aushubmaterial handelt, vorübergehend zulässig.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen der Sachverständigen im ergänzenden Gutachten sowie im Rahmen der mündlichen Verhandlung verwiesen.

Ortsbauernrat Trumau

Hinsichtlich des Einwandes, der Unangemessenheit der angegebenen Preise, wird auf den Zivilrechtsweg verwiesen.

Josef und Renate Graf

Die Erreichbarkeit der verbleibenden Flurstücke für die zukünftige Bewirtschaftung wurde berücksichtigt. Grundstücke werden nur im erforderlichen Ausmaß genutzt. Die Auseinandersetzung mit den befürchteten wirtschaftlichen Nachteilen wird von der Antragstellerin im Rahmen der Grundeinlöse berücksichtigt und ist im Verfahren auf den Zivilrechtsweg zu verweisen.

Auguste Selinger

Der Einwand nicht verkaufen zu wollen stellt keine taugliche Einwendung iSd § 19 UVP-G 2000 dar (hinsichtlich näherer Ausführungen wird auf die Stellungnahme Glock oben verwiesen). Im Übrigen wird auf die Ausführungen zu Schönborn-Wiesentheid oben sowie auf die der Sachverständigen im Zuge der mündlichen Verhandlung verwiesen.

Christian Schmidt

Das Vorbringen stellt keine taugliche Einwendung iSd § 19 UVP-G 2000 dar (hinsichtlich näherer Ausführungen wird auf die Stellungnahme Glock oben verwiesen).

Bezirksbauernkammer Baden, auch im Namen der NÖ Landes-Landwirtschaftskammer

Die vorgebrachten Einwendungen beziehen sich im Wesentlichen auf Sachverhalte die bereits im rechtskräftig entschiedenen Grundsatzgenehmigungsverfahren abschließend behandelt wurden.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen der Sachverständigen im ergänzenden Gutachten sowie im Rahmen der mündlichen Verhandlung verwiesen.

Johann Hauer

Es wird auf die Ausführungen der Sachverständigen im ergänzenden Gutachten sowie im Rahmen der mündlichen Verhandlung verwiesen. Im Übrigen handelt es sich um Einwendungen, die auf den Zivilrechtsweg zu verweisen sind.

Anton Moser

Es wird auf die Ausführungen der Sachverständigen im ergänzenden Gutachten sowie im Rahmen der mündlichen Verhandlung verwiesen. Im Übrigen handelt es sich um Einwendungen, die auf den Zivilrechtsweg zu verweisen sind.

Ing Peter Ullrich e.h., Dipl.-Ing. Michael Emberger e.h.

Mag. Andreas Netzer e.h., Mag. Ute Pipp e.h.

Schlussstellungnahme des Verhandlungsleiters:

Durch Umfrage wird festgestellt, dass keine weiteren Wortmeldungen vorliegen.

Sämtliche mündlich vorgebrachten Stellungnahmen wurden bei den Schreibplätzen zu Protokoll gegeben. Es sind somit im Sinne des § 44 Abs. 3 AVG die zulässigen Vorbringen aller Beteiligten aufgenommen worden.

Die protokollierten Stellungnahmen und Äußerungen der Beteiligten wurden diesen in einer schriftlichen Ausfertigung übergeben.

Die Verbesserung orthographischer und stilistischer Fehler in dieser Verhandlungsschrift bleibt vorbehalten.

Auf die Wiedergabe der Verhandlungsschrift wird gemäß § 14 Abs. 3 AVG verzichtet.

Diese Verhandlungsschrift wird bei der Behörde und den Standortgemeinden nach Abschluss der Verhandlung über mindestens drei Wochen zur öffentlichen Einsicht aufliegen und gemäß § 44e Abs. 3 AVG auf der Homepage des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie veröffentlicht werden.

Der Bescheid wird ehestmöglich in schriftlicher Form ergehen.

Dauer der öffentlichen mündlichen Verhandlung:

5. Juni 2018: 10:00 – 15:30 Uhr = 5 Stunden 30 Minuten = 11 Halbstunden = 33 Halbstunden für 3 Amtsortane des BMVIT

6. Juni 2018: 10:00 – 13:30 Uhr = 3 Stunden 30 Minuten = 7 Halbstunden = 21 Halbstunden für 3 Amtsortane des BMVIT

= insgesamt 54 Halbstunden

Für den Bundesminister:

Mag. Michael Andresek

