



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

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien

Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

E-Mail: sch2@bmvit.gv.at

Internet: www.bmvit.gv.at



Bundesministerium  
für Verkehr,  
Innovation und Technologie

GZ. BMVIT-820.341/0009-IV/SCH2/2014 DVR:0000175

Untersiebenbrunn, am 3. April 2014

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

## **Verhandlungsschrift**

---

über die öffentliche mündliche Verhandlung aufgenommen am 2. und 3. April 2013 in Wien

### **Verhandlungsteilnehmer:**

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

Mag. Michael Andresek als Verhandlungsleiter

Mag.<sup>a</sup> Gabriele Fiedler

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

#### **Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz, Verkehrs- Arbeitsinspektorat**

Johannes Schwarz

#### **UVP-Koordination**

Dipl.-Ing. Hans Kordina, Bettina Riedmann MAS ETH RP; MAS (Mediation)

#### **Niederösterreichische Umwelthanwaltschaft**

Mag. Birgit Kasper (nur 02.04.2014)

#### **Stadt und Land Wien**

Dipl.-Ing. Peter Lenz – Baudirektion (nur 02.04.2014)

#### **Gemeinde Glinzendorf**

Bürgermeister Andreas Iser (nur 02.04.2014)

#### **Marktgemeinde Leopoldsdorf im Marchfeld**

Mag. (FH) Alexej Prosoroff (nur 02.04.2014)

**Marktgemeinde Obersiebenbrunn**

Bürgermeister Kurt Steindl (nur 02.04.2014)

**Gemeinde Untersiebenbrunn**

Bürgermeister, Abg. z. NR Rudolf Plessl

GR Johann Vales (nur 02.04.2014)

GR Ernst Stübepper (nur 02.04.2014)

**Bundesdenkmalamt**

Dr. Martin Krenn als Amtssachverständiger für das Fachgebiet Denkmalschutz (nur 02.04.2014)

**Nichtamtliche UVP-Sachverständige:**

Dr. Annemarie Graus-Göldner als Sachverständige für Abfallwirtschaft und Bodenchemie

Dipl.-Ing. Werner Stella als Sachverständiger für Verkehr – Schiene /Eisenbahn

Dipl.-Ing. Reinhard Wimmer als Sachverständiger für Gewässerökologie

Univ. Prof. Dr. Leopold Weber als Sachverständiger für Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik (nur 02.04.2014)

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

Ing. Erich Lassnig als Sachverständiger für Lärm- und Erschütterungsschutz

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

Dr. Hans Peter Kollar als Sachverständiger für Tier, Pflanzen und deren Lebensräume (Ökologie) (nur 02.04.2014)

Dipl.-Ing. Thomas Setznagel als Sachverständiger für Verkehr (Straße)

Dipl. –Ing. Martin Kühnert als Sachverständiger für Forsttechnik, Wald- und Wildökologie (nur 02.04.2014)

Dipl.-Ing. Peter Flicker als Sachverständiger für Wasserbautechnik (nur 02.04.2014)

**Sachverständige gemäß § 31a EisbG:**

Johanna Rammer-Wutte; Bsc, BA, MA (BCTen), Koordination

Dipl.-Ing. Erwin Pani (BCTen) für das Fachgebiet Konstruktiver Ingenieurbau (nur 02.04.2014)

Dipl.-Ing. Katharina Taumberger (BCTen) für das Fachgebiet Hochbau (nur 02.04.2014)

Wolfgang Hager für das Fachgebiet Eisenbahnbetrieb

Dipl.-Ing. Peter Eilenberger (BCTen) für die Fachgebiete Signal-, Fernmelde- und Elektrobetriebstechnik, Oberleitung (nur 02.04.2014)

Dipl.-Ing. Hans Robert Rezabek, für das Fachgebiet Wasserbautechnik (nur 02.04.2014)

Ing. Gerhard Nestler Oberfläche (Straße)

Dr. Fritz Kopf (BCTen) für das Fachgebiet Geotechnik (nur 02.04.2014)

**ÖBB-Infrastruktur AG:**

Ing. Christian Trummer, Dipl.-Ing. Jürgen Paar, Dipl.-Ing. Rainer Hausenberger, Mag. Brigitte Winter, Rechtsanwalt Dr. Werner Walch, Ing. Markus Fels, Birgit Herzig, Petra Thiele, DI Karoline Stacher, Ing. Christian Lamplmaier (GB SAE/ES/ET/OL-Planung) (nur 02.04.2014), Ing. Gerald Fuchs

(GB/SAE/ES-LS) Ing. Walter Steiner (GB/SAE/AT/ER) (nur 02.04.2014), Oliver Helmling, Mag. Patricia Scheuch, Gerald Düller

**UVE-Erstellung und Projektanten:**

Ida Dallinger (nur 02.04.2014), Astrid Wagner (nur 02.04.2014), Klaus Schedl (nur 02.04.2014), Marco Petschar, Wolfgang Unterberger, Mag. Wolfgang Linhart, DI Bernd Scharitzer, DI Gerhard Novotny, Mag. Bozena Gabriel, Markus Beitzl (nur 02.04.2014), Christoph Stöttinger, Martin Seidl, Gregor Leitner, Manuel Aichinger, Andreas Wanek, DI Olivia Kantner, DI Axel Wagner, Virginie Kolodziej, DI Christoph Zechner (nur 02.04.2014), DI Thomas Paffenwimmer, DI Elisabeth Ransmayr (nur 02.04.2014), DI Michaela Neubauer-Liszt, Mag. Stefan Jagschich (nur 02.04.2014), DI Ditmar Kreysler (nur 02.04.2014), Mag. Oliver Montag (nur 02.04.2014), Baurat DI Helmut Werner (nur 02.04.2014), DI Reinhard Ellinger (nur 02.04.2014)

**Austria Power Grid**

Kurt Steiner (nur 02.04.2014)

**Weitere Verhandlungsteilnehmer:**

**02.04.2014:**

Wolfgang Rehm, Roman Cahmbley, Alexander Perl, Christian Selbach, Johann Mikulics, Christine Nemeč, Rudolf Nemeč, Ing. Rudolf Busam, Liane Mikulics, Josef Stippemitz, Wolfgang Horak, Dipl.-Ing. Lukas Lang (Wien 3420 AG)

**03.04.2014:**

Friedrich Koller, Werner Schuster, Heidi Selbach, Raimund Mold, Wolfgang Rehm

## **1. Verhandlungstag am 2. April 2014**

---

Der Verhandlungsleiter eröffnet die Verhandlung am Mittwoch den 2. April 2014 um 09:30 Uhr im Auland Hotel Siebenbrunnerhof, Hauptstraße 28, 2284 Untersiebenbrunn 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 Eisenbahnbaubehörde vor.

Er weist darauf hin, dass der verfahrenseinleitende Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG vom 8. April 2013 gemäß den Bestimmungen der §§ 44a, 44b und 44d des Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 – AVG, BGBl. Nr. 51/1991 idgF, im Großverfahren mit Edikt der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 15. Mai 2013 verlaubar wurde.

Neben dem Aufliegen des Antrags, der Umweltverträglichkeitserklärung und der weiteren Projektunterlagen (Bauentwurf Gutachten gemäß § 31a EisbG, Trassengenehmigungs- und Rodungsunterlagen), bei der UVP-Behörde, Der Bezirkshauptmannschaft Gänserndorf und den Standortgemeinden Wien und Marchegg wurde in diesem Edikt die Möglichkeit der Einsichtnahme und der

Einbringung schriftlicher Einwendungen gegen dieses Vorhaben im Zeitraum vom 27. Mai 2013 bis einschließlich 10. Juli 2013 kundgemacht.

Des Weiteren sind bereits in diesem Edikt die wesentlichen Rechtsbelehrungen erfolgt, wonach Beteiligte, wenn sie nicht rechtzeitig Einwendungen gegen das Vorhaben erheben, insoweit ihre Parteistellung verlieren. Ebenso wurde auf die Möglichkeit der Entstehung von Bürgerinitiativen und deren Teilnahme am Verfahren als Partei hingewiesen und, dass alle weiteren Kundmachungen und Zustellungen in diesem Verfahren durch Edikt vorgenommen werden können.

Von der Möglichkeit zur Stellungnahme hat das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, das Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, die Umwelthanwaltschaften von Wien und Niederösterreich, sowie die Standortgemeinden Wien, Obersiebenbrunn, Lasee, Untersiebenbrunn und Glinzendorf Gebrauch gemacht.

Seitens des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie wurde von den Abteilungen L3 als Oberste Zivilluftfahrtbehörde, ST3 als Oberste Bundesstraßenbehörde und W3 als Oberste Schifffahrtsbehörde Stellung genommen.

Gemäß § 4 Abs. 1 HIG haben die Kammer für Arbeiter und Angestellte für Niederösterreich sowie die Wirtschaftskammer Niederösterreich Stellung genommen.

Des Weiteren sind binnen offener Frist insgesamt 137 Stellungnahmen von Einzelpersonen eingelangt, davon eine von 122 Personen gezeichnete Gemeinschaftsstellungnahme. Zudem ist von einer Personenmehrheiten "Bürgerinitiative" eine Stellungnahme samt Unterschriftenliste abgegeben worden. Weiters wurde seitens der anerkannten Umweltorganisation „Ökobüro“ Stellung genommen.

Des Weiteren wurde, da erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt der Slowakischen Republik a priori nicht ausgeschlossen werden können bzw. die Slowakische Republik von den Auswirkungen des Vorhabens betroffen sein könnte und diese ein diesbezügliches Ersuchen gestellt hat auch dieser über das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft als Espoo-Koordinationsstelle die Möglichkeit zur Stellungnahme gegeben. Die slowakische Republik hat daraufhin mit Schreiben vom 6. August 2013 eine Sammelstellungnahme des Umweltministeriums, der betroffenen Behörden und Gemeinden auf der slowakischen Seite abgegeben. Die Einbindung der Slowakischen Republik erfolgte auch im Rahmen der bilateralen Grenzgewässerkommission.

Aufgrund der während der öffentlichen Auflage erfolgten Stellungnahmen sowie der Änderung des Forstgesetzes war seitens der Antragstellerin die Vorlage ergänzender Unterlagen erforderlich, welche mit Änderungsantrag der Antragstellerin vom 19. Dezember 2013 vorgelegt wurden.

Nach Einlangen der ergänzenden Unterlagen wurde von den von der Behörde beauftragten Sachverständigen das Umweltverträglichkeitsgutachten vom 13. Februar 2014 erstattet.

Zuletzt wurde mit weiterem Edikt vom 13. Februar 2014 die Anberaumung der öffentlichen Erörterung für den 13. März 2014 und der öffentlichen mündlichen Verhandlung für 2. und 3. April 2014 kundgemacht. Unter einem erfolgte in diesem Edikt auch die Kundmachung der öffentlichen Aufla-

ge des Umweltverträglichkeitsgutachtens samt der geänderten Unterlagen gemäß § 24e Abs. 2 UVP-G 2000 für mindestens 6 Wochen bei der UVP-Behörde und den zuvor genannten Standortgemeinden.

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

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 2. und 3. April 2014 stattfindenden Verhandlung rechtzeitig und ordnungsgemäß geladen wurden.**

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 ihre Parteistellung verlieren. Er präzisiert, dass somit bloß als Teilnehmer der öffentlichen mündlichen Verhandlung auftretende Personen Zuhörer sind und diese keinerlei Mitwirkungsbefugnisse haben.

Zuletzt weist der Verhandlungsleiter darauf hin, dass eine Teilnehmerliste für den Verhandlungstag 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 8. April 2013** hat die ÖBB-Infrastruktur AG um die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß den §§ 23b, 24 und 24f Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 angesucht, sowie um Genehmigung gemäß den §§ 24 Abs. 1 UVP-G 2000 in Verbindung mit § 3 Abs. 2 Hochleistungsstreckengesetz (HIG), BGBl. Nr. 135/1989 um die Erteilung der Trassengenehmigung, in Verbindung mit §§ 20, 31 ff. Eisenbahngesetz (EisbG), BGBl. Nr. 60/1957, um die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung für die vom Vorhaben umfassten Eisenbahnanlagen, mit §§ 32, 38 Wasserrechtsgesetz, BGBl. Nr. 215/1959, und in Verbindung mit § 17 ff. Forstgesetz, BGBl. Nr. 440/1975, um die Erteilung der forstrechtlichen Rodungsbewilligung, alle Gesetze in der jeweils geltenden Fassung.

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

### **Beschreibung des Vorhabens**

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

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

### **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 ist daher antragsgemäß einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach diesem Abschnitt zu unterziehen.

§ 24 Abs. 1 UVP-G 2000 sieht vor, dass die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie die Umweltverträglichkeitsprüfung und ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen hat. Sie 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.

Gegenstand des Verfahrens ist somit die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung sowie im teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren die Erteilung der Trassengenehmigung zur Sicherstellung des Trassenverlaufes gemäß § 3 Abs. 2 HIG, die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß §§ 31 ff. (insbesondere § 31f) EisbG, der wasserrechtlichen Bewilligung gemäß §§ 32, 38 WRG sowie der Erteilung der forstrechtlichen Rodungsbewilligung nach den §§ 17 ff. ForstG. Zusätzlich müssen die Genehmigungsvoraussetzungen des § 24f Abs. 1 UVP-G 2000 erfüllt sein.

Weiters können durch das Vorhaben materiellrechtliche Genehmigungsbestimmungen des MinroG, des BstrG und des LufG anzuwenden sein.

Nach der Aktenlage werden je ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 bei den Landesregierungen von Wien und Niederösterreich erforderlich durchzuführen sein. Die Landesregierungen werden in diesen Verfahren alle vom Land zu vollziehenden, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen Genehmigungsbestimmungen anzuwenden, auch soweit sie in den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde fallen, anzuwenden hat. Dementsprechend werden seitens der Projektwerberin bei den Landesregierungen noch Anträge auf die entsprechenden naturschutz- und straßenrechtlichen Genehmigungen nach den anzuwendenden Materiegesetzen der Länder Wien und Niederösterreich zu stellen sein.

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

### **Anzuwendende Genehmigungsbestimmungen:**

#### **1. Hochleistungsstreckengesetz**

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

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

## 2. Eisenbahngesetz

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 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 Inbetriebnahmegenehmigung 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.

### **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 Öffentliche 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, die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie betraut. Somit fällt die Zuständigkeit für die Erteilung der Rodungsbewilligung auch im gegenständlichen UVP-Verfahren gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 an diese.

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

### **4. 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 Umweltverträglichkeitsgutachten zu verweisen

## **5. Mineralrohstoffgesetz**

Die vorgesehene Trasse quert auch Bergbaugebiete im Sinne des § 153 MinroG. In Bergbaugebieten dürfen nach Maßgabe des § 156 Bauten und andere Anlagen, soweit es sich nicht um Bergbauanlagen handelt, nur mit Bewilligung der Behörde errichtet werden. Dies gilt auch bei wesentlichen Erweiterungen und Veränderungen der Anlagen.

Zur Querung der Bergbaugebiete wurde im Zuge des bisherigen Ermittlungsverfahren eine Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG sowie eine gutachtliche Stellungnahme des geologischen Sachverständigen eingeholt, welche beim Verhandlungsleiter eingesehen werden kann.

## **6. Luftfahrtgesetz**

Gemäß § 85 LuftfahrtG sind Innerhalb von Sicherheitszonen (§ 86) Luftfahrthindernisse innerhalb von Sicherheitszonen Bauten oberhalb der Erdoberfläche, Bäume, Sträucher, gespannte Seile und Drähte, Kräne sowie aus der umgebenden Landschaft herausragende Bodenerhebungen und Verkehrswege sowie Gruben, Kanäle und ähnliche Bodenvertiefungen. Eines der genannten Objekte gilt als innerhalb der Sicherheitszone gelegen, wenn es die in der Sicherheitszonen-Verordnung (§ 87) bezeichneten Flächen durchragt. Außerhalb von Sicherheitszonen sind Luftfahrthindernisse die in Abs. 1 Z 1 bezeichneten Objekte, wenn ihre Höhe über der Erdoberfläche 100 m übersteigt oder 30 m übersteigt und sich das Objekt auf einer natürlichen oder künstlichen Bodenerhebung befindet, die mehr als 100 m aus der umgebenden Landschaft herausragt; in einem Umkreis von 10 km um den Flugplatzbezugspunkt (§ 88 Abs. 2) gilt dabei als Höhe der umgebenden Landschaft die Höhe des Flugplatzbezugspunktes.

Seil- oder Drahtverspannungen sind weiters außerhalb von Sicherheitszonen Luftfahrthindernisse, wenn die Höhe dieser Anlagen die Erdoberfläche und die sie umgebenden natürlichen oder künstlichen Hindernisse um mindestens 10 m überragt und es sich um Anlagen handelt, die eine Bundesstraße überqueren oder sich in jenen Gebieten befinden, deren besondere Geländebeschaffenheit für Such- und Rettungsflüge eine Gefährdung darstellen kann.

Gemäß § 91 Luftfahrtgesetz darf ein Luftfahrthindernis nur mit Bewilligung der Behörde errichtet werden.

Diesbezüglich wird auf die Aussagen im Umweltverträglichkeitsgutachten hingewiesen.

## **7. Bundesstraßengesetz**

Gemäß § 14 Abs 1 BStrG kann die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie zur Sicherung des Baues einer in den Verzeichnissen aufgenommenen Bundesstraße auch vor Bestimmung des Straßenverlaufes (§ 4 Abs. 1) das in einem Lageplan bezeichnete Gelände, das für die spätere Führung der Bundesstraße in Betracht kommt, durch Verordnung zum Bundesstraßenplanungsgebiet erklären. Eine solche Verordnung darf nur erlassen werden, wenn nach dem Stand der Planungs- und Bauvorbereitungsarbeiten die Bestimmung des Straßenverlaufes (§ 4 Abs. 1) in absehbarer Zeit zu erwarten ist und zu befürchten ist, dass durch bauliche Veränderungen in diesem Gelände der geplante Straßenbau erheblich erschwert oder wesentlich verteuert wird. Im Bundesstraßenplanungsgebiet dürfen Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen und Anlagen jeder Art weder errichtet noch geändert werden; ein Entschädigungsanspruch kann hie-

raus nicht abgeleitet werden. Gemäß 15 Abs 1 BStrG dürfen nach Bestimmung des Straßenverlaufes auf den von der künftigen Straßentrasse betroffenen Grundstücksteilen (Bundesstraßenbau-gebiet) Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen und Anlagen jeder Art weder errichtet noch geändert werden. Die Behörde hat jedoch Ausnahmen zuzulassen, wenn diese den geplanten Straßenbau nicht erheblich erschweren oder wesentlich verteuern oder zum Schutze des Lebens und der Gesundheit von Personen notwendig sind. Der Bund (Bundesstraßenverwaltung) ist in dem Bewilligungsverfahren Partei im Sinne des § 8 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 - AVG. Bauführungen, die in rechtlich zulässiger Weise vor Erklärung zum Bundesstraßenplanungsgebiet begonnen worden sind, werden hievon nicht berührt.

Mit Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie betreffend die Erklärung eines Bundesstraßenplanungsgebietes wurden Flächen im Bereich der Gemeinden Wien, Aderklaa, Groß-Enzersdorf, Raasdorf und Schwechat zur Sicherung des Baues eines Abschnittes der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße zum Bundesstraßenplanungsgebiet erklärt.

### **8. UVP-G 2000**

Gemäß § 1 Abs. 1 UVP-G 2000 ist es Aufgabe der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP), unter Beteiligung der Öffentlichkeit auf fachlicher Grundlage

1. die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen festzustellen, zu beschreiben und zu bewerten, die ein Vorhaben
  - a) auf Menschen, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume,
  - b) auf Boden, Wasser, Luft und Klima,
  - c) auf die Landschaft und
  - d) auf Sach- und Kulturgüterhat oder haben kann, wobei Wechselwirkungen mehrerer Auswirkungen untereinander miteinzubeziehen sind,
2. Maßnahmen zu prüfen, durch die schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden,
3. die Vor- und Nachteile der vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Alternativen sowie die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens darzulegen und
4. bei Vorhaben, für die gesetzlich die Möglichkeit einer Enteignung oder eines Eingriffs in private Rechte vorgesehen ist, die umweltrelevanten Vor- und Nachteile der vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Standort- oder Trassenvarianten darzulegen.

Aufgabe des UVP-Verfahrens ist es somit nicht, die „umweltverträglichste“ Trasse beziehungsweise Ausführung zu finden, sondern die Trassenauswahl beziehungsweise die Ausführung auf ihre Plausibilität hin zu prüfen und sodann die ausgewählte Trasse beziehungsweise das Projekt auf ihre beziehungsweise seine Umweltverträglichkeit hin zu überprüfen, d. h., die Behörde – und da-

mit auch die von ihr beigezogenen Sachverständigen – haben die von der Projektwerberin eingereichte Trasse beziehungsweise das vorgelegte Projekt ihrer Beurteilung zugrunde zu legen.

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

Gemäß § 24f Abs. 2 UVP-G 2000 ist die Zumutbarkeit einer Belästigung nach den bei Eisenbahnvorhaben besonderen Immissionsschutzvorschriften zu beurteilen. Für die Begrenzung von Schallimmissionen auf Grund des Schienenverkehrs ist seit dem Jahr 1993 für den Neubau und den wesentlichen Umbau von Strecken (-teilen) die Schienenverkehrslärm - Immissionsschutzverordnung, (SchIV), BGBl. Nr. 415/1993, idgF anzuwenden.

Als Grundlage zur Beurteilung der zusätzlichen Luftbelastung am Vorhabensort dient das Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L, BGBl. I Nr. 115/1997, idgF.)

#### **Bisheriger Verfahrensablauf:**

Auf Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG als Projektwerberin wurde für das Vorhaben „Ausbau und Elektrifizierung der ÖBB-Strecke 117/ Stadlau – Staatsgrenze bei Marchegg“ seitens des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie im **Frühjahr 2012** ein **Vorverfahren gemäß § 4 iVm § 24 Abs. 7 UVP-G 2000** durchgeführt und am 30. April 2012 abgeschlossen.

Auf Basis der Ergebnisse dieses Vorverfahrens hat die ÖBB-Infrastruktur AG mit **Schreiben vom 8. April 2013** unter Vorlage der Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) und der nach den anzuwendenden Materiengesetzen erforderlichen Projektunterlagen bei der Behörde den Antrag auf Durchführung des Umweltverträglichkeitsprüfungs- und teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens für das gegenständliche Vorhaben gestellt.

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

In Erfüllung von Artikel 2 Absatz 2 des Abkommens zwischen der Regierung der Slowakischen Republik und der Österreichischen Bundesregierung über die Umsetzung des Übereinkommens über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen vom 14. Oktober 2004, BGBl. III Nr. 1/2005 vom 14.01.2005, bzw. Artikel 3 Absatz 2 und 5 der Espoo Konvention, BGBl.

wurde das Vorhaben mit Schreiben vom 13. Mai 2013 hinsichtlich allfälliger grenzüberschreitender Auswirkungen auch der Slowakischen Republik notifiziert.

Der das gegenständliche Verfahren einleitende Antrag sowie die **öffentliche Auflage der Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) vom 27. Mai 2013 bis einschließlich 10. Juli 2013** wurden gemäß den §§ 24 Abs. 8 iVm § 9 UVP-G 2000 und §§ 44a und 44b des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 (AVG) im Großverfahren durch Edikt vom **15. Mai 2013** kundgemacht.

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

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

Seitens des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie wurden nach den Bestimmungen des § 24c UVP-G 2000 ein UVP-Koordinator zur Unterstützung der Behörde sowie die vorgestellten Sachverständigen für die einzelnen betroffenen Fachgebiete mit der Erstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens (Gesamtgutachten) beauftragt.

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

Nach der Einleitung des Verfahrens sowie während der Einwendungsfrist vom 17. Mai 2013 bis einschließlich 1. Juli 2013 wurden beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie folgende schriftliche Stellungnahmen eingebracht:

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

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

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

1. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Abteilung IV/L3 als Oberste Zivilluftfahrtbehörde, Radetzkystraße 2, 1030 Wien vom 3. Juni 2013

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

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

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

Bis zum Ende der Auflagenfrist sind folgende Stellungnahmen eingegangen:

1. NÖ Umweltanwaltschaft, Wiener Straße 54, 3109 St. Pölten vom 28. Mai 2013
2. Stadt Wien, Magistratsdirektion, Rathaus, 1082 Wien vom 14. Juni 2013
3. Marktgemeinde Leopoldsdorf im Marchfelde, Rathausplatz 3, 2285 Leopoldsdorf im Marchfelde vom 4. Juli 2013
4. Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Referat Umweltbewertung, Spittelauer Lände 5, 1090 Wien vom 9. Juli 2013
5. Marktgemeinde Oberebenbrunn, Hauptplatz 11, 2283 Oberebenbrunn vom 8. Juli 2013
6. Wiener Umweltanwaltschaft, 1190 Wien, Muthgasse 62, Riegel F, 1. Stock, Top 1.39 vom 5. Juli 2013
7. Marktgemeinde Lasseer, Obere Hauptstraße 4, 2291 Lasseer, vom 10. Juli 2013
8. Gemeinde Untersiebenbrunn, Hauptstraße 16, 2284 Untersiebenbrunn vom 10. Juli 2013
9. Gemeinde Glinzendorf, 2282 Glinzendorf 17 vom 10. Juli 2013

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

Im Zuge dieses Verfahrens wurde u. a. um Erteilung der Trassengenehmigung gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 iVm § 3 Abs. 2 Hochleistungsstreckengesetz (HIG), BGBl. Nr. 135/1989 idGF für die

Sicherstellung des Trassenverlaufes des im Betreff genannten Bauvorhabens angesucht. Den gesetzlichen Interessensvertretungen, den Ländern Wien und Niederösterreich sowie den Standortgemeinden wurde die Möglichkeit im Zuge der öffentlichen Auflage des Antrages eingeräumt.

Während der Auflagefrist ist folgende Stellungnahme eingelangt:

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

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

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

Von dem Recht zur Stellungnahme haben innerhalb offener Frist die nachfolgend angeführten Personen Gebrauch gemacht:

1. Stellungnahme der Fritz Koller Industries Holding GmbH und der Kubicek Fördertechnik GmbH, beide Glinzendorf 41, 2282 Glinzendorf, vertreten durch die Architekt Alexander Ertl ZT-GmbH, Ottakringer Straße 242/1, 1160 Wien vom 24. Juni 2013
2. Wien 3420 Aspern Development AG, Seestadtstraße 27/13, 1220 Wien vom 01. Juli 2013
3. Margarethe und Constantin Parthé, Alois-Pragerstraße 44, 2283 Obersiebenbrunn, vom 3. Juli 2013
4. Wilfried Selbach Bahnhofstraße 11 und 12, 2283 Obersiebenbrunn vertreten durch Christian Selbach, Obere Augasse 4, 2305 Eckartsau vom 02.07.2013 mit Ergänzung vom 07. Juli 2013
5. Heidemarie Selbach, Bahnhofstraße 13, 2283 Obersiebenbrunn vom 07. Juli 2013
6. Birgit Stransky, Bahnhofstraße 13, 2283 Obersiebenbrunn vom 07. Juli 2013
7. Johannes Riedmüller, Transporte-Kieswerke-Erdbau, Kieswerkstraße 1, 2291 Schönfeld vertreten von Rechtsanwalt Dr. Nikolaus Friedl, Wollzeile 25, 1010 Wien vom 9. Juli 2013
8. Mag. Alexander Perl, Alois-Prager-Straße 39, 2283 Obersiebenbrunn vom 08. Juli 2013
9. Wolfgang Horak, Am Krautgarten 18/2 11, 1220 Wien und weitere Nachbarn vom 10. Juli 2013

10. ASFINAG, Rotenturmstraße 5-9, 1011 Wien vom 9. Juli 2013
11. Wirtschaftsagentur Wien, Ebendorferstraße 2, Wien, vertreten durch Sunder – Pläßmann Loibner & Partner Rechtsanwälte OG, Johannesgasse 22/6, 1010 Wien, vom 9. Juli 2013
12. Austrian Power Grid AG, Wagramer Straße 19, 1220 Wien, IZD-Tower vom 21. Juni 2013
13. Verein zur Förderung der Regionalentwicklung im Marchfeld, Stift Melk Gasse 3/3 DG 2291 Lasse, vom 10. Juli 2013
14. Petra Gaunersdorfer, Bahnhofstraße 14/ 4, 2283 Obersiebenbrunn vom 10. Juli 2013
15. Wolfgang Rehm, Semperstraße 37/13, 1180 Wien bzw. Friedweg 11, 2294 Marchegg vom 10. Juli 2013

Verspätet ist noch folgende Stellungnahme eingelangt:

16. Martin Grabner, Kieslerweg 5, 1220 Wien, vom 16. Juli 2013

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

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

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

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

Die innerhalb der Einwendungsfrist erstatteten Stellungnahmen wurden im Wege der Koordination den Sachverständigen zur Kenntnis gebracht. Diese haben sich gemäß § 24c Abs. 5 Z 2 UVP-G 2000 mit den Vorbringen im Kapitel 5/Fragenbereich 4 des Umweltverträglichkeitsgutachtens vom 18. Oktober 2011 fachlich auseinandergesetzt.

Seitens der Projektwerberin wurden Auskunftsansuchen der Sachverständigen beantwortet. Aufgrund der innerhalb der Auflagefrist vorgetragenen Stellungnahmen und der Novelle des Forstgesetzes mussten die Unterlagen überarbeitet werden. Mit Antrag vom 19. Dezember 2013 wurden die ergänzten Unterlagen der Behörde vorgelegt.

Ebenso wurde in diesem Zeitraum das forstrechtliche Rodungsgutachten vom 19. Jänner 2014 erstellt.

Dieses nunmehr vorliegende **Umweltverträglichkeitsgutachten (UVG) vom 13. Februar 2014** kommt zu folgender **Gesamtschlussfolgerung** zur Umweltverträglichkeit für das gegenständliche Vorhaben:

**„Unter der Voraussetzung, dass die in der UVE enthaltenen und die von den unterfertigten Sachverständigen dargelegten, zur Erreichung der Schutzziele zusätzlich als zwingend erforderlich erachteten Maßnahmen berücksichtigt werden, ist im Sinne einer umfassenden**



**und integrativen Gesamtschau die Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Vorhabens gegeben.“**

Zuletzt wurden mit Edikt vom 13. Februar 2014 die Anberaumung der öffentlichen Erörterung für 13. März 2014 und der öffentlichen mündlichen Verhandlung für 2. und 3. April 2013 gemäß § 24 Abs. 7 iVm §16 UVP-G 2000 und § 44e AVG nach den Bestimmungen des § 44d AVG kundgemacht. Unter einem erfolgte in diesem Edikt auch die Kundmachung der öffentlichen Auflage des Umweltverträglichkeitsgutachtens einschließlich der Auskünfte der Projektwerberin gemäß § 24c Abs. 8 UVP-G 2000 bei der UVP-Behörde, der Bezirkshauptmannschaft Gänserndorf und den Standortgemeinden Wien und Marchegg vom 13. Februar 2014 bis zum 3. April 2014.

Die Standortgemeinden wurden 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.

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

1. Stellungnahme des Bundesministeriums für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft, Sektion IV Energie und Bergbau, Abteilung 11, Denisgasse 31, 1200 Wien vom 20. Februar 2014
2. Stellungnahme des Amtes der NÖ Landesregierung, Gruppe Wasser, Abteilung Wasserwirtschaft, Landhausplatz 1, 3109 St. Pölten als Wasserwirtschaftliches Planungsorgan vom 5. März 2014
3. Stellungnahme des Bundesministeriums für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, Stubenring 1, 1010 Wien vom 25.03.2014
4. Stellungnahme von Wolfgang Horak, Interessensgemeinschaft am Krautgarten, 1220 Wien vom 3. März 2014, 21. März 2014 sowie vom 27. März 2014 einschließlich der Antworten der ÖBB-Infrastruktur AG vom 12. März 2014 und vom 27. März 2014
5. Stellungnahme der Wr. Linien GmbH & Co KG, Technische Prüfstelle, Erdbergstraße 202, 1030 Wien, vom 31. März 2014
6. Ergänzende Stellungnahme der Wirtschaftsagentur Wien, rechtsfreundlich vertreten durch Sundner-Plaßmann, Loibner & Partner Rechtsanwälte OG, Johannesgasse 22/6, 1010 Wien vom 31. März 2014

Gegenstand des Verfahrens und der heutigen bzw. morgigen Verhandlung ist somit die Prüfung der Umweltverträglichkeit sowie die Prüfung der zu den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften zusätzlich erforderlichen Genehmigungsvoraussetzungen des § 24f Abs. 1 UVP-G 2000.

Weiters die Erteilung der Genehmigung im teilkonzentrierten Verfahren beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000. Es sind die materiellrechtlichen Genehmigungsbestimmungen der §§ 3 und 4 HIG (Trassengenehmigung) und §§ 31 ff. (eisenbahnrechtliche Baugenehmigung) sowie der §§ 17 ff. ForstG (forstrechtliche Rodungsbewilligung), der §§ 32 und 38 WRG und der sonst anzuwendenden und vom Bund zu vollziehenden materiellrechtlichen Genehmigungsbestimmungen jeweils im beantragten Umfang zu prüfen.

Mit den gegenständlichen Projektsunterlagen wurde auch ein Grundeinlösungsverzeichnis vorgelegt, wobei jedoch eine einvernehmliche Einigung mit den betroffenen Grundeigentümern angestrebt wird. Im Sinne einer verfahrensökonomischen Abwicklung wurde kein Enteignungsantrag gestellt. Hierzu erfolgt seitens des Verfahrensleiters der Hinweis, wonach seitens der direkt betroffenen Grundeigentümer - unabhängig vom erforderlichen Erwerb von Grundstücksteilen bzw. Einräumung eines Servituts - sämtliche Vorbringen zu dem Projekt im gegenständlichen Ediktalverfahren schriftlich vorzubringen waren beziehungsweise im Rahmen dieser Verhandlung weiter auszuführen oder zu ergänzen sind.

Der Verhandlungsleiter hält weiters fest, dass die gegenständliche mündliche Verhandlung gemäß § 44e Abs. 1 AVG öffentlich ist und weist ausdrücklich darauf hin, dass nur Parteien und Beteiligten das Recht zusteht, im Rahmen der öffentlichen mündlichen Verhandlung Fragen zum gegenständlichen Vorhaben zu stellen und Einwendungen zu erheben. Bloß als Teilnehmer der öffentlichen mündlichen Verhandlung auftretenden Personen sind Zuhörer und haben keinerlei Mitwirkungsbefugnisse. Er überzeugt sich von der Persönlichkeit der Erschienenen. Zur Prüfung von deren Stellung als Partei sowie deren etwaiger Vertretungsbefugnis verweist er neuerlich darauf, dass Beteiligte mit Ausnahme der Formalparteien im gegenständlichen Ediktalverfahren, wenn sie nicht rechtzeitig Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben haben, insoweit ihre Parteistellung verloren haben.

Zum Verfahrensablauf der heute beginnenden und am folgenden Werktag fortgesetzten mündlichen Verhandlung erläutert der Verhandlungsleiter die im Sinne einer ökonomischen und zweckmäßigen Abwicklung weiteren beabsichtigten einzelnen Verfahrensabschnitte.

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

Im Anschluss an diese Rechtsbelehrung erfolgt zunächst eine ausführliche 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 hingewiesen. Anschließend wird den Verhandlungsteilnehmern die Gelegenheit zu einer allgemeinen Stellungnahme gegeben. Danach besteht die Möglichkeit zur Erörterung von allgemeinen Fragen zum Vorhaben, die 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 und das Rauchen verboten.

Als Abschluss des allgemeinen, einführenden Teiles des Verhandlungstages erfolgt seitens des Verhandlungsleiters die Erinnerung an die Verhandlungsteilnehmer, insbesondere der direkt betroffenen Grundeigentümer, sämtliche Vorbringen zum gegenständlichen Projekt im Rahmen dieser öffentlichen mündlichen Verhandlung vorzubringen.

Seitens des Projektleiters, Ing. Trummer und des Umweltplaners DI Stöttinger erfolgt eine umfassende Projektvorstellung.

Daran anschließend erfolgt die Aufnahme von Stellungnahmen in die Verhandlungsschrift:

**Stellungnahme der Stadt Wien vertreten durch Herrn Dipl.-Ing. Peter Lenz, Magistratsdirektion Baudirektion, Rathaus / Stiege 5, 1010 Wien:**

Die Stadt Wien verweist auf Ihre bereits schriftlich getätigte Stellungnahme. Durch das Nichtbeachten der Konnexprojekte Stadtstraße, S1 und Seestadt Aspern Nord gehen viele Chancen und Risiken vor allem aber Synergien verloren. Alle drei Projekte sind jedoch hinlänglich durch Gemeinderatsbeschlüsse, Masterplänen, etc. dokumentiert. Insbesondere wird auf den Vertrag zwischen dem BMVIT, der ASFINAG und der Stadt Wien verwiesen, die einen gemeinsamen Ausbau der S1, der Stadtstraße und S80 in den Jahren 2015 bis 2017 vorsahen. Im Speziellen wird auf die gemeinsame Betrachtungsweise im Zusammenhang mit dem Schallschutz und den Grünbrücken hingewiesen. Schlussendlich wird die Forderung der Stadt Wien auf Beibehaltung der Haltestelle Hausfeld nochmalig bekräftigt.

Dipl.-Ing. Lenz Peter e.h.

**Stellungnahme des Sachverständigen für Raumplanung, Landschaftsbild und Sachgüter, DI. Hans Kordina zur Stellungnahme der Stadt Wien / Magistratsdirektion / Baudirektion – vertreten durch Herrn DI Lenz Peter**

Einzugehen ist auf die in der Stellungnahme geforderte Berücksichtigung der vorliegenden Grundlagen zu Stadtstraße, S 1 und Seestadt Aspern Nord und auf die Masterpläne.

Einleitend wird auf die Antwort des SV für Raumplanung, Landschaftsbild und Sachgüter auf die Stellungnahme der Wirtschaftsagentur Wien, rechtsfreundlich vertreten durch Sunder-Plassmann, Loibner & Partner verwiesen.

Der Verweis in der Stellungnahme auf die Gemeinderatsbeschlüsse zu den Projekten Stadtstraße, S 1 und Seestadt Aspern Nord und auf die Masterpläne sowie auf den Vertrag zwischen BMVIT, ASFINAG und der Stadt Wien ist nachvollziehbar.

Wie bereits in der vorgenannten Antwort ausgeführt, stellen aber diese Projekte und vertraglichen Regelungen keine ausreichenden und rechtlich / räumlich eindeutigen Grundlagen dar, um diese in der gegenständlichen Umweltverträglichkeit berücksichtigen zu können.

Dipl.-Ing. Kordina Hans e.h.

**Stellungnahme der Marktgemeinde Leopoldsdorf im Marchfeld, 2285 Leopoldsdorf, Rathausplatz 3, vertreten durch Herrn Alexej Prosoroff:**

Die Marktgemeinde ist durch das gegenständliche Vorhaben wie folgt betroffen:

Objekt SM 21, Projekt-km: 19,544, Personentunnel Siebenbrunn

Die Gemeinde beantragt die Erweiterung der geplanten Gleisunterführung (durchgehend) für Fahrgäste am Bahnhof Siebenbrunn-Leopoldsdorf zur neuen Park und Ride Anlage auf Leopoldsdorfer Seite (südlich).

Alexej Prosoroff e.h.

**Stellungnahme von Gemeinde Untersiebenbrunn, Hauptstraße 12, 2284 Untersiebenbrunn, vertreten durch Herrn Bürgermeister Rudolf Plessl:**

Die Gemeinde Untersiebenbrunn gibt folgende Stellungnahme ab:

**1) Lärmschutz im Bereich der Haltestelle Untersiebenbrunn**

Aus den vorliegenden Projektunterlagen kann entnommen werden, dass im Bereich der Haltestelle Untersiebenbrunn Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen sind. Ein Teilbereich der Lärmschutzmaßnahmen erstreckt sich in der unmittelbaren Nähe des neu zu errichteten Bahnsteiges. Die Lärmschutzwand hat eine Höhe von 2m und eine beabsichtigte Länge von 160m. Eine weitere Lärmschutzmaßnahme erstreckt sich anschließend an die Lärmschutzwand im Bereich des Bahnsteiges östlich in Richtung Marchegg. Diese Lärmschutzmaßnahme beinhaltet einen Lärmschutzwall neu mit einer Höhe von 2,50m und einer Länge von 230m.

Im Zuge des Ausbaues wird der derzeit vorhandene Lärmschutzwall abgetragen, rekultiviert und näher zur Bahntrasse aufgebaut. Durch diese Abtragungen und Neuerrichtungen wird eine neue Zu- und Abfahrt zur Park & Ride Anlage angelegt. Auf den planlichen Darstellungen ist eine Abschirmung der bestehenden Wohnbaugebiete durch die zusätzlich entstehende Lärmentwicklung beim Zu- und Abfahren nicht berücksichtigt. Die Gemeinde gibt an, dass für das bestehende Wohnbauland eine zusätzliche Abschirmung gegen Lärm bei den Ausbauplänen zu berücksichtigen ist.

Im Bereich der Haltestelle/Park & Ride Anlage ist gleichfalls zu dem bestehenden Wohnbauland keine Lärmabschirmung vorhanden. Der Lärmschutz ist in diesem Bereich zu adaptieren.

Die Gemeinde teilt weiters mit, dass im Bereich der Haltestelle Untersiebenbrunn ein umfassendes Wohnbauerweiterungskonzept vorhanden ist. Um den Entwicklungsprozess der Gemeinde nicht zu gefährden, wird um zusätzliche Adaptierung der Lärmschutzmaßnahmen, bzw. um Freihaltung einer benötigten Fläche für einen zukünftigen Lärmschutz ersucht.

## **2) Güterweg Begleitweg südlich der Bahntrasse**

Durch das Bahnprojekt werden von den derzeit bestehenden fünf Bahnübergängen zwei Bahnübergänge aufgelassen. Insgesamt werden im Gemeindegebiet zwei Überführungen und eine Unterführung neu errichtet. Im südlichen Bereich der Bahntrasse befinden sich umfangreiche landwirtschaftliche Flächen und die landwirtschaftlichen Betriebe befinden sich nördlich der Bahntrasse. Im südlichen Bereich Richtung Obersiebenbrunn befinden sich die Zuckerfabrik und ein großer landwirtschaftlicher Betrieb (Lagerhaus). Durch die Reduzierung der Übergänge kommt es zu einer Beeinträchtigung der Untersiebenbrunner landwirtschaftlichen Betrieben, wobei durch einen südlich parallel verlaufenden Begleitweg Richtung Obersiebenbrunn eine Verbesserung erzielt wird.

## **3) Barrierefreiheit der Haltestelle**

Durch den Neubau der Haltestelle ersucht die Gemeinde Untersiebenbrunn um barrierefreie Errichtung der Zu- und Abgänge. Auf eine geringe Wegstrecke beim Wechseln der Bahngleise wird hingewiesen.

Bürgermeister Rudolf Plessl e.h.

### **Stellungnahme der § 31a Gutachterin für Hochbau, Dipl.-Ing.<sup>in</sup> Katharina Taumberger zur Stellungnahme der Gemeinde Untersiebenbrunn:**

Zu 3) Barrierefreiheit der Haltestelle

Die Randbahnsteige sind barrierefrei über eine Rampe gemäß ÖNORM B1600 erreichbar. Die öffentlich zugänglichen Bereiche sowie die Bahnsteige werden mit einem taktilen Leitsystem (gemäß ÖNORM V2102) ausgestattet. Bei den Rampen und Stiegen werden beidseitig Doppelhandläufe (gemäß ÖNORM B1600) ausgeführt. Die Handläufe werden mit einer taktilen Handlaufbeschilderung versehen.

Dipl.-Ing.<sup>in</sup> Katharina Taumberger e.h.

### **Stellungnahme des § 31a Gutachters für Oberfläche (Straße), Herr Ing. Gerhard Nestler, zur Stellungnahme des Bürgermeisters von Untersiebenbrunn, Herrn Rudolf Plessl, vom 02.04.2014:**

Im Bereich von Untersiebenbrunn kommt es zur Auflassung von Eisenbahnkreuzungen. Im Rahmen des eingereichten Projektes sind auf geeignete Weise neue niveaufreie Eisenbahnquerungen geplant. Diese entsprechen dem § 20 des EisbG. Weiters kann festgehalten werden, dass es zu keinen wesentlichen Umwegfahrten aufgrund der neuen Querungen kommen wird.

Somit kann festgehalten werden, dass die neuen Querungen in geeigneter Form geplant sind.

Ing. Gerhard Nestler e.h.

### **Stellungnahme der Gemeinde Glinzendorf, 2282 Glinzendorf Nr.70, vertreten durch Herrn Bürgermeister Andreas Iser:**

Die Gemeinde Glinzendorf begrüßt grundlegend den Ausbau der Bahnstrecke, möchte aber als betroffene Gemeinde gemäß §24a Abs. 3 UVP-G wie folgt Stellung beziehen:

### 1) Lärmschutz:

Die ohnehin bereits hohe Belastung der Gemeinde Glinzendorf wird durch den Ausbau der Bahn sicherlich erhöht werden. Die geplanten Lärmschutzwände können dies nur zum Teil kompensieren. Es ist unverständlich, weshalb in der Nacht – trotz Lärmschutzmaßnahmen – Pegel bis zu 55dB vorherrschen. Die Gemeinde Glinzendorf fordert daher eine Nachbesserung des geplanten Lärmschutzes.

Darüber hinaus stellt sich die Frage, ob bei einer zukünftigen Siedlungserweiterung im südöstlichen Bereich (Bahnsteig) der Gemeinde nördlich der Bahn die Möglichkeit besteht, nachträgliche LSM zu installieren. Die Gemeinde weist derzeit keinen großräumigen Entwicklungsbedarf auf, langfristig ist jedoch diese Entwicklung zu berücksichtigen.

### 2) Unterführung und Begleitwege:

Da die vorgesehene Unterführung für eine langfristige Nutzung geplant wird, möchte die Gemeinde die Projektanten auf die Benutzbarkeit der Straße von landwirtschaftlichen Schwerfahrzeugen mit ca. 3 m Breite hinweisen. In der Landwirtschaft findet eine technologische Entwicklung zu immer größer und breiter werdenden Fahrzeugen statt.

Die Fahrbahn der Unterführung sollte daher mindestens eine Breite von 7,50 m aufweisen. Aufgrund der Tatsache, dass der Trassenverlauf eine Kurve darstellt, ergeben sich durch eine Verbreiterung der Fahrbahn auch bessere Sichtweiten. Das erhöht die Verkehrssicherheit.

Die Begleitwege im Bereich der projektierten Unterführung weisen ebenfalls eine zu geringe Breite auf. Zusätzlich erschweren die geplanten Leitschienen den reibungslosen landwirtschaftlichen Verkehr, daher wäre in diesem Bereich eine Mindest-Fahrbahnbreite von 6 m notwendig.

Die Gemeinde fordert des Weiteren einen kleinen Anteil an Parkmöglichkeiten im Projektbereich. Keine groß angelegten Park & Ride Maßnahmen, jedoch sind Stellplätze in einer kleinen Größenordnung nicht angedacht.

Andreas Iser e.h.

### **Stellungnahme des NÖ-Straßendienstes, Abteilung Landesstraßenbau und –verwaltung (ST4), Landhausplatz 1, 3109 St. Pölten, vertreten durch Herrn Ing. Markus Kuttenberger**

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

Vom Ausbau der ÖBB Strecke Stadlau-Staatsgrenze n. Marchegg sind aus der Sicht des NÖ Straßendienstes folgende Straße betroffen:

L 3019 derzeit niveaugleiche Eisenbahnkreuzung künftig Überführung

L 5 derzeit niveaugleiche Eisenbahnkreuzung künftig Unterführung

L 11 derzeit niveaugleiche Eisenbahnkreuzung künftig Überführung

L 3010 derzeit niveaugleiche Eisenbahnkreuzung künftig Unterführung

L 6 derzeit niveaugleiche Eisenbahnkreuzung künftig Überführung

L 9 derzeit niveaugleiche Eisenbahnkreuzung künftig Überführung

L 5 derzeit niveaugleiche Eisenbahnkreuzung künftig Unterführung

L 3021 wird als Landesstraße aufgelassen künftig Gemeindestraße

L 4 derzeit niveaugleiche Eisenbahnkreuzung künftig Unterführung

Sämtliche Projekte, das sind die Straßenprojekte inkl. der konstruktiven Detailpläne für das Überführungsobjekte gemäß § 12 NÖ Straßengesetz 1999 inkl. Wasserrecht, sind im engsten Einvernehmen mit den jeweils zuständigen Abteilungen des NÖ Straßendienstes (Abt. Landesstraßenbau und –verwaltung (ST4), der Abteilung Brückenbau (ST5) und der NÖ Straßenbauabteilung 3, Wolkersdorf auszuarbeiten. Die Projekte müssen die für die notwendigen Genehmigungen erforderlichen Angaben enthalten.

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

Für zusätzliche bzw. größere konstruktive Objekte (wie z.B. Brückenverbreiterungen, Stützmauern, Versitzbecken, etc.) bzw. neue Entwässerungsanlagen sind dem NÖ Straßendienst die Erhaltungsmehraufwendungen finanziell abzugelten. Dies ist in entsprechenden Übereinkommen rechtzeitig vor Baubeginn abzuschließen. Für die Berechnung der Erhaltungsmehraufwendungen sind die Ablöserichtlinien 2002 anzuwenden

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

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

Die Baumaßnahmen sind im Einvernehmen mit dem NÖ Straßendienst durchzuführen.

Dem NÖ Straßendienst dürfen aus dem Bau, dem Bestand und der Nutzung der Anlage keine Schäden erwachsen. Entsprechende Beweissicherungen der betroffenen Landesstraßen, wo die Massentransporte abgewickelt werden, sind im Einvernehmen mit der jeweils zuständigen Abteilung des NÖ Straßendienstes (NÖ Straßenbauabteilung 3, Wolkersdorf) rechtzeitig vor Baubeginn (mindestens 2. Monate) durchzuführen (gemäß § 16 NÖ Straßengesetz 1999, LBGL 8500-0), wobei die ÖBB bzw. deren Rechtsnachfolger als alleiniger Vertragspartner anzusehen ist (nicht bauausführende Firma, Subunternehmen, Zulieferfirmen, etc.) Nach Abschluss der Massentransporte ist eine neuerliche Beweissicherung durchzuführen. Entstandene Schäden im Zuge der betroffenen Straßenzüge sind von der ÖBB auf deren Kosten zu beheben.

Sollten die Marcheggpfeiler, welche sich im Eigentum des Landes NÖ befinden, für das gegenständliche Projekt erforderlich sein, sind diese von der ÖBB käuflich vom Land NÖ zu erwerben. Hierfür ist der Abschluss eines gesonderten Übereinkommens erforderlich. Weiters wird auf den Schriftverkehr zwischen dem Land NÖ und der ÖBB vom Dezember 2011 hingewiesen.

Vor Baubeginn sind auf jenen Straßen, wo vermehrt Massentransporte stattfinden, von der ÖBB Verkehrszählungen durchzuführen, und diese dem NÖ Straßendienst bekanntzugeben. Weiters sind die Routen, wo Massentransporte stattfinden, in entsprechenden Straßenkarten ersichtlich zu machen und sind die zur Benützung vorgesehenen Straßenzüge vom NÖ Straßendienst freizugeben. Sollten aus irgendwelchen Gründen die Straßenzüge für die Massentransporte nicht geeignet sein, so ist von der ÖBB ein neues Massentransportkonzept vorzulegen. Die Menge der Massentransporte ist ebenfalls rechtzeitig vor Baubeginn dem NÖ Straßendienst, NÖ Straßenbauabteilung 3, Wolkersdorf bekanntzugeben. Allfällige Einwendungen seitens des Bewilligungswerbers unter Hinweis auf das NÖ Straßengesetz 1999 bzw. wird entgegengehalten, dass die vorangeführten Interessen des NÖ Straßendienstes auch dann Berechtigung haben, wenn sie in einem Materien-gesetz nicht vollständig enthalten sind. Der Bewilligungswerber ist auch nicht berechtigt, die Wahrung von Interessen des NÖ Straßendienstes, welche nicht in einem Gesetz geregelt sind, im gegenständlichen Verfahren abzulehnen.

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

Bezüglich etwaiger Einbauten in die jeweiligen betroffenen Straßenzüge ist das Einvernehmen mit den Einbautenträgern vor Baubeginn herzustellen. Die Kosten sind auf jeden Fall von der ÖBB zu tragen. Bei neuen Einbauten im Zuge von Landesstraßen, welche durch den Ausbau hervorgerufen werden, sind mit dem Land NÖ entsprechende Sondernutzungsverträge abzuschließen.

Weiters sind nach Abschluss der Bauarbeiten die erforderlichen Sondernutzungsverträge mit den Einbautenträgern und dem NÖ Straßendienst auf Initiative der ÖBB abzuschließen (§ 18 NÖ Straßengesetz 1999).

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

Die Genehmigung mit Ausnahme der Genehmigung gemäß § 12 NÖ Straßengesetz 1999 sind von der ÖBB zu erwirken. Nach Abschluss der Bauarbeiten ist vor Verkehrsfreigabe der Straßenbauwerke seitens der ÖBB bei der zuständigen Bezirkshauptmannschaft um Verkehrsverhandlung anzusuchen. Die Vorschriften bzw. Auflagen sind von der ÖBB zu erfüllen. Alle Auflagen aus den vorliegenden Bescheiden, welche für die Realisierung des vorliegenden Projektes erforderlich sind, sind durch und von der ÖBB bis spätestens rechtzeitig vor Verkehrsfreigabe zu erfüllen.

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

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

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



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

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

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

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

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

Ing. Markus Kuttenberger e.h.

**Stellungnahme der NÖ Umweltschutzbehörde vertreten durch Frau Mag. Birgit Kasper, Wiener Straße 54; 3109 St. Pölten:**

Ergänzend zu unserer Stellungnahme vom 28.05.2013 führt die NÖ UA zum Projekt ÖBB – Strecke 117 (Stadlau-Staatsgrenze nächst Marchegg) führen wir Nachfolgendes aus:

Bei der Erstellung der Umweltverträglichkeitsgutachten wurden von den Sachverständigen für Lärmtechnik und Humanmedizin die Einwendungen der NÖ UA betreffend die Nichtberücksichtigung von Schallpegelspitzen in der Betriebsphase der Bahnstrecke bestätigt. Daraus resultierend wurde von den Sachverständigen zusätzlich zur Einhaltung der Grenzwerte nach der SchiV auch die Einhaltung der Grenze für Schallpegelspitzen von 70 dB vor Fassaden mit Schlafzimmerfenstern als zwingende Maßnahme zur Umweltverträglichkeit des Projektes formuliert. Somit sind bei einer Überschreitung der 70 dB Grenze zusätzliche Schallschutzmaßnahmen vorzusehen. Aus Sicht der NÖ UA ist die Vorschreibung dieser Maßnahme im Sinne eines umfassenden Anrainerschutzes zur Gewährleistung einer möglichst ungestörten Nachtruhe unbedingt erforderlich.

An dieser Stelle wird daher auch für die normative Festlegung von Grenzwerten für Spitzenpegel des Schienenverkehrs in der SchiV plädiert, da dadurch ein verbesserter Lärmschutz für die Anrainer und mehr Rechtssicherheit für die ÖBB erzielt werden könnte.

Im Projekt bzw. der Begutachtung werden keine Angaben über die zeitliche Umsetzung der einzelnen Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen gemacht. Die zu leistenden Ersatzaufforstungen, Gehölzpflanzungen und Anlagen von Ruderalfluren sollten soweit als möglich bereits vor Beginn der jeweiligen Bauphase bzw. unmittelbar nach Fertigstellung eines Bauabschnittes umgesetzt werden. Der Behörde sollte daher vor Baubeginn ein Zeitplan für die Umsetzung der naturschutzfachlich relevanten Maßnahmen vorgelegt werden. Eine diesbezügliche Auflage sollte in den Bewilligungsbescheid aufgenommen werden.

Aus umwelt- und klimapolitischen Überlegungen wird der Ausbau der Bahnstrecke grundsätzlich befürwortet. In Anbetracht der Ausführungen der beigezogenen Sachverständigen und den projektierten bzw. vorgesehenen Maßnahmen zum Schutz der betroffenen Wohnbevölkerung bzw. der Umwelt, besteht seitens der NÖ UA bei Vorschreibung sämtlicher als „zwingende Maßnahmen“ formulierten Auflagen kein grundsätzlicher Einwand gegen die Erteilung einer Bewilligung nach dem UVP-G2000. An die ÖBB Infrastruktur AG wird jedoch appelliert, auch die zum unmittelbaren Anrainerschutz formulierten „empfohlenen Maßnahmen“ umzusetzen.

Mag. Birgit Kasper e.h.

**Stellungnahme des Sachverständigen für Humanmedizin, Univ. Prof. Dr. Manfred Neuberger zur Stellungnahme von Frau Mag. Birgit Kasper (Niederösterreichischen Umweltschaft):**

Die Stellungnahme der Niederösterreichischen Umweltschaft zur Spitzenlärmbegrenzung wird vollinhaltlich unterstützt. Die Grenze für Schallpegelspitzen von 70 dB vor Fassaden mit Schlafzimmerfenstern sind in meinem Gutachten als zwingende Auflage (zusätzlich zur SchIV) vorgeschrieben.

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

**Stellungnahme des Sachverständigen für Ökologie, Dr. Hans Peter Kollar, zum Vorbringen der NÖ Landesumweltschaft in der Verhandlung:**

Es wird das Fehlen von Aussagen zum zeitlichen Ablauf der Maßnahmen, besonders Ersatzaufforstungen, Gehölzpflanzungen und Anlage von Ruderalfluren, festgestellt. Dazu wird ausgeführt, dass gemäß den fachlichen Projektunterlagen die Umsetzung der vorgesehenen Maßnahmen zum fachlich richtigen Zeitpunkt vorzusetzen ist. In der Umsetzungsphase selbst obliegt die ökologisch sinnvolle Umsetzung der Maßnahmen und Auflagen auch in zeitlicher Hinsicht der Ökologischen Bauaufsicht. Weitere Festlegungen sind für die nachgereichten Naturschutzverfahren in Wien und Niederösterreich zu erwarten.

Dr. Hans Peter Kollar e.h.

**Stellungnahme der Interessengemeinschaft „Am Krautgarten“, vertreten durch Herrn Wolfgang Horak, Am Krautgarten 18/11, 1220 Wien:**

Die in der UVP als „Gstetten“ bezeichnete Fläche zwischen Hirschstettner Aupark und Hirschstettner Straße (Südseitig) stellt in Wirklichkeit eine vor ca. 20 Jahren erfolgte Verlängerung des Hirschstettner Auparks dar. Damals wurde in Kooperation mit Bezirksvorsteher, zuständigen Magistratstellen, Wagner - Büro und den Anrainern (Sozialbau) die Fläche in Epk (Erholungsgebiete Parkanlagen) umgewidmet und entsprechende Baumpflanzungen vorgenommen. Daher sollte sowohl in der Bauphase als auch in der Betriebsphase diese Fläche, weil schützenswert aus Sicht Fauna und Flora und Mensch, unangetastet bleiben. ÖBB werden ersucht geringfügige Plananpassungen vorzunehmen, um dies sicherzustellen.

Die UVP wird derzeit ohne Berücksichtigung der geplanten Stadtstraße in diesem Gebiet durchgeführt. Dies ist wie uns versucht wird verständlich zu machen, rechtlich zulässig aber aus Sicht der

BürgerInnen unzumutbar. Beide Projekte werden ca. zeitgleich fertiggestellt, die Streckenführungen kreuzen sich mindestens zwei Mal und unseres Wissens finden Abstimmungen zwischen ÖBB und Asfinag bereits statt. Daher fordern wir eine Zusammenlegung beider Verfahren um die Auswirkungen auf Umwelt und Bevölkerung realistisch darzustellen.

Wolfgang Horak e.h.

**Stellungnahme des Verhandlungsleiters:**

Von Herrn Wolfgang Horak werden dem Verhandlungsleiter 40 Vollmachten von Anrainern der Liegenschaften am Krautgarten überreicht. Diese werden dem Verwaltungsakt angeschlossen.

Die zur Stellungnahme von Herrn Johann Stippertz vorgelegten Unterlagen werden der Verhandlungsschrift als Beilage 1 angeschlossen.

Weiters werden im Zuge der Verhandlung seitens der ÖBB Infrastruktur AG ergänzende Unterlagen zum Fachbeitrag Geologie, Geotechnik, Hydrologie und Altlasten ("Angabe zu den Wasserrechten, Verdachtsflächen, Abbaurechten und Ablagerungsflächen bzw. Deponie") abgegeben. Die ergänzenden Unterlagen werden ebenfalls zum Akt genommen.

Mag. Andresek Michael e.h.

**Stellungnahme des Sachverständigen für Luft und Klima, Dr. Mursch- Radlgruber zur Stellungnahme von Herrn Horak vom 31.03.2014:**

**Frage:** Massive Erhöhung der Trasse + Wände: Sonnenlicht beeinträchtigende Auswirkungen auf den geschützten Aupark und seine Ausläufer

**Stellungnahme:**

Die Trassenerhöhung + Wände kann nur im Nahbereich (Entfernung etwa wie die Gesamthöhe) einen geringfügigen Effekt auf die Menge des Sonnenlichtes haben.

Effekte auf den Aupark und seine Ausläufer sind auszuschließen.

**Frage:** Windtechnische Veränderung und dessen Auswirkung auf das Mikroklima im und um den Aupark und dessen Ausläufer (Epk-Gebiet)

**Stellungnahme:**

Auf Wind wirkt sich die Trassenhöhe mit einer Wand durch größere Durchmischung (stärkere Verdünnung von Schadstoffen) aus. Bei sehr schwachen Wetterlagen ist davon auszugehen, dass keine Effekte auf Kaltluftentstehung und -lagerung gegeben sind. Die bestehende Verbauung im Umfeld des Auparks ist dabei klimatisch bestimmend.

Dr. Mursch-Radlgruber e.h.

**Stellungnahme des Sachverständigen für Wasserbautechnik, Oberflächengewässer, Dipl.-Ing. Peter Flicker zur Stellungnahme von Herrn Wolfgang Horak:**

ad Frage 11:

(„Das Wasserbecken muss erläutert werden. Warum muss das hier gebaut werden? Was genau passiert da? Mit welchen Belastungen müssen die Anrainer rechnen. Was bedeutet das für die Fauna und Flora.“)

Nach Stand der Technik ist für die Entwässerung von Eisenbahnanlagen die Sammlung des Niederschlagswassers und nachfolgende Reinigung über eine Bodenfilterschicht (Versickerungsbecken mit vorgeschaltetem Absetzbecken) erforderlich. Durch diese Entwässerungseinrichtung wird zugleich der Störfall – Austritt von wassergefährdenden Stoffen bei Unfällen – abgedeckt, da diese Stoffe im dichten Absetzbecken zurückgehalten werden. Es ist erforderlich, die Versickerungsbecken gleichmäßig über die gesamte Trassenlänge zu verteilen, damit nur begrenzte Trassenabschnitte in jeweils ein Versickerungsbecken und danach ins Grundwasser entwässern, damit im Vergleich zum Bestand keine wesentliche quantitative Veränderung der Grundwasserverhältnisse auftritt. Dadurch ergibt sich die Notwendigkeit alle 500 bis 1000 m ein Versickerungsbecken anzuordnen. Weiters ist auf die lokalen topografischen Verhältnisse zu achten; die Beileitung der Niederschlagswässer soll im freien Gefälle erfolgen und es ist somit zwischen je zwei „Wasserscheiden“ hier Unterführungen zumindest ein Becken zu situieren.

Das gegenständliche Becken W1, km 1,620 nördlich der Trasse, liegt zwischen den Unterführungen Stadlauerstraße und Hirschstettenstraße, wobei das Gefälle der Trasse von beiden Richtungen zum Becken weist. Ein Becken in diesem Bereich ist zur geordneten Entwässerung unverzichtbar. Die erforderliche Beckengröße ergibt sich aus dem Bemessungsfall nach Stand der Technik, 10-jährliches Niederschlagsereignis. Die vorliegende Planung bzw. das eingereichte Projekt, entspricht diesen Vorgaben und das eingereichte Becken weist die erforderliche Größe auf. Die kleinräumige Lage des Beckens im Sinne einer Verschiebung um einige 10 Meter, hätte keine negative Auswirkungen auf die Funktionsfähigkeit der Entwässerungsanlage, Im konkreten Fall würde aber eine technisch mögliche Verschiebung in nördlicher bzw. östlicher Richtung die dem Antragsteller so wichtigen Parkflächen noch stärker beanspruchen. Auch eine Verlegung auf die südliche Seite der Trasse kommt wegen der dortigen Bebauung nicht in Frage.

Die Bodenfilterschicht des Versickerungsbeckens muss nach bisherigen Erfahrungen nur selten – ca. alle 20 Jahre – ausgetauscht werden, Pflegemaßnahmen am Bewuchs sind höchstens alle paar Jahre erforderlich und sind wenig intensiv. Es verbleibt keine ständige Wasserfläche, sondern die Entleerung des Beckens nach Starkniederschlägen erfolgt innerhalb von höchstens 48 Stunden durch Versickerung in den Untergrund. Durch die gleichmäßige Verteilung der Versickerungsbecken über die gesamte Trasse und die verzögerte Versickerung – dichter Bodenfilter - sind merkliche quantitative Auswirkungen auf die Grundwasserverhältnisse im Nahbereich des Beckens auszuschließen. Niederschlagswässer auf Bahntrassen sind entsprechend umfangreicher Beprobungen ähnlicher Bahnstrecken qualitativ nur gering belastet. Mit der Reinigung über die Bodenfilterschicht sind negative qualitative Auswirkungen auf das Grundwasser auszuschließen. Der Störfall wird durch Absperren des dichten Absetzbeckens und nachfolgende Entsorgung der ausgetretenen wassergefährdenden Stoffe beherrscht. Aus fachlicher Sicht ergeben sich keine negativen Auswirkungen auf die Anrainer. Entsprechend dem Verhandlungsergebnis liegt das Versickerungsbecken zur Gänze auf Bahngrund.

Dipl.-Ing. Peter Flicker e.h.

**Stellungnahme des Sachverständigen für Humanmedizin, Univ. Prof. Dr. Manfred Neuberger zur Stellungnahme von Herrn Wolfgang Horak:**

(„13. Alle Bauzeiten sind unzumutbar und müssen an die Zumutbarkeit der Anrainer angepasst werden“)

Die in der UVE vorgesehenen Bauzeiten und Baulärmgrenzwerte waren bereits strenger als zum Beispiel in der Oberösterreichischen Bautechnikverordnung vorgesehen und wurden vom Schalltechnischen Sachverständigen und von mir wegen der insgesamt relativ langen Bauzeit weiter verschärft. Zusammenfassend ist bei den in der UVE vorgesehenen und durch die zwingenden Auflagen verschärften Bestimmungen bezüglich Baulärm mit keinen unzumutbaren Belästigungen zu rechnen, da ausreichende Ruhezeiten vorgesehen sind und die lautesten Baulärmbelastungen nur während des Tages auftreten werden und über relativ kurze Zeiträume, da es sich um eine fortschreitende Baustelle handelt.

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

**Stellungnahme des Sachverständigen für Ökologie, Dr. Hans Peter Kollar, zu den Stellungnahmen von Herrn Horak:**

**Zur Stellungnahme von Herrn Horak (schriftlich vom 1.4.2014):**

Wie bereits in der Beantwortung einer früheren Stellungnahme zum UVP-Teilgutachten ausgeführt, stellen der Gehölzbestand und die Ruderalflächen an der bestehenden Bahnlinie im Bereich „Krautacker“ keinen Lebensraum für seltene, gefährdete oder geschützte Tier- oder Pflanzenarten dar und gehören zu keinem seltenen, gefährdeten oder geschützten Biotoptyp. Die bleibende Beanspruchung in einem Streifen entlang der Bahn und die vorübergehende Beanspruchung eines Teiles der Fläche in der Bauphase sind daher keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen im Sinne des UVP-G. Ebenso ist die Beanspruchung eines bahnnahen Teiles der Fläche für ein Wasserbecken mit umgebenden Ruderalflächen keine Beeinträchtigung von Fauna und Flora, da die vorgesehenen Ruderalflächen die bestehenden Flächen ergänzen, das Wasserbecken als zeitweilig wasserführende Versickerungsmulde eine kleinräumige Bereicherung des Lebensraumkomplexes darstellt und jedenfalls die Konnektivität des Grünbandes entlang der Bahn aufrecht erhalten bleibt. Die Auswirkungen des Vorhabens durch Flächenverbrauch an Ruderalflächen und Gehölzen werden durch die vorgesehenen Ausgleichsflächen in einem Verhältnis von über 1:1 ausgeglichen. Weitere allfällige Maßnahmen werden im nachgereihten Naturschutzverfahren in Wien festgelegt werden.

**Zur „Stellungnahme für Interessengemeinschaft „Am Krautgarten“, vertreten durch Herrn Wolfgang Horak, Am Krautgarten 18/11, 1220 Wien“ (schriftlich und mündlich vorgebracht bei der Verhandlung):**

Es wird vorgebracht, dass die Fläche zwischen Hirschstettner Aupark und Hirschstettner Straße, die im UVP-Teilgutachten Ökologie als Ruderalbiotop bezeichnet wird, keine „Gstetten“, sondern eine Verlängerung des Auparks mit Widmung als Epk und mit Baumpflanzungen sei, weshalb die Fläche vom gegenständlichen Vorhaben unangetastet bleiben solle. Dazu wird vom Unterzeichne-

ten der Begriff der Ruderalfläche umfassend erläutert und der naturschutzfachliche Wert derartiger Lebensraumtypen in der Stadt beleuchtet. Zur geforderten Einschränkung der beanspruchten Fläche weist der Gutachter auf seine Aufgabe hin, das vorgelegte Projekt auf seine Umweltverträglichkeit zu überprüfen und wiederholt seine Schlussfolgerung, dass das Projekt auch in diesem Punkt von ihm als umweltverträglich bewertet wird.

Ferner wird die Forderung nach Zusammenlegung der beiden UVP-Verfahren für das gegenständliche Vorhaben und das benachbarte Vorhaben einer nahen Schnellstraße erhoben. Dieses Anliegen liegt ebenfalls außerhalb des Aufgabenbereiches des Gutachters für Ökologie.

Dr. Hans Peter Kollar e.h.

### **Stellungnahme des Ökobüros, vertreten durch Herrn Wolfgang Rehm:**

Wie in den während der öffentlichen Auflage erhobenen Einwendungen festgehalten wird nochmals kundgetan:

ÖKOBÜRO begrüßt grundsätzlich den Ausbau dieser Bahnstrecke aus umwelt-, klima- und verkehrspolitischen Überlegungen, setzt sich jedoch für eine möglichst umwelt- und naturschonende Planungs- und Bauausführung sowie Betriebsphase ein, insbesondere für einen zeitgemäßen, den neuesten umwelt- bzw. humanmedizinischen Erkenntnissen entsprechenden Immissionschutz – und eben auch für eine Berücksichtigung des letzten Standes der Judikatur.

### **LÄRM**

In der Frage des Lärmschutzes fordert ÖKOBÜRO eine Berücksichtigung des letzten Standes der Judikatur zur Frage, insbesondere die Erkenntnisse des Verwaltungsgerichtshofes zur Koralmbahn ZI 2010/03/0014,

des Bundesumweltsenats vom 30.10.2013 US 4A/2010/14-182 (Umfahrung Wieselburg - Umweltsenat unter Bezugnahme auf VWGH 2006/03/0156 vom 29.5.2009, weiters die Entscheidungen VwGH 2012/03/0045 vom 29.11.2013 zu „Pottendorfer Linie“ und gleichartig zur „Angerschlucht“ sowie VwGH zum Semmering Basistunnel ZIen 2011/03/0160, 0162, 0164, 0165/23.

Hier wurde konsistent eine Rechtssprechungslinie im Bereich Lärmschutz gesetzt. Ökobüro fordert, dass im gegenständlichen Projekt auch dieser Judikatur Rechnung getragen wird um es Musterprojekt für einen zeitgemäßen Lärmschutz und unter Hintanhaltung von Gesundheitsgefährdung werden zu lassen.

Aus den genannten Erkenntnissen folgt: dass

die Schienenverkehrslärm-Immissionschutzverordnung als Mindeststandard und nicht wie bisher als verbindliche Vorgabe anzusehen sind, und die lärmtechnischen und vor allem humanmedizinischen Sachverständigen im Einzelfall entscheiden. Diese Einzelfallentscheidung sollte allerdings in einer Konsistenten Weise erfolgen und nicht vom Verkehrserreger abhängig sein. Deshalb ist der „Schienenbonus“ als nicht mehr zeitgemäß anzusehen, und von den niedrigeren Werten für Straßenprojekte 55/45 dB Tag/Nacht auszugehen und ist darüber hinaus zu fordern dass die WHO Night-Noise Guidelines mit 40dB (Nacht) zur Anwendung gelangen, es handelt sich um Empfeh-

lungen doch ist es Umwelt/humanmedizinisch geboten dieser zu folgen bzw. liegt es im Ermessen der Sachverständigen entsprechende Vorschreibungen zu machen.

Aus den genannten Erkenntnissen folgt weiters, dass passiver Lärmschutz nicht ausreichend ist, sowie Lärmmessungen der Ist-Belastung bei Anrainern erfolgen müssen, wenn sie technisch möglich sind.

Wie ersichtlich sind durch Vorschreibungen der UVP Gutachter auch Verbesserungen beim Lärm zu verzeichnen doch ist für uns nicht gewährleistet dass dies im ausreichenden Maße passiert ist.

Auf Basis der Konsultation eigener Lärm SV, die heute in der Verhandlung nicht anwesend sein können, erscheinen die vorgesehenen Lärmschutzwände zu niedrig hingegen „zughohe“ Ausführung geboten.

Fragen an die SV der Behörde nach ihrer Einschätzung zu den Maßnahmen und zur WHO „Night Noise Guideline“ werden gerichtet.

Angesprochen wird auch im Bereich Humanmedizin inwieweit der SV Kombiwirkungen von Lärm und Luftschadstoffe auf die Gesundheit berücksichtigt hat

Weiters wird an die Projektwerberin und den SV für Lärmschutz und Erschütterungen die Frage gerichtet, nach Fehler, Fehlerfortpflanzung- und Genauigkeit von Mess- und Berechnungs- bzw. Modellierungsergebnissen und davon abgeleiteten aggregierten Gesamtergebnissen.

Die Mitteilungen, insbesondere jene, dass vor Erteilung einer Betriebsgenehmigung Kontrollmessungen durchgeführt werden die die Ungenauigkeiten der Modellierung neutralisieren werden ohne Wertung zur Kenntnis genommen.

### **S1, Stadtstraße**

Ökobüro legt Wert darauf, dass mit dem gegenständlichen Projekt keine Vorleistungen für benachbarte Straßenprojekte erbracht werden. Die Erklärung der ÖBB (Projektleitung) dass die für eine (Unter-) (Unter-) Querung des Marchegger Astes durch eine eventuelle Stadtstraße erforderliche Brücke im Bereich Aspener Straße nicht von der ÖBB präventiv errichtet wird- eine derartige Brücke oder ähnliche Vorkehrungen sind nicht Bestandteil der Planung - wird begrüßt.

In Bestätigung der Ausführungen der Behörde/Verhandlungsleitung sowie der ÖBB wird darauf hingewiesen dass im Gegensatz zu den Ausführungen des Vertreters der Stadt Wien (Stadtbaudirektion) weder für S1 Spange Flugfeld noch der „Stadtstraße“ ein eingereichtes Projekt geschweige denn eine Trassenfestlegung existiert. Aus Kenntnis des Verfahrensstands und Gangs der „S1 Schwechat-Süßenbrunn folgt weiters, dass eine Realisierung in absehbarer Zeit nicht zu erwarten ist bzw. überhaupt fraglich ist. Vergleichbare Straßenprojekte brauchen 2,5 bis 3 Jahre allein für die Vollständigkeitsprüfung. Ein Baubeginn für Stadtstraße oder S1- Spange im Jahr 2017 bei Einreichung 2014 ist daher unrealistisch.

### **VERKEHR**

Für die Beurteilung der Umweltauswirkungen des Projekts sind auch Aspekte relevant die nicht unmittelbar dessen Bestandteil bilden. Dazu gehören der Betrieb auf der Strecke bzw. die Errich-

tung von Auxiliaranlagen wie Park & Ride etc. In diesem Sinne ist ein ausgewogenes Nebeneinander von überregionalen Verkehren auf der Strecke und die Errichtung von Park & Ride Anlagen zur positiven Beeinflussung des Modal Split zu fordern. Annahmen bzw. Prognosen über die Entwicklung dieser Parameter sind auch erforderlich, um überhaupt eine Umweltbewertung vornehmen zu können

Im Bereich der Prognosen wird darauf hingewiesen dass die Zieljahre 2025 den in Aussicht genommenen Realisierungshorizont von 2030 deutlich unterschreitet – in Konflikt zu den Normierungen des UVP-G 2000, die auch auf die Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen abstellen und aus denen das Erfordernis eines über den Inbetriebnahmezeitpunkt hinausreichenden Prognosezeitraum abzuleiten ist. Dem wäre mit einer deutlichen Straffung des Zeitplans anzuhelfen da der derzeitige nicht technisch bedingt (vgl. Realisierungshorizont Rahmenplan 2005 2014-2020 für das Gesamtprojekt) sondern Resultat anderer Entscheidungsebenen

Im Bereich der neu zu errichtenden Eisenbahnbrücke über die March bei Marchegg wäre im Sinne einer umweltfreundlichen Forcierung nichtmotorisierter Verkehrsträger eine Querungsmöglichkeit für Rad und Fußgänger anzustreben. Wie die Projektwerberin ausführt ist eine solche nicht geplant, gibt es aber Präzedenzfälle für eine derartige Kombination. Ökobüro regt an, eine solche zu überdenken bzw. das Brückentragwerk so zu planen dass einer- auch nachträglichen Realisierung keine Hindernisse in den Weg gelegt werden. Die erforderliche Bilateralität der Planung gilt für das Projekt insgesamt und ist ebenso wenig Hindernis wie die „Chuck Norris“ Brücke zwischen Devinska Nova Ves und Schlosshof.

## **NATURSCHUTZ**

Im Wissen, dass auch noch ein Naturschutzverfahren erfolgt, wird unter Verweis auf das UVP-G 2000 das Tiere Pflanzen Lebensräume zum Verfahrensgegenstand macht, ausgeführt:

Die Vorschreibungen des SV Kollar Sicherungen der Oberleitung gegen Vogelschlag insbesondere im Bereich der Marchquerung Maßnahmen nach dem zukünftig geltenden Stand der Technik auszuführen wird zustimmend zur Kenntnis genommen, jedoch der in diesem offenbar von rascher Entwicklung gekennzeichneten Feld derzeit gültige Stand der Technik erfragt. Auf die Alte Donau im Bereich Floridsdorfer Wasserpark mit der dort befindlichen Graureiherkolonie und der Querung Schnellbahnbrücke wird hingewiesen.

Auf die besondere Bedeutung des grenznahen Bahndamms im Bereich der 4 Figuren für die gefährdete Würfelnatter wird aufmerksam gemacht. Es handelt sich lt. Forschungsergebnissen Mag Sztatecsny/Univ. Prof. Dr. Hödl (Universität Wien) hierbei um einen Standort von überregionaler Bedeutung und einen von in Österreich beispielloser Dichte. Demzufolge die Frage an den SV die in Aussicht genommenen Ausgleichsmaßnahmen näher zu präzisieren und auch die Frage ob diese nicht nur vom Flächenausmaß sondern auch qualitativ ausreichend sind. Eine Ersatz Dammschüttung unter „injektion“ von Altholz (zur Schaffung von geeigneten Habitaten im Damminneren) wird als technisch durchaus realisierbar angeregt und eine eingehende Prüfung dieser Lösung gefordert. Dies wird wohl Gegenstand im Naturschutzverfahren sein, auch wenn der zu bestellenden ökologische Bauaufsicht viele Detailfragen zur Vor-Ort Entscheidung vorbehalten sein werden,



sind diese Ausgleichsmaßnahmen von Bedeutung und Ausmaß eine im Vorfeld näher zu klärende Frage.

Hinsichtlich zusätzlicher Barrierewirkung ergeht die Frage an den zuständigen Sachverständigen für Wildökologie (Kühnert) hinsichtlich Erhalts des Alpen-Adria Korridors für Wildtiere und zu erwartender Auswirkungen

Weiters an den SV für Naturschutz betreffend Amphibienwanderung (va zwischen den süd- aber auch nordseitig („Tümpel im Wald“) des Bahndamms im Bereich Marchegg- Staatsgrenze situierten Amphibienstandorte inwieweit hier Bedingungen verschlechtert, bzw. demzufolge Maßnahmen erforderlich sind.

Nachdem die genaue Art der Realisierung des Brückentragwerks in der UVE noch unklar und nicht entschieden war, hat Ökobüro in den Einwendungen dies auch mit Fragezeichen versehen. Der SV für Gewässerökologie schien im UVP Gutachten in der Stellungnahme zur Einwendung alle Eventualfälle als abgedeckt zu beschreiben und wurde aufgefordert diese Stellungnahme zu präzisieren.

Ökobüro schließt sich der Forderung der NÖ Umweltanwaltschaft (Fr. Kaspar) nach einem Ablaufplan für Ausgleichsmaßnahmen an.

Ökobüro, vertreten durch Herrn Wolfgang Rehm e.h.

**Stellungnahme von Herrn Wolfgang Rehm, 2294 Marchegg, Friedweg 11 als Landwirt, Grundeigentümer und Wasserrechtsinhaber in der KG Marchegg:**

Unter Bezugnahme auf die erhobenen Einwendungen und die Beantwortung durch den Sachverständigen erfolgt die Frage nach der Präzisierung der Situierung der im Bereich Bahnhof Marchegg geplanten Grundwasserabsenkung. Grundwasserdrainage. Mein Feldgrundstück Parzellennummer 723 ist nördlich des Bahndammes situiert, die Grundwasserströmungsrichtung in diesem Bereich meines Kenntnisstandes nach von SW nach NO, im Bereich Meisterberg existieren Hangwässer (vgl. Lazarusquelle im Bahnhof Marchegg). Die Ackerfläche ist sandig und von geringerem Wasserspeichervermögen gekennzeichnet. Der SV hat im UVG ausgeführt dass eine Beeinträchtigung nicht zu erwarten ist und auf ein Beweissicherungsprogramm verwiesen. Ich stelle daher die Frage was passiert, wenn es sich im Zuge der Beweissicherung wider Erwarten zeigt, es doch zu Auswirkungen kommt. Sind dann (neben dem Verweis auf den Zivilrechtsweg) doch Maßnahmen vorgesehen, bzw. dies möglich. Offen bleibt weiter die Frage nach der Transparenz der Beweissicherungsergebnisse.

Wolfgang Rehm e.h.

**Stellungnahme des Sachverständigen für Ökologie, Dr. Hans Peter Kollar, zur Stellungnahme von Herrn Wolfgang Rehm für die NGO „Ökobüro“:**

Es wird unter Bezugnahme auf Aussagen im Teilgutachten Ökologie der Stand der Technik hinsichtlich Markierung von Freileitungen gegen Vogelkollisionen hinterfragt. Dazu wird ausgeführt, dass der Stand der Technik bei Hochspannungsleitungen Markierung des Erdseils mit schwarz-weiß gefärbten „bird flaps“ ist, das Thema ist aber in Entwicklung und der Stand der Technik be-

sonders bei Freileitungen im Zusammenhang mit Bahnlinien gegenwärtig nicht beschreibbar. Der entsprechende Auflagenvorschlag mit der Forderung eines Detailkonzeptes vor Umsetzung trägt diesem Umstand Rechnung.

Zudem wird die ausreichende Berücksichtigung der Würfelnatter im Bereich der Marchbrücke im Projekt hinterfragt. Es wird ausgeführt, dass in diesem Fall eine sehr spezifische Situation vorliegt: Die starken Bestände der Würfelnatter an dieser Stelle sind großteils darauf zurückzuführen, dass durch Maßnahmen im Zuge des Eisenbahnbetriebs über Jahrzehnte hinweg Hohlräume im Eisenbahndamm entstanden sind, die nun in Verbindung mit den unmittelbar angrenzenden Gewässern und Strukturen in der Aulandschaft einen sehr geeigneten Lebensraum für die Art darstellen. Dieser spezifischen Situation Rechnung tragend, ist im Projekt vorgesehen, Ersatzlebensräume im unmittelbaren Umfeld des Eingriffs unter Betreuung einer ökologischen Bauaufsicht und mit speziellen Strukturierungsmaßnahmen zu initiieren. Während des Baus soll der Bereich amphibien- und reptiliensicher abgegrenzt, vorhandene Individuen abgesammelt und in geeignete Lebensräume verbracht werden. Diese Maßnahmen werden als geeignet und ausreichend erachtet, nachteilige Auswirkungen auf das Vorkommen der Würfelnatter weitgehend zu vermeiden, wenn auch natürlich kein zweiter Damm mit entsprechenden Hohlräumen hergestellt werden kann. Weitere Vorschläge zur konkreten Umsetzung und Ausgestaltung der Maßnahmen, die seitens des Einwenders angekündigt werden, sollten auch nach Auffassung des Sachverständigen durchaus in das Naturschutzverfahren einfließen.

Es wird hinterfragt, ob die vorgesehenen Maßnahmen ausreichen, bestehende Amphibienkorridore auch nach Verbreiterung der Bahnstrecke aufrecht zu erhalten. Dazu wird ausgeführt, dass auch vor dem Hintergrund von Erfahrungen des Gutachters im Naturraum in der Betriebsphase keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Konnektivität des March-Thaya-Korridors für Amphibien zu erwarten sind, da die vorgesehene Verbreiterung des vorhandenen Brückenbauwerks eine unerhebliche Verbreiterung des beschatteten Bereichs für Amphibien, die im Übrigen häufig in der Nacht wandern, bedeutet. Zudem wird darauf hingewiesen, dass der Lebensraum entlang der Ufer ansonsten weitgehend unverändert bleibt. In der Bauphase ist das vorgesehene Maßnahmenpaket auf dem Stand der Technik mit Absammeln und mobiler Amphibienleiteinrichtung geeignet, eine Unterbrechung von Wanderwegen und des flussbegleitenden Korridors zu verhindern.

Dr. Hans Peter Kollar e.h.

**Stellungnahme des Sachverständigen für Geologie und Hydrogeologie, Univ. Prof. Dr. Leopold Weber zur Stellungnahme von Herrn Wolfgang Rehm als Landwirt, Grundeigentümer und Wasserrechtsinhaber in der KG Marchegg:**

Grundstück 723 befindet sich westlich des Bahnhof Marchegg und nördlich der Trasse. Der Untergrund wird aus tertiären Sedimenten aufgebaut, die nicht als Grundwasserträger in Erscheinung treten (siehe Längenschnitt, Plan-Beilage E 05 15 E). Darüber hinaus ist festzustellen dass das gg. Grundstück von den Auswirkungen der Drainagemaßnahmen im Bereich des Bf Marchegg nicht betroffen ist.

Allfällige Auswirkungen der Drainagemaßnahmen werden durch das hydrogeologische Beweissicherungsprogramm erfasst.

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

**Stellungnahme der „Bürgerinitiative zur Umweltverträglichkeitsprüfung zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung der ÖBB Strecke 117, Stadlau – Marchegg“, vertreten durch Sprecher Herr Mag. Alexander Perl, Alois-Prager-Straße 39, 2283 Obersiebenbrunn:**

#### **Lärm- und Erschütterungsschutz:**

Die Messungen wurden außerhalb der Zuckerkampagne der Agrana durchgeführt. Die Messungen sind daher unzureichend.

Im Bestand des Fachberichtes Schalls wurden nicht als Bestand berücksichtigt

- Windpark Marchfeld Mitte (UVP RU4-U-624/012)
- Ex-post-Umweltverträglichkeitsbericht zum Vertragsverletzungsverfahren Nummer 2006/4959 betreffend 15 Projekte auf dem Flughafen Wien (..3. Piste)

Dies stellt eine Verletzung einer Verfahrensvorschrift dar.

Die Kumulierung von Immissionen sämtlicher Projekte (u.a. der o.a.) müssten im Umweltverträglichkeitsgutachten aufgenommen werden bzw. sind im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung zu würdigen. Eine Nichtbeachtung stellt eine rechtswidrige Vorgangsweise im Sinne des EU-Rechtes dar.

Dies ist insbesondere auf die Auswirkungen des Schutzfaktors Mensch durch die Humanmedizin zu berücksichtigen. Wer überprüft schlussendlich die gesamte Lärmbelastung der Bewohner der Bahnsiedlung Obersiebenbrunn bzw. der Marktgemeinde Obersiebenbrunn? Wieviel an Lärmbelastung kann der Bevölkerung noch zugemutet werden?

Durch Nichtberücksichtigung der Kumulierungswirkungen werden immer wieder neue Lärmgrenzen geschaffen, die im nachfolgenden Verfahren als gegeben gesehen werden. Die negativen Auswirkungen auf den Schutzfaktor Mensch nehmen daher bei jedem Verfahren zu. Eine Gesamtbetrachtung der Lärmbelastung sämtlicher Projekte gemeinsam würde zu anderen Schutzmaßnahmen bzw. zu einer Versagung einzelner Projekt führen.

Nur durch diese „Salami-Taktik“ (Umweltverträglichkeitsprüfungen für die einzelnen Projekte ohne Rücksicht auf die anderen) der Genehmigungen werden einzelne Projekte als umweltverträglich eingestuft, die in einer gesamthaften Betrachtungsweise nicht die Genehmigung finden würden.

#### **Überführung L9:**

Entlang der Bahnstrecke wurden mehrere Unterführungen vorgesehen. Laut Stellungnahme ist aus geologisch-hydrogeologischen Gründen eine Unterführung machbar. Aufgrund der unter Lärm- und Erschütterungsschutz angeführten zusätzlichen Belastungen der Bevölkerung (u.a. Windpark und Infraschall) wird eine Unterführung gefordert, da diese eine geringere Belastung für den Schutzfaktor Mensch darstellt (Lärm- und Schallbelastung). Darüber hinaus ist der Schwerverkehr bei der Rübenkampagne der Agrana (September bis Februar) zu berücksichtigen. Dieser und

der normale Zubringerverkehr von Seiten der Marktgemeinde Leopoldsdorf und südlich liegender Gelände wirken sich auch negativ auf die Häuser aus, die bei der Abfahrt der L9 von der Überführung liegen (Lichtkegel, An- und Abbremsungen). Die Verkehrszahlen steigen auch aufgrund der Zunahme des landwirtschaftlichen Verkehrs an (Wegfall von Eisenbahnquerungen/ Feldwege für Landwirte insbesondere Richtung Untersiebenbrunn). Die Berechnungen des Verkehrsaufkommens sind daher unzureichend.

Die Überführung rein aus Kostengründen – wie in der mündlichen Verhandlung von Seiten der ÖBB ausgeführt – einer Unterführung vorzuziehen, ist sachlich nicht gerechtfertigt. Der Schutzfaktor Mensch geht vor.

#### **Verkehr (Eisenbahn/ Schiene/ EB):**

Die Stellungnahmen des Gutachters: „Für den Vollausbau (Modul 2) ist bei der erwartbaren Zunahme der öffentlichen und halb öffentlichen Zubringer (Buslinien, Sammeltaxi, Anruftaxi) eine Erweiterung der Park & Ride-Anlage am Bf. Siebenbrunn Leopoldsdorf ebenfalls **nicht zwingend erforderlich**.“ Ist wie – in der mündlichen Verhandlung besprochen - so nicht verständlich und widerspricht den Aussagen in anderen Teilen der UVE (siehe auch Marktgemeinde Leopoldsdorf). Es wird ersucht, dass der Gutachter diese Aussage konkretisiert bzw. zurücknimmt. Die derzeit bestehende Park & Ride-Fläche weist nämlich am Istbestand schon keine Flächen auf. Wie soll daher bei Ausbau der Bahnstrecke eine Erweiterung nicht zwingend erforderlich sein?

#### **Verkehr Straße:**

Die Verlegung der Einmündung der neuen Umfahrungsstraße L9 in die bestehende Bahnhofsstraße Richtung Norden würde in Verbindung mit neu zu schaffenden Park & Ride-Flächen südlich der Bahn (Bahnhof Obersiebenbrunn) die bestmögliche Variante für alle Beteiligten darstellen. Diese Variante ist im Projekt zu verfolgen.

Mag. Alexander Perl e.h.

#### **Stellungnahme des Sachverständigen für Geologie und Hydrogeologie, Univ. Prof. Dr. Leopold Weber zur Stellungnahme Mag. Alexander Perl:**

Stellungnahme zum Vorbringen von Mag. Alexander Perl zur Frage der Machbarkeit einer Unterführung der L9:

Zur Frage der Machbarkeit einer Unterführung der L9 wurde im FB4 des UVG aus geologisch hydrogeologischer Sicht Stellung wie folgt Stellung bezogen:

Aus geologisch – hydrogeologischen Gründen ist eine Unterführung machbar. Im Gegensatz zur Überführung führt diese jedoch zu einer merkbar größeren quantitativen und qualitativen Beeinflussung des Grundwassers während der Bauphase (vergleichbar mit Objekt SM15).

Während des Regelbetriebes würden sich die quantitativen und qualitativen Auswirkungen gegenüber einer Überführung nicht ändern.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass nicht ausgeschlossen werden kann, dass durch die Wasserabsenk- und Wasserhaltungsmaßnahmen belastetes Wasser aus einer östlich gelegenen Verdachtsfläche angezogen werden könnte.

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

**Stellungnahme des Sachverständigen für Humanmedizin, Univ. Prof. Dr. Manfred Neuberger zur Stellungnahme von Mag. Alexander Perl (Bürgerinitiative):**

Kombinationswirkungen und Interaktionen von Immissionen wurden in meinem Gutachten berücksichtigt, indem Dosis-Wirkungsbeziehungen aus epidemiologischen Studien und daraus abgeleitete Grenzwerte verwendet wurden. Die Kumulierung von Immissionen bewilligter Projekte fand ebenfalls Berücksichtigung. Die Humanmedizin hat bestehende Nutzungen zu betrachten und nicht wie die Raumplanung Widmungen. Ein Zusammenwirken von Bahnlärm mit den Immissionen des über 1000 m entfernten Windparks ist nicht zu erwarten. Zum Schwerverkehr der Agrana ist anzumerken, dass das gegenständliche Projekt die Immissionsbelastung großräumig reduzieren wird, was vor allem auch für die Luftbelastung in der Zeit von September bis Februar gilt, und zwar umso mehr es gelingt, Transporte von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Lichtimmissionen wurden ebenfalls beurteilt und keine unzumutbaren Belästigungen prognostiziert.

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

**Stellungnahme von Frau Christina und Rudolf Nemeč, 2282 Glinzendorf, 78:**

Ich bin durch das gegenständliche Vorhaben wie folgt betroffen:

Wir sind Anrainer der Bahn. Die Entfernung der Grundgrenze bis zum alten Gleis Mitte beträgt 8,5m. Die Grundgrenze bis zum Wohnhaus ist nochmals 9,15 m entfernt. Wenn eine Lärmschutzwand gebaut wird haben wir keine Sonne mehr und das Haus ist unverkäuflich!

Ich fordere daher:

Persönliche Information/Gespräch, eventuell eine Lärmschutzwand aus Glas beim Grundstück oder eine Grundstücksablöse?

Christina Nemeč e.h.

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

Ich bin durch das gegenständliche Vorhaben wie folgt betroffen:

Das Grundstück befindet sich in Untersiebenbrunn auf der Bahnstraße, angrenzend an das Bahnareal im Projektgebiet.

Ich wende zum Vorhaben ein:

Frau Eugenie Pochop ist mit der geplanten Straßenüberführung nicht einverstanden, da dies einen massiven Eingriff in ihr Eigentum bedeuten würde. Bei dieser Variante würde ein Teil vom Grundstück abgeschnitten und das Wohnhaus müsste geschliffen werden.

Ich fordere daher eine neue Planung dieser Überführung.

Liane Mikulics e.h.

**Stellungnahme von Herrn Stippernitz Josef, Dorfstraße 21, 2284 Untersiebenbrunn:**

Ich bin durch das gegenständliche Vorhaben wie folgt betroffen:

Laut den uns zur Verfügung stehenden Informationen ist im Zuge des oben angeführten Bauprojektes die Schließung von mehreren Bahnübergängen im Gemeindegebiet von Untersiebenbrunn geplant. Als Eigentümer und Bewirtschafter von landwirtschaftlichen Flächen im Raum Untersiebenbrunn sind wir von diesen Schließungen direkt betroffen, da die Bahnlinie zwischen unserem Hof und den Ackerflächen liegt. Es kommt dadurch zu erheblichen Verlängerungen der Wegzeiten und somit zu eindeutigen Bewirtschaftungserschwernissen.

Ich fordere daher:

Aus diesem Grund ersuchen wir, das geplante Begleitwegenetz so auszuführen, dass eine behinderungsfreie Benützung mit ortsüblichen landwirtschaftlichen Maschinen und Geräten möglich ist. Ein Ausbau in Form von asphaltierten Begleitwegen bzw. einer Befestigung mit geeignetem Grärdmaterial ist unserer Ansicht nach daher unbedingt erforderlich. Insbesondere ist der Ausbau der Begleitwege in Richtung zum Lagerhaus Obersiebenbrunn sowie zur Zuckerfabrik Leopoldsdorf von größter Wichtigkeit, um die entstehenden Bewirtschaftungserschwernisse für die betroffenen Landwirte zumindest teilweise zu verbessern. Die Erhaltung der Wege in einem geeigneten Zustand muss ebenfalls gewährleistet werden.

Ich wende zum Vorhaben ergänzend ein:

Wir haben unsere Bedenken bereits in einem Schreiben an die Gemeinde Untersiebenbrunn sowie an die ÖBB Infrastruktur AG vom 10.07.2013 mitgeteilt und erlauben uns, in der Anlage das erwähnte Schreiben beizulegen.

Stippernitz Josef e.h.

**Stellungnahme von Herrn Ing. Gerhard Nestler, §31a Gutachter zu Stellungnahme von Herrn Stippernitz Josef:**

Im Bereich von Untersiebenbrunn kommt es zur Auflassung von Eisenbahnkreuzungen. Im Rahmen des eingereichten Projektes sind auf geeignete Weise neue niveaufreie Eisenbahnquerungen geplant. Diese entsprechen dem § 20 des EibG. Weiters kann festgehalten werden, dass es zu keinen wesentlichen Umwegfahrten aufgrund der neuen Querungen kommen wird.

Somit kann festgehalten werden, dass die neuen Querungen in geeigneter Form geplant sind.

Ing. Gerhard Nestler e.h.

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

Ich, Eweline Bach geb 30.5.1959 bevollmächtige meinen Ehemann Marius Bach geb 9.4.12960 mit der uneingeschränkten Vertretung meiner Interessen bezüglich d. Projektes der ÖBB PEFO 13 Stadlau Marchegg.

Ich bin durch das gegenständliche Vorhaben wie folgt betroffen:

Besitz von Glashaus, Freilandflächen, Direktvermarktung.

Wahrscheinlich keine reibungslose Produktion durch die Bautätigkeit mehr möglich (durch Emission, Lärm, Staub).

Ich wende zum Vorhaben ergänzend ein:

Brunnen-, Grundwasserveränderung durch Bautätigkeit (Staub, etc.).

Grundwasserabfall, wer kommt für die Instandsetzung dieser Grundwasserveränderung auf?

Gewisse Zufahrten werden nicht mehr möglich sein. Aller Wahrscheinlichkeit nach muss Einfriedung versetzt werden (Zaun, Abdeckungen u dgl.).

Es ist in weiterer Folge mit Einbußen zu rechnen, bei Produktion und Direktvermarktung.

Ich fordere daher, dass ein Kompromiss gefunden wird.

Durch diese Inanspruchnahme kommt es zu einer Entwertung der Teile der Grundstücke. Durch diesen Bau werden doch maßgebliche existenzielle Faktoren beeinflusst. Bitte um einvernehmliche Lösung.

Bach Marius e.h.

**Stellungnahme des Sachverständigen für Geologie und Hydrogeologie, Univ. Prof. Dr. Leopold Weber zur Stellungnahme von Frau Bach, Contiweg 12:**

Es wird befürchtet, dass es im Zuge der Bauarbeiten zu „Brunnen-, Grundwasser-veränderungen durch Bautätigkeit (Staub, etc), zum Grundwasserabfall komme.

Gutachterliche Stellungnahme:

Aus den Einreichunterlagen ist zu ersehen, dass der in Frage kommende Brunnen die Bezeichnung BR-AS14 trägt (vgl. E 05 49). Des Weiteren ist aus den Unterlagen zu ersehen, dass im unmittelbaren Umfeld das Objekt SM04 „Unterführung Contiweg“ errichtet wird. Aus dem geologisch – hydrogeologischen Längenschnitt E 05 11 ist zu entnehmen, dass das Bauwerk mit seiner Fundamentunterkante (Aushubtiefstes) nicht in den Grundwasserkörper hineinragt, somit auch keine Wasserhaltungsmaßnahmen erforderlich sind. Eine quantitative Beeinträchtigung des Grundwasserkörpers (z.B. Grundwasserabsenkung) ist daher auszuschließen.

Da das Bauwerk mit seinen Fundamenten auch nicht in den Grundwasserkörper einbindet, können auch qualitative Grundwasserbeeinträchtigungen ausgeschlossen werden.

Somit sind weder während der Bauphase noch während des Regelbetriebes Änderungen des Grundwasserniveaus oder der Grundwasserabströmungsrichtung gegeben. Zudem befinden sich im unmittelbaren Umfeld auch keine Verdachtsflächen, die durch die Baumaßnahme direkt oder

indirekt berührt werden und so zu einer Beeinträchtigung des Grundwasserkörpers in qualitativer Sicht führen können.

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

### **Stellungnahme von Herrn Christian Selbach, Obere Augasse 4, 2035 Eckartsau:**

Ich bin durch das gegenständliche Vorhaben wie folgt betroffen:

Anrainer von Bahnhofstraße 12 (Parzellennummern 601/01, 600/04 und 601/1, 602 und 603) und Vertreter von Anrainer (Marlies Fritz-Selbach) Bahnhofstraße 11 (Parzellennummern 604/01 und 604/02).

Besitzer der Landwirtschaftliche Fläche westlich vom Bahnhof Siebenbrunn-Leopoldsdorf mit der Parzellennummer 626/3.

Die Schallberechnung ist nicht korrekt. Die besondere Ruhelage der Wohnhäuser am Ende der Bahnhofstraße 10 bis 14 wurde nicht ausreichend berücksichtigt. Die Liegenschaft Bahnhofstraße 12 als ehemaliger landwirtschaftlicher Betrieb ist mit einem besonderen Freiraumschutz zu versehen. Die Gartenanlagen, welche auch in die angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen hineinragen (Liegenschaften Bahnhofstraße 11, 12 und 13), müssen entsprechend geschützt werden. Die Annahme der bewohnbaren Flächen auf der Liegenschaft Bahnhofstraße 12 ist nicht korrekt:

- 1) Der vordere Bereich auf der östlichen Seite des Hauses wurde irrtümlich als Nebenfläche ausgewiesen. Zwei Fenster in der Südfassade und zwei Fenster in der Ostfassade müssen in der Berechnung berücksichtigt werden.
- 2) Das Blechtor in der östlichen Einfahrt Bahnhofstraße 12 wurde in der Berechnung nicht berücksichtigt (oder als andauernd offen angenommen).

Ich fordere daher eine Verbesserung des Lärmschutzes im östlichen Bereich der Bahnhofstraße (Liegenschaften Nummer 10 bis 14).

Aufgrund des Bauvorhabens kommt es zu einer Wertminderung der Liegenschaften Bahnhofstraße 11 und Bahnhofstraße 12. Nachträgliche Zubauten und eventuell neue höhere Häuser müssten im Bedarfsfall mit Schallsicherungsmaßnahmen ausgestattet werden, welche höhere Baukosten bedeuten. Bei einem eventuellen Verkauf ist aufgrund der tatsächlich höheren Lärmbelastung und auch nur durch das subjektive Empfinden eines potenziellen Käufers ein niedrigerer Preis erzielbar. Auf der Liegenschaft Bahnhofstraße 11 ist von der Terrasse aus direkte Sicht auf die Bahntrasse möglich (schräg einsehbare Lücke zwischen Lärmschutzwand und Wartebereich). Durch den zu erwartenden Baulärm während der Umbauphase ist es für mich derzeit nicht möglich eine langfristige Planung für die von mir soeben übernommene Liegenschaft Bahnhofstraße 12 zu machen. Durch die erhebliche Erhöhung der Zugfahrten von Güterzügen in der Nacht und auch das bisher noch nicht dagewesene Auftreten von Eilzügen, welche mit  $V_{max} 160$  auch in der Nacht am Bahnhof durchfahren, kommt es zu einer Wertminderung der angrenzenden Liegenschaften.



Ich fordere daher eine entsprechende Entschädigungszahlung für die Liegenschaften Bahnhofstraße 11 und Bahnhofstraße 12 und die entsprechend zugehörigen Freiflächen.

Bezüglich der Park & Ride Anlage am Bahnhof Siebenbrunn-Leopoldsdorf, welche in dem derzeitigen Zustand nicht optimal gestaltet ist und zu Unannehmlichkeiten der Anrainer führt, habe ich folgende Änderungswünsche:

- 1) Die Telefon- und Stromleitung zum Bahnhofsgebäude sollte im Zuge der Neugestaltung des Bahnhofes Siebenbrunn-Leopoldsdorf unter die Erde gelegt werden.
- 2) Parkplätze für einspurige Kraftfahrzeuge (Mopeds, Motorräder, usw.) sollen nicht wie derzeit direkt vor Wohngebäuden entstehen.
- 3) Fahrradabstellplätze sollten in ausreichender Zahl, mit Überdachung und verbessertem Zugang vorhanden sein.
- 4) Ausreichend Parkplätze sollten am Ende der Bahnhofstraße im nicht bewohnten Bereich vorhanden sein.
- 5) Eine entsprechende Umkehrmöglichkeit für Busse sollte vorhanden sein.

Ich fordere deshalb den Umbau der Park & Ride Anlage im Zuge des Umbaus des Bahnhofes Siebenbrunn-Leopoldsdorf unter Einbeziehung der Anrainer.

Vom Projekt wird für ein Sickerbecken ein Teil der landwirtschaftlichen Fläche mit der Parzellennummer 626/3 beansprucht. Durch ein Versetzen des Sickerbeckens auf die Südseite der Bahntrasse auf Bahngrund wäre eine Grundablöse nicht erforderlich. Der auf der Südseite vorhandene Bahngrund wird auch für eine Zwischenlagerfläche nicht zu 100 % genutzt. Ich wäre bereit, auf dieser landwirtschaftlichen Fläche für eine temporäre Zeit eine entsprechende Fläche zur Verwendung als Zwischenlager zur Verfügung zu stellen. Alternativ ist zu prüfen, ob die bei ähnlichen Situationen zwei kleine Sickerbecken jeweils rechts und links der Bahn errichtet werden können.

Ich fordere deshalb die Planung des Sickerbeckens, etwa bei km 18,00, zu prüfen und mit möglichst geringem zusätzlichem Grundbedarf zu realisieren.

Selbach Christian e.h.

**Stellungnahme des Sachverständigen für Humanmedizin, Univ. Prof. Dr. Manfred Neuberger zur Stellungnahme von Herrn Selbach Christian vom 02.04.2014:**

Im gegenständlichen Projekt wurde ein umfangreicherer Freiraumschutz vorgeschrieben, als in der SchIV vorgesehen. Die Lärmschutzmaßnahmen für die Liegenschaft Bahnhofstraße 12 sind aufgrund der vorliegenden Immissionsberechnungen, die von Herrn Ing. Lassnig überprüft wurden, ausreichend.

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

**Stellungnahme des Sachverständigen für Wasserbautechnik, Oberflächengewässer, Dipl.-Ing. Peter Flicker zur Stellungnahme von Herrn Selbach Christian:**

Nach Stand der Technik ist für die Entwässerung von Eisenbahnanlagen die Sammlung des Niederschlagswassers und nachfolgende Reinigung über eine Bodenfilterschicht (Versickerungsbecken mit vorgeschaltetem Absetzbecken) erforderlich. Durch diese Entwässerungseinrichtung wird zugleich der Störfall – Austritt von wassergefährdenden Stoffen bei Unfällen – abgedeckt, da diese Stoffe im dichten Absetzbecken zurückgehalten werden. Es ist erforderlich, die Versickerungsbecken gleichmäßig über die gesamte Trassenlänge zu verteilen, damit nur begrenzte Trassenabschnitte in jeweils ein Versickerungsbecken und danach ins Grundwasser entwässern, damit im Vergleich zum Bestand keine wesentliche quantitative Veränderung der Grundwasserverhältnisse auftritt. Dadurch ergibt sich die Notwendigkeit alle 500 bis 1000 m ein Versickerungsbecken anzuordnen. Beim gegenständlichen Becken nach Angabe der Partei ca. bei km 18,0 handelt es sich um das Becken N18, km 18,260, nördlich der Trasse. Die benachbarten Becken liegen bei km 17,460 und 18,950, in einem Abstand von 800 bzw. 700 Meter.

Die Sammlung und nachfolgende Reinigung des Niederschlagswassers auf die Bahntrasse und die Vorsorge für den Störfall ist unbedingt erforderlich, das es sich in diesem Bereich um ein Grundwasserschongebiet handelt. Eine ca. gleichmäßige Verteilung der Versickerungsbecken über die gesamte Trasse ist erforderlich um keine nachteiligen quantitativen Auswirkungen auf die Grundwasserverhältnisse zu verursachen. Die Abmessungen des Versickerungsbeckens ergaben sich aus dem zugrunde zu legenden Bemessungsfall eines 10-jährlichen Niederschlags. Das Becken ist aus fachlicher Sicht erforderlich. Kleinräumige Verschiebungen des Beckens um einige 10 Meter unter Beibehaltung der Beckenabmessungen bzw. der hydraulischen Kapazität würden an der Funktionsfähigkeit der Entwässerungsanlage nichts ändern.

Dipl.-Ing. Peter Flicker e.h.

**Stellungnahme des Sachverständigen für Geologie und Hydrogeologie, Univ. Prof. Dr. Leopold Weber zur schriftlichen Stellungnahme des Bundesministeriums für Wissenschaft, Familie und Wirtschaft (Montanbehörde):**

Die Stellungnahme des Bundesministeriums für Wissenschaft, Familie und Wirtschaft (Montanbehörde) vom 5. März 2014 wird zustimmend zur Kenntnis genommen.

Zum Hinweis, wonach aus mineralrohstoffrechtlicher Sicht für die durch den Eisenbahnbau verlorengegangenen Abbauflächen „Ersatzflächen“ im selben Ausmaß geschaffen werden sollen, wird wie folgt bemerkt:

Da es sich bei den gg. mineralischen Rohstoffen um grundeigene mineralische Rohstoffe im Sinne des § 5 MinroG (Sande, Kiese) handelt, ist auf die jeweiligen Grundbesitzverhältnisse Rücksicht zu nehmen. Eine Ersatzfläche hat nur dann einen Sinn, wenn diese unmittelbar an die jeweilige Bergbauberechtigung angrenzt. Eine kleine, vom bestehenden Abbaufeld abgerückte und isolierte Ersatzfläche würde einer nachhaltigen Rohstoffsicherung im Sinne des MinroG sogar widersprechen, weil durch die einzuhaltenden Böschungsneigungen und zu geringen Abbautiefen der Lagerstättenkörper nicht vollständig genutzt werden könnte.

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

**Stellungnahme des Sachverständigen für Geologie und Hydrogeologie, Univ. Prof. Dr. Leopold Weber zur Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG betreffend die Brunnenerhebung neu durch BGG:**

Am Verhandlungstag wurde von der Projektwerberin eine aktualisierte Liste "Angabe zu den Wasserrechten, Verdachtsflächen, Abbaurechten und Ablagerungsflächen bzw. Deponie" vorgelegt. Dabei wurden die nachstehend angeführten Grundwassernutzungen (Trinkwasser-, Nutzwasserbrunnen, Wärmesonden) angeführt, die in den zur Prüfung der Umweltverträglichkeit zur Verfügung gestandenen Unterlagen nicht enthalten waren:

BR-ST12, BR-ST13, BR-ST14, BR-ST15

BR-KA07b, BR-KA07c, BR-KA10, BR-KA11, BR-KA12

BR-HS20a, BR-HS20b, BR-HS20c, BR-HS21a, BR-HS21b, BR-HS21c, BR-HS22a, BR-HS22b, BR-HS22c, BR-HS22d, BR-HS23, BR-HS24, BR-HS25, BR-HS26, BR-HS27, BR-HS28, BR-HS29, BR-HS30, BR-HS31, BR-HS32, BR-HS33

BR-AS16b, BR-AS18, BR-AS19, BR-AS20, BR-AS21, BR-AS22, BR-AS23

BR-BL11, BR-BL12, BR-BL13, BR-BL14, BR-BL15, BR-BL16, BR-BL17, BR-BL18

BR-ES22b, BR-ES22c, BR-ES30b, BR-ES38b, BR-ES60, BR-ES61, BR-ES62, BR-ES63, BR-ES64, BR-ES65, BR-ES66, BR-ES67, BR-ES68, BR-ES69, BR-ES70

BR-PY32,

BR-OB50,

BR-UB75, BR-UB76, BR-UB77, BR-UB78, BR-UB80

BR-SF61

BR-MG60, BR-MG61, BR-MG62, BR-MG63, BR-MG64a, BR-MG64b, BR-MG65, BR-MG66, BR-MG67, BR-MG68, BR-MG69, BR-MG70

Gutachterliche Stellungnahme:

Sämtliche oben angeführten Grundwassernutzungen wurden dahingehend überprüft, ob durch das Bauvorhaben eine quantitative oder qualitative Beeinträchtigung des Grundwasserhaushaltes möglich ist. Dabei wurde auch die mögliche Beeinträchtigung von thermischen Nutzungen überprüft.

Mit Ausnahme der Grundwassernutzungen BR-AS23, und BR-OB50 sind bei den o.a. Grundwassernutzungen auf Grund der Distanzen zur Trasse keine Beeinträchtigungen zu erwarten.

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

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

Aufgrund der Neuerhebung der Grundwassernutzungen hat sich darüber hinaus herausgestellt, dass die Lage der Grundwassernutzung BR-AS15 auf den Planbeilagen lagemäßig nicht korrekt dargestellt ist. Tatsächlich ist der Brunnen derart weit von der Trasse entfernt, dass eine quantitative / qualitative Beeinträchtigung ausgeschlossen werden kann. Da diese Grundwassernutzung im Beweissicherungsprogramm enthalten war, kann diese nunmehr gestrichen werden.

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

**Stellungnahme des Sachverständigen für Raumplanung, Landschaftsbild und Sachgüter  
Dipl.-Ing. Hans Kordina zur schriftlichen Stellungnahme von Büro Sundermann-Plassmann,  
Loibner & Partner vom 31.03.2014**

Pkt. 1. Behandlung der „Seestadt Nord“ aufgrund rechtlich unrichtiger Prämissen

Einwand: Es sei unrichtig, dass die „Seestadt Nord“ noch nicht hinreichend konkret sei.

Wie auf der ersten Seite des „Masterplan Flugfeld Aspern“ festgehalten, ist dieser als „Dokument, das auf der Grundlage eines politischen Grundsatzbeschlusses zur städtebaulichen Entwicklung des Flugfelds Aspern eine verbindliche und gleichzeitig ausreichend flexible Orientierung für den weiteren Planungs- und Umsetzungsprozess“ zu verstehen.

Auf Basis einer flexiblen Orientierungsgrundlage – ohne durch entsprechende Instrumente abgesichert – können zukünftige Entwicklungen bestenfalls abgeschätzt werden. Der Masterplan gibt im Nahebereich der Bahn lediglich angedachte und unpräzise Nutzungen wie „Alle Nutzungen außer Gewerbe und Wohnen“, „Alle Nutzungen außer Gewerbe“, „Gewerbe (Produktion, Lager, Großhandel) und „Vorwiegend Wohnen, flexible Nutzung in allen Geschossen“ vor.

Auch die im Konzept vorgesehen Gebäudehöhen variieren je nach Kategorie um mindestens 2 Geschoße (Kategorie „1-3 Geschoße“) bis zu 4 Geschoße (Kategorie „8-12 Geschosse“) oder sogar mehr (Kategorie „10+ Geschoße“).

Wichtig ist, dass entlang der Bahntrasse in einem Abstand von ca. 100 m nahezu ausschließlich eine Baustruktur vorgesehen ist, die mehr als 8 Geschoße aufweisen soll und keine Wohnnutzung haben soll – sofern nicht eine gewerbliche Nutzung vorgesehen ist. Bauten mit Wohnnutzungen befinden sich südlich davon und werden – sofern diese realisiert werden - deshalb durch diese höhere Bebauung abgeschirmt. Reine Wohnbebauung beginnt erst in einem Abstand von ca. 300 m von der Bahntrasse. Bis zu dieser Entfernung überwiegen gemischte bzw. flexible Nutzungen, wobei eine Konkretisierung fehlt. Nicht unwichtig ist, dass die Geschoßanzahl gegenüber der mindestens 8-10-geschoßigen oder höheren Randbebauung an der Bahntrasse auf ca. 4 bis maximal 9 Geschoße sinken soll.

Die weitestgehend noch offenen Darstellungen ermöglichen keine eindeutige Abschätzung der zukünftigen Lärmsituation im Nahebereich der Bahn.

Zusätzlich ist das ggst. Gebiet im Wiener Flächenwidmungs- und Bebauungsplan nicht definiert und somit mit einer Bausperre (gem § 8 Abs 1 BO für Wien) belegt, was die grundsätzliche Änderung der im Masterplan verfolgten Nutzungen nicht ausschließt.

Ferner ist eine Städtebau-UVP – für die vorher eine konkrete Planung zum Gebiet erforderlich ist - für den nördlichen Bereich der Seestadt noch nicht durchgeführt worden. Notwendige Projektänderungen, die sich aufgrund möglicherweise festzustellender Umweltwirkungen ergeben könnten, sind deshalb ebenfalls nicht abschätzbar.

Für eine seriöse Abschätzung der Umweltwirkungen der Bahn auf das bisher bebaute (oder möglicherweise auch teilweise nicht bebaute) Umfeld in der Seestadt Aspern-Nord sind die vorhandenen – insbesondere die rechtlich relevanten – Unterlagen zu ungenau bzw. nicht präzise genug.

Pkt. 2. Verfügbare relevanter Parameter für eine Beurteilung der Auswirkungen durch Lärm- und Erschütterung

Aufgrund der vorherigen Ausführungen ist vermutlich eine Wohnbebauung erst in einem Abstand von mehr als 100 m von der Bahntrasse zu erwarten, die aber durch eine zwischengelagerte mehrgeschoßige Bebauung mit Mischnutzung ohne Wohnen voll abgeschirmt wird.

Pkt. 3. Absehbare Nutzung ist konkret absehbar und während der Entwicklungsphasen des Vorhabens BAHN bereits vorhanden

Aufgrund der vorherigen Ausführungen ist vermutlich eine Wohnbebauung erst in einem Abstand von mehr als 100 m von der Bahntrasse zu erwarten, die aber durch eine zwischengelagerte mehrgeschoßige Bebauung mit Mischnutzung ohne Wohnen voll abgeschirmt wird.

Pkt. 4. Bereits 09.07.2013 im Detail dargestellte Entwicklungsschritte von raumplanerischer Bedeutung dargestellt – die Rechtsgrundlage für die Betrachtungsweise der Raumplanung fehlt deshalb

Dem SV für Raumplanung ist sehr wohl bewusst, dass bereits im STEP 2005 das Flugfeld Aspern als Zielgebiet definiert wurde und die Stadt Wien ein klares Bekenntnis zur Entwicklung dieses Standortes abgegeben und stets weiterverfolgt hat. Der Realisierungswille – auch entsprechend dem Masterplan – wird in keiner Weise angezweifelt.

Eine korrekte und unmissverständliche Bewertung der Auswirkungen des geplanten Bahnausbaus auf die Umgebung kann jedoch aus den vorgenannten Gründen nicht erfolgen:

- Keine eindeutige Abschätzung der zukünftigen Nutzungen und flankierender Widmung
- Keine eindeutigen Typologien der Bebauung
- Keine eindeutigen Gebäudehöhen
- und damit einhergehend keine eindeutig abschätzbare (Bewohner-) Dichte

Resumee:

Aufgrund der nochmaligen Darstellung der städtebaulichen Vorgaben kann nur festgehalten werden: Obwohl mit den vorliegenden Grundlagen Absichtserklärung der Stadt Wien für die Entwicklung des Bereiches Aspern besteht, fehlt doch die Rechtsgrundlage für eine seriöse Bewertung

möglicher Wirkungen durch die Bahntrasse durch den SV für Raumplanung – wie auch für die anderen angesprochenen SV. Für eine fachlich ausreichende Berücksichtigung des Städtebauvorhabens „Seestadt Nord“ in der gegenständlichen Umweltverträglichkeitsprüfung sind die Grundlagen nicht konkret genug.

In diesem Zusammenhang ist zusätzlich darauf zu verweisen, dass derzeit keine konkreten Anhaltspunkte vorliegen, dass im Verlauf der Errichtung der „Seestadt Aspern“ entsprechend den derzeit dort zu erkennenden räumlich-strukturellen Zielsetzungen (analog Masterplan) eine Änderung des Sachverhalts entsteht. Auch wenn eine Beurteilung von möglichen Wirkungen aufgrund des Fehlens ausreichend konkreter Grundlagen nicht möglich ist, kann infolge der Umsetzung des Bahnprojektes ein Substanzverlust oder eine Beeinträchtigung der Verwertung von Liegenschaften ausgeschlossen werden. Aufgrund der Erweiterung der Bedienung der „Seestadt Aspern“ im schienengebundenen Verkehr (neben U-Bahn auch S-Bahn und regionale / internationale Verbindung) ist vielmehr eine Attraktivitätszunahme dieses städtebaulichen Entwicklungsraumes zu erwarten.

Dipl.-Ing. Kordina Hans e.h.

**Stellungnahme des Sachverständigen für Forsttechnik, Wald- und Wildökologie, DI Martin Kühnert zu Stellungnahmen von 02.04.2014:**

Stellungnahme zum Vorbringen des Vertreters der Stadt Wien betreffend Grünbrücke

Wie bereits im Gutachten und in der Beantwortung der eingelangten Stellungnahmen ausgeführt, ist zur Beurteilung des Barriereeffekts in der Betriebsphase und die zu setzenden Maßnahmen wie Grünbrücken die „Wildschutz“ maßgeblich. Das Vorhaben stellt eine Teilbarriere dar, für die eine er Wildbrücke nur für regionale und überregionale Wildkorridore erforderlich ist, die im Stadtgebiet von Wien nicht vorhanden sind.

Die Anlage von Kat. C Wildquerungen im Bereich lokaler Wildwechsel sind im Rahmen von Eisenbahn-Neu- und Ausbaustrecken bei Teilbarrieren nicht erforderlich. Die Notwendigkeit einer Wildtierpassage der Kategorie C ist nur dann gegeben, wenn bei durchgehender Vollbarrierewirkung und Vorhandensein von mindestens einem lokalen Wildwechsel der Abstand benachbarter Wildtierpassagen der Kategorien A oder B oder C 3 km überschreitet.

Eine gleichzeitige Errichtung der Stadtstraße und der S 1 mit der gegenständlichen Bahnstrecke ist nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens für die Strecke 117, daher nur war der beantragte Ausbau der Strecke 117 hinsichtlich der erforderlichen Maßnahmen für Wildtierpassagen zu bewerten. Für das gegenständliche Vorhaben ist die Anlage einer aus wildökologischer Sicht nicht erforderlich.

Bei einem Ausbau der S1 und der Stadtstraße ist voraussichtlich bereits durch diese Vorhaben alleine mit dem Entstehen einer Vollbarriere zu rechnen, die lt. RVS Wildschutz entsprechende Maßnahmen bedingt. Dies ist jedoch unabhängig von der gegenständlichen Strecke 117 zu sehen.

Stellungnahme zum Vorbringen von Herrn Wolfgang Horak

In Pkt. 12 des Schreibens vom 01.04.2014 sowie im Zuge der mündlichen Verhandlung wird vorgebracht, dass im Bereich der als Erholungsgebiet Park (Epk) gewidmeten Fläche Bäume gerodet werden müssen, und die Frage nach der rechtlichen Zulässigkeit gestellt.

Aus forstfachlicher Sicht ist dazu festzuhalten, dass im gegenständlichen Bereich (Epk-Fläche westlich der Hirschstettner Straße) kein Wald im Sinne der forstrechtlichen Bestimmungen von Rodungen betroffen ist und daher keine forstrechtliche Bewilligung erforderlich ist.

Von den Rodungen sind Einzelbäume und Baumgruppen betroffen, die nicht als Wald im Sinne des Forstgesetzes einzustufen sind. Das Wiener Baumschutzgesetz, das außerhalb von Waldflächen die Entfernung von Bäumen regelt, ist auf Eisenbahnvorhaben nicht anzuwenden.

Auf einem Teil der Epk-Fläche (westlich der Hirschstettner Straße) ist aber eine Ersatzaufforstungsfläche geplant (siehe Einlage C020209, Ersatzaufforstungsplan 01). Dadurch ist davon auszugehen, dass mehr Bäume aufgeforstet werden, als im Zuge des Baus entfernt werden.

#### Stellungnahme zum Vorbringen der NÖ Umweltanwaltschaft

In der Stellungnahme wird angeführt, dass im Projekt bzw. der Begutachtung keine Angaben zur zeitlichen Umsetzung der einzelnen Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen gemacht werden. Es wird gefordert, die zu leistenden Ersatzaufforstungen bereits vor Beginn der jeweiligen Bauphase bzw. unmittelbar nach Fertigstellung eines Bauabschnittes umgesetzt werden.

Es darf darauf hingewiesen werden, dass in den Einreichunterlagen (Einlage F02E – Forstwirtschaft und Einlage C020101E – Unterlagen gem. Forstgesetz) die Umsetzungszeiträume für die Ersatzaufforstungen durch Zuordnung zum jeweiligen Modul 1a, 1b und 2 festgelegt wurden. Daher sind die Ersatzaufforstungen bis zur Fertigstellung des jeweiligen Moduls vorzunehmen, was durch die forstökologische Bauaufsicht zu überwachen ist.

#### Stellungnahme zum Vorbringen von Ökobüro (vertreten durch Herrn Wolfgang Rehm)

Zur Frage nach Wildquerungen, insbesondere im Bereich des Alpen-Karpaten-Korridors ist entsprechend den Ausführungen im Gutachten, ist folgendes festzuhalten:

Durch den Ausbau der Strecke 117 und die damit verbundene Erhöhung der Zugfrequenz von derzeit kommt es zu einer Verstärkung des bestehenden Barriereeffektes von einer „schwachen Teilbarriere“ zu einer „starken Teilbarriere“ lt. RVS Wildschutz. Der Schwellenwert der RVS Wildschutz für eine „Vollbarriere“ wird aber nicht erreicht.

Während bei einer schwachen Teilbarriere keine Maßnahmen erforderlich sind, ist bei einer starken Teilbarriere die Notwendigkeit der Herstellung einer Wildtierpassage der Kategorie A gegeben, wenn ein überregionaler Wildwechsel betroffen ist. Im Projektgebiet verläuft derzeit nur ein bestehender, intakter Fernwechsel entlang der March. Da das österreichische Marchvorland mittels einer rd. 180 m langen Brücke mit mehreren Spannfeldern gequert wird und diese Situation durch den zweigleisigen Ausbau nicht verändert wird, ist die Querungsmöglichkeit der Eisenbahnanlage für Wildtiere wie bisher gegeben, und es sind keine zusätzlichen Maßnahmen erforderlich.

Aktuelle Studien zum Alpen-Karpaten-Korridor zeigen, dass der Fernwechsel derzeit entlang der March verläuft. Ein weiter westlich gelegener historischer Seitenast ist derzeit unterbrochen, so dass keine weitere Quermöglichkeit der Strecke 117 erforderlich ist.

Die Notwendigkeit einer Wildtierpassage der Kategorie B ist lt. RVS Wildschutz gegeben, wenn bei starker Teilbarrierewirkung und Vorhandensein eines regionalen Wildwechsels der Abstand benachbarter Wildtierpassagen der Kategorien A oder B 10 km überschreitet. Hier ergaben die Erhebungen der UVE, dass außer dem Fernwechsel an der March nur mehr bereits unterbrochene historische regionale Wanderkorridore vorhanden sind. Bei der gegebenen Situation ist die Anlage einer Kat. B Wildquerung daher nicht erforderlich.

Die Anlage von Kat. C Wildquerungen im Bereich lokaler Wildwechsel sind im Rahmen von Eisenbahn-Neu- und Ausbaustrecken bei starken Teilbarrieren (II) lt. RVS nicht erforderlich.

Zusätzliche Wildbrücken bzw. Wildtierpassagen sind daher aus wildökologischer Sicht nicht erforderlich.

Dipl.-Ing. Martin Kühnert e.h.

**Stellungnahme des Sachverständigen für Ökologie, Dr. Hans Peter Kollar zu den Maßnahmenvorschlägen aufgrund des Verhandlungsergebnisses:**

Die Auflagenvorschläge aus dem Teilgutachten Ökologie werden als Ergebnis der Diskussionen und Wortmeldungen in der Verhandlung wie folgt ergänzt und präzisiert (es werden alle Auflagenvorschläge angeführt, Änderungen unterstrichen):

- Eine ökologische Bauaufsicht ist zu bestellen. Dafür ist gemäß gültigen Regelwerken qualifiziertes naturschutzfachlich ausgebildetes Personal heranzuziehen. Ein fachlich fundiertes Berichtswesen der ökologischen Bauaufsicht an die Behörde ist einzurichten.
- Da die bestehenden Trockenrasen und trockenen Ruderalflächen an der Bahnstrecke ein bedeutender Lebensraum für Tiere und Pflanzen mit Ausbreitungsfunktion sind und diese Funktion aufrecht zu erhalten ist, sind Aufforstungen und Ersatzaufforstungen ausschließlich auf den im Projekt vorgesehenen Flächen vorzunehmen, nicht aber auf Ruderalflächen oder Trockenrasenflächen. Ein Detailprojekt ist dafür spätestens 3 Monate vor Umsetzung der Maßnahmen der Behörde vorzulegen.
- Bei Gebüsch- und Gehölzpflanzungen mit dem Ziel Brutplatz für den Neuntöter und die Sperbergrasmücke ist unter fachlicher Anleitung auf die Eignung der Gehölze, also entsprechend hohen Anteil an dornigen Sträuchern, ausreichende Räumigkeit der Gebüschgruppen und gestufter Aufbau, zu achten.
- Eine Bauzeitbeschränkung bei Bautätigkeiten an der Brücke über die March auf die Zeit zwischen August und März (kein Bau von Ende März bis Anfang August, also zur Brutzeit) ist einzuhalten.
- Mögliche weitere Bauzeitbeschränkungen im Schutzgebiet in den March-Auen sind von der Ökologischen Bauaufsicht zu verfügen.



- Das Baufeld ist im Bereich der March-Auen durch eine massive Abplankung abzugrenzen.
- Die vorgesehenen Maßnahmen zum Amphibien- und Reptilienschutz (Absammeln, Amphibienzaun) sind über die gesamte Bauzeit umzusetzen, bei Bauzeit in mehr als einer Saison also entsprechend zu wiederholen.
- Die Art der vorgesehenen Markierung von Leitungen gegen Vogelkollision ist entsprechend dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Umsetzung des Vorhabens auszuführen, da sich der Stand der Technik auf diesem Gebiet laufend ändert bzw. weiterentwickelt. Ein Detailprojekt ist dafür spätestens 3 Monate vor Umsetzung der Maßnahmen der Behörde vorzulegen. Herstellung der Markierung und fachgerechte Betreuung der Herstellung sind mittels Bericht zu belegen.
- Allfällig vorgesehene große (über 4m<sup>2</sup>) Glasscheiben an Stationen (Wien und Niederösterreich) oder sonstige Bauwerke sind mit vogelkollisionssicherem Glas auf dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Umsetzung auszuführen. Dafür ist gegebenenfalls spätestens drei Monate vor Umsetzung ein fachlich begründetes Detailkonzept vorzulegen.
- Um die Umsetzung der Maßnahmen zur Vermeidung nachteiliger Auswirkungen auf Schutzgüter der Schutzgebiete und auf Schutzgüter nach der Wiener und der Niederösterreichischen Artenschutzverordnung zu belegen, ist ein Monitoring im Sinne eines Erfolgsnachweises der in den Maßnahmen vorgesehenen Wirkungen, besonders hinsichtlich Vorkommen von Zielarten in den Ausgleichsflächen, vorzunehmen. Als Ziel-Schutzgüter sind für Wien Vorkommen von *Eryngium campestre* und für Niederösterreich von *Centaurea micranthos*, für beide Bundesländer Vorkommen des Lebensraumtyps Trockenrasen und als Kennarten für die Vogelschutzgebiete Neuntöter und Sperbergrasmücke vorzusehen. Ein Detailkonzept für ein Monitoringprogramm ist spätestens ein halbes Jahr vor Baubeginn der Behörde vorzulegen.

Empfohlen:

- Als Maßnahme zur begleitenden Kontrolle wird ein Monitoring der Wirksamkeit der Maßnahmen / Markierungen gegen Vogelkollisionen empfohlen.

Dr. Hans Peter Kollar e.h.

### **Stellungnahme der ÖBB Infrastruktur AG zu den zwingenden Maßnahmevorschlägen der UVP Sachverständigen:**

*Anmerkung: Im Folgenden sind Änderungsvorschläge der Projektwerberin zu den Maßnahmevorschlägen gem. UVGA folgendermaßen gekennzeichnet:*

*Ergänzungen / Änderungen zum Text gem. UVGA:           **fette** Hervorhebung der Formulierung*

*Die Darstellung dient ausschließlich der leichteren Nachvollziehbarkeit und erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit!*

*PW....Projektwerberin*

*SV.....Sachverständiger*

## STELLUNGNAHMEN ZU ZWINGENDEN MASSNAHMEN

### 1. ABFALLWIRTSCHAFT UND BODENCHEMIE

Keine Stellungnahmen zu einer Maßnahme erforderlich!

### 2. GEOLOGIE, HYDROGEOLOGIE, GRUNDWASSER UND GEOTECHNIK

#### Maßnahme 7

Die Maßnahme lautet wie folgt:

*Bei zu geringer Ausbildung von abdichtend wirkenden Deckschichten (<2 m) ist der Bereich der Baustelleneinrichtungsflächen dort zu befestigen, wo grundwasser-gefährdende Stoffe gelagert oder transportiert werden. Dies gilt auch für Fahrbahnen. Vorbehaltlich weiterer Behördenauflagen sind die befestigten Flächen so auszuführen, dass Niederschlagswässer und Baustellenwässer gesammelt und über eine Ölabscheideanlage geführt werden können.*

Stellungnahme PW:

Für Baustelleneinrichtungsflächen, wo grundwassergefährdende Stoffe gelagert oder transportiert werden, erscheint die Maßnahme als durchaus angemessen.

Für sämtliche Fahrbahnen (Baustraßen etc.) erscheint die Maßnahme jedoch - vor allem auch im Hinblick auf die geforderte Sammlung der anfallenden Niederschlagswässer - als überzogen, da auch das bestehende Straßennetz bzw. bestehende Wirtschaftswege keine derartigen baulichen Ausführungen aufweisen.

Daher wird folgende Konkretisierung der Maßnahme angeregt:

*Bei zu geringer Ausbildung von abdichtend wirkenden Deckschichten (<2 m) ist der Bereich der Baustelleneinrichtungsflächen dort zu befestigen, wo grundwasser-gefährdende Stoffe gelagert oder transportiert werden. ~~Dies gilt auch für Fahrbahnen.~~ Vorbehaltlich weiterer Behördenauflagen sind die befestigten Flächen so auszuführen, dass Niederschlagswässer und Baustellenwässer gesammelt und über eine Ölabscheideanlage geführt werden können.*

### 3. HUMANMEDIZIN

Keine Stellungnahmen zu einer Maßnahme erforderlich!

### 4. ÖKOLOGIE

#### Maßnahme 5

Die Maßnahme lautet wie folgt:

*Eine Bauzeitbeschränkung bei Bautätigkeiten in den March-Auen auf die Zeit zwischen August und März (kein Bau von Ende März bis Anfang August, also zur Brutzeit) ist einzuhalten.*

Stellungnahme PW:

Derzeit sind die Arbeiten im Bereich der Marchauen (Bereich östlich der L3001) durchgehend innerhalb eines Jahres geplant. Laut der Maßnahme des SV würden sich Arbeiten auf zwei Jahre mit Unterbrechungen hinziehen. Störungen würden dennoch auftreten, wenn auch in einer anderen Phase. Aus Sicht der PW erscheint es sinnvoll die Bauzeit kompakt zu halten und ohne Unterbrechung innerhalb eines Jahres durchzuziehen, da davon auszugehen ist, dass bei einer Aufspaltung der Bauzeit, die Störungsphasen insgesamt verlängert werden (z.B. zwischenzeitliche Schließung der Baustelle und Wiederaufnahme der Arbeiten etc.).

Es wird angeregt, die Maßnahme aus oben genannten Gründen **entfallen** zu lassen, um die Bau-  
maßnahmen gem. eingereichtem Vorhaben kompakt innerhalb eines Jahres abwickeln zu können.

#### **Maßnahme 7**

Die Maßnahme lautet wie folgt:

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

Stellungnahme PW:

Es handelt sich um eine Konkretisierung der Maßnahme Ti\_AMP\_01. Im Sinne der im Projekt entwickelten Maßnahmen sollte die Maßnahme jedoch wie in den Einreichunterlagen auf den besonders sensiblen Bereich der Marchauen beschränkt sein.

Daher wird folgende Konkretisierung der Maßnahmes angeregt:

*Die vorgesehenen Maßnahmen zum Amphibien- und Reptilienschutz (Absammeln, Amphibienzaun) **sind im Bereich östlich der L3001** über die gesamte Bauzeit umzusetzen, bei Bauzeit in mehr als einer Saison also entsprechend zu wiederholen.*

## **5. FORSTTECHNIK, WALD- UND WILDÖKOLOGIE**

### **Maßnahme 3 - Betriebsphase**

Die Maßnahme lautet wie folgt:

*Die Ersatzaufforstungen sind möglichst auf den im Einreichprojekt angeführten Flächenpool für Aufforstungsflächen vorzunehmen. Können die dafür erforderlichen Vereinbarungen mit den Grundeigentümern nicht erzielt werden, sind die Aufforstungen möglichst im Nahbereich der Rodeflächen, jedenfalls aber in den Standortgemeinden durchzuführen. Die Flächen haben hinsichtlich Gesamtumfang und Standortqualität jenen zu entsprechen, die im Einreichprojekt als Ersatzaufforstungen ausgewiesen wurden. Insbesondere haben die Ersatzaufforstungsflächen einen bewuchsfähigen Oberboden in einer Mindeststärke von 40 cm aufzuweisen; der durchwurzelbare Bodenhorizont hat insgesamt eine Stärke von mindestens 200 cm aufzuweisen.*

Stellungnahme PW:

Auf Grund der Flächenverfügbarkeit für Ersatzaufforstungen im Projektumfeld und auch auf Grund der Zielsetzungen aus dem Fachbereich Naturschutz, sieht die PW eine Umsetzung in den Standortgemeinden als möglicherweise schwer umsetzbar an. Ziel wäre es daher für die Umsetzung der Maßnahmen einen weiteren Raum als mögliches Gebiet zu definieren.

Daher wird folgende Konkretisierung der Maßnahme angeregt:

*Die Ersatzaufforstungen sind möglichst auf den im Einreichprojekt angeführten Flächenpool für Aufforstungsflächen vorzunehmen. Können die dafür erforderlichen Vereinbarungen mit den Grundeigentümern nicht erzielt werden, sind die Aufforstungen möglichst im Nahbereich der Rodeflächen, jedenfalls aber **im Standortbezirk** durchzuführen. Die Flächen haben hinsichtlich Gesamtumfang und Standortqualität jenen zu entsprechen, die im Einreichprojekt als Ersatzaufforstungen ausgewiesen wurden. Insbesondere haben die Ersatzaufforstungsflächen einen bewuchsfähigen Oberboden in einer Mindeststärke von 40 cm aufzuweisen; der durchwurzelbare Bodenhorizont hat insgesamt eine Stärke von mindestens 200 cm aufzuweisen.*

## **6. RAUMPLANUNG, LANDSCHAFTSBILD UND SACHGÜTER**

### **Maßnahme 1**

Die Maßnahme lautet wie folgt:

*Punktuelle Bepflanzung (Bäume) entlang der Trassenmauer im Teilbereich Stadlau – Kleingartensiedlung am Calmonweg gegenüber der Kleingartensiedlung zur Abschirmung des Hochlage der Gleistrasse und der Lärmschutzwände.*

Stellungnahme PW:

Die Hochlage ist im Wesentlichen bereits im Bestand vorhanden. Es ist fraglich ob bestehende einzelne Bäume durch die Erhöhung beansprucht werden. Auf Grund der wohl geringen möglichen Baumkronengröße ist eine Abschirmwirkung gegenüber der LSW grundsätzlich eher fraglich, dies auch vor dem Hintergrund der Beschränkungen durch die Oberleitung. Weiters ist anzumerken, dass die Bewohner der Kleingartensiedlung ohnehin bereits vielfach dichte Hecken und Bäume zur Abschirmung gepflanzt haben.

Es wird angeregt, die Maßnahme aus oben genannten Gründen **entfallen** zu lassen.

### **Maßnahme 2**

Die Maßnahme lautet wie folgt:

*Ergänzung der Bepflanzung entlang der Böschung zu Trasse im Teilbereich Haltestelle Hirschstetten / Wohnsiedlung Calmonweg gegenüber der Wohnsiedlung zur Abschirmung der Lärmschutzwände*

Stellungnahme PW:

Im Bereich Hst. Hirschstetten - Siedlung Calmonweg sind über die gesamte Länge Pflanzungen vorgesehen bzw. ein guter Sichtschutz zu erwarten. Im Bereich des Entwässerungsbeckens W1

besteht bereits im Bestand eine bestockte Brachefläche, die eine gute Sichtschutzfunktion gegenüber der angrenzenden Wohnsiedlung übernimmt (Abschirmung Siedlung im verdichteten Flachbau am Krautgarten). Eine im Projekt vorgesehene Ersatzaufforstung (E1) übernimmt trassenparallel im Anschluss an das Becken auch einen Sichtschutz. Im Bereich der Haltestelle Hirschstetten ist die Maßnahme GEH 1 (Gehölzpflanzung in Form von Strauchhecken) im Projekt vorgesehen. Somit besteht im angeführten Abschnitt aus Sicht des Fachbeitragerstellers eine ausreichende Abschirmung.

Es wird angeregt, die Maßnahme aus oben genannten Gründen **entfallen** zu lassen.

### **Maßnahme 3**

Die Maßnahme lautet wie folgt:

*Aus fachlicher Sicht kann im allgemeinen festgestellt werden, dass eine Beeinflussung des Landschaftsbildes durch einen Verlust landschaftsprägender Elemente nur in jenen Fällen erfolgt, in denen die trassenbegleitenden Gehölze und Bäume durch den Ausbau verloren gehen. Gefordert wird deshalb als zwingend erforderliche Maßnahme, dass entlang jener Trassenabschnitte, an denen diese Bepflanzung für den Ausbau entfernt werden muss, entsprechende Ersatzpflanzungen durchgeführt werden.*

Stellungnahme PW:

Die Auswirkungen auf das Landschaftsbild verfügen vielfach nur über geringe Eingriffserheblichkeiten. Aus diesem Grund sind weitere Maßnahmen gemäß RVS Umweltuntersuchungen nicht erforderlich und daher aus Sicht des Fachbeitragerstellers als überzogen anzusehen. Auf Grund der Anforderungen an die Entwässerung sind Bepflanzungen an den Böschungen nicht möglich. Es wird jedoch auf die notwendigen und im Planungsteam abgestimmten Ersatzpflanzungen verwiesen.

Auf Grund der Flächenverfügbarkeit für Ersatzaufforstungen und auch auf Grund des konkurrierenden Interesses aus dem Naturschutz sind keine zusätzlichen Baumpflanzungen vorzunehmen. Die trassenbegleitenden Gehölze sind gem. Maßnahmenkonzept im Vorhaben umgesetzt. Die PW vertritt daher die Meinung, dass nach Ausgleich der Rodungen und deren Verortung in Abstimmung mit dem Naturschutz entlang der Strecke keine zusätzlichen Gehölzstrukturen für das Landschaftsbild erforderlich sind und zudem anderen fachspezifischen Zielen widersprechen würden.

Es wird angeregt, die Maßnahme aus oben genannten Gründen **entfallen** zu lassen.

## **7. WASSERBAUTECHNIK**

Keine Stellungnahmen zu einer Maßnahme erforderlich!

## **8. GEWÄSSERÖKOLOGIE**

### **Maßnahme 5**

Die Maßnahme lautet wie folgt:

*Um den Schutz der Jungfische und des Fischlaiches zu gewährleisten, müssen direkte Arbeiten in Gewässern (wie Schüttungen des Dammes usw.) und Tätigkeiten, die starke Trübungen verursachen, außerhalb der Hauptlaichzeit der Hauptfischarten (Anfang März bis Mitte Juli) durchgeführt werden.*

Stellungnahme PW:

Um möglichen Missverständnissen vorzubeugen empfiehlt die PW die nachstehende Konkretisierung der Maßnahme.

Daher wird folgende Konkretisierung der Maßnahme angeregt:

Um den Schutz der Jungfische und des Fischlaiches zu gewährleisten, müssen direkte Arbeiten in Gewässern (wie Schüttungen des Dammes usw.) und Tätigkeiten, die starke Trübungen verursachen, außerhalb der Hauptlaichzeit der Hauptfischarten (**Hauptlaichzeit** = Anfang März bis Mitte Juli) durchgeführt werden.

**Maßnahme 13**

Die Maßnahme lautet wie folgt:

*Im Zuge der Bauarbeiten dürfen keine direkten Fahrten durch das Gewässer erfolgen.*

Stellungnahme PW:

Im Vorhaben ist nicht vorgesehen, dass direkte Fahrten im Gewässer erfolgen sollen.

Es wird angeregt, die Maßnahme aus oben genannten Gründen **entfallen** zu lassen.

**Maßnahme 16**

Die Maßnahme lautet wie folgt:

*In Bezug auf die Lage der Stellen für das immissionschemische Beweissicherungsprogramm an der March wird vorgeschrieben, diese an einer freien durchflossenen Stelle oberhalb des Einflussbereichs der Baumaßnahmen sowie rechts- und linksufrig zwischen etwa 50 und 100 m unterhalb der Baumaßnahme zu situieren. In Hinblick auf die zeitliche Durchführung wird empfohlen, die Messungen der abfiltrierbaren Stoffe im Zuge der Beweissicherung umgehend zu beginnen und bis zum Start der Baumaßnahmen einmal monatlich durchzuführen. Während der Bautätigkeiten muss alle zwei Wochen und nach Abschluss der Baumaßnahmen über einen Zeitraum von 2 Monaten jeweils einmal monatlich gemessen werden. Dadurch wird ein Vergleich der Messwerte mit dem Messprogramm der WGEV sowie die eventuellen räumlichen und zeitlichen Auswirkungen ausreichend dokumentiert.*

Stellungnahme PW:

Da ein Start der Bauarbeiten erst nach Vorliegen sämtlicher Genehmigungsbescheide, erfolgter Ausschreibung und Vergabe der Bauleistung und entsprechender Abstimmung des detaillierten

Bauzeitplans erfolgen wird, ist eine umgehende Beweissicherung im Sinne der Erfassung aller erforderlichen Daten nicht erforderlich.

Daher wird folgende Konkretisierung der Maßnahme angeregt:

In Bezug auf die Lage der Stellen für das immissionschemische Beweissicherungsprogramm an der March wird vorgeschrieben, diese an einer freien durchflossenen Stelle oberhalb des Einflussbereichs der Baumaßnahmen sowie rechts- und linksufrig zwischen etwa 50 und 100 m unterhalb der Baumaßnahme zu situieren. In Hinblick auf die zeitliche Durchführung wird empfohlen, die Messungen der abfiltrierbaren Stoffe im Zuge der Beweissicherung **in Abstimmung mit dem avisierten Baustart im Bereich der March zeitgerecht davor** zu beginnen und bis zum Start der Baumaßnahmen einmal monatlich durchzuführen. Während der Bautätigkeiten muss alle zwei Wochen und nach Abschluss der Baumaßnahmen über einen Zeitraum von 2 Monaten jeweils einmal monatlich gemessen werden. Dadurch wird ein Vergleich der Messwerte mit dem Messprogramm der WGEV sowie die eventuellen räumlichen und zeitlichen Auswirkungen ausreichend dokumentiert.

#### **Maßnahme 17**

Die Maßnahme lautet wie folgt:

*Die vorhabensrelevanten Auswirkungen auf die gewässerökologischen Gegebenheiten betroffener Gewässer wirken sich im Allgemeinen auf die Fischerei aus. Während der Bauzeit sind für bestimmte Bauabschnitte Beeinträchtigungen fischereiwirtschaftlicher Interessen zu erwarten. Schäden an der Fischerei können grundsätzlich durch entsprechende Entschädigungen ausgeglichen werden. Allfällige monetäre Entschädigungen sind vom Projektwerber im zivilrechtlichen Verfahren durchzuführen.*

Stellungnahme PW:

Da es sich wie o.a. um eine zivilrechtliche Einigung handelt, die hier anzustreben ist, ist die PW der Ansicht, dass diese Maßnahme als Umweltauflage nicht zulässig ist. Der Hinweis auf eine solche zivilrechtliche Einigung und ggf auch eine Entschädigung wird von der PW aufgegriffen und an die Grundeinlöseabteilung weitergeleitet.

Es wird angeregt, die Maßnahme aus oben genannten Gründen **entfallen** zu lassen.

## **9. LÄRMSCHUTZ**

### **Maßnahme 1**

Die Maßnahme lautet wie folgt:

*Die in der UVE getroffenen Festlegungen hinsichtlich der Baustellenarbeitszeiten an Werktagen bei Tagzeit und hinsichtlich eines lärmarmen Baubetriebes mit Einsatz lärmarmen Baugeräte sind bei der Bauausführung zu berücksichtigen. Notwendige Abweichungen von den grundsätzlich bei Tagzeit vorgesehenen Baustellenarbeitszeiten sind unter Angabe einer Begründung und der vo-*

*raussichtlichen Dauer der betroffenen Bevölkerung (über Gemeinden und BI) rechtzeitig bekannt zu geben.*

Stellungnahme PW:

Um möglichen Missverständnissen vorzubeugen empfiehlt die PW die Bezeichnung der Baugeräte in Wohngebieten zu ändern.

Daher wird folgende Konkretisierung die Maßnahme angeregt:

Die in der UVE getroffenen Festlegungen hinsichtlich der Baustellenarbeitszeiten an Werktagen bei Tagzeit und hinsichtlich eines lärmarmen Baubetriebes in Wohngebieten mit Einsatz **von Baugeräten, die den Anforderungen des BGBl. 2001 – 249. Verordnung entsprechen**, sind bei der Bauausführung zu berücksichtigen. Notwendige Abweichungen von den grundsätzlich bei Tagzeit vorgesehenen Baustellenarbeitszeiten sind unter Angabe einer Begründung und der voraussichtlichen Dauer der betroffenen Bevölkerung (über Gemeinden und BI) rechtzeitig bekannt zu geben.

**Maßnahme 3**

Die Maßnahme lautet wie folgt:

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

*Schallpegelgrenzwerte für Baulärmimmissionen:*

<i>Wohngebäude in derzeitiger Bestandslärmsituation <math>LA_{eq}</math></i>	<i>Grenzwert für Beurteilungspegel Baulärm</i>
--	--

*Tagzeit (0600-1900 Uhr):*

<i>≤ 55 dB</i>	<i>60 dB für <math>L_{r, Bau}</math></i>
<i>&gt; 55 dB</i>	<i>65 dB für <math>L_{r, Bau}</math></i>

*Abendzeit (1900-2200 Uhr):*

<i>≤ 55 dB</i>	<i>55 dB für <math>L_{r, Bau}</math></i>
<i>&gt; 55 dB</i>	<i>60 dB für <math>L_{r, Bau}</math></i>

*Nachtzeit (2200-0600 Uhr):*

<i>generell</i>	<i>50 dB für <math>L_{r, Bau}</math></i>
	<i>45 dB für Dauergeräusche</i>



### Stellungnahme PW:

Durch die Lage der bestehenden 1-gleisigen Strecke in Wien und in den betroffenen Ortschaften in Niederösterreich müssen die Bauarbeiten unmittelbar durch die bewohnten Gebiete verlaufen. Um die Transportwege möglichst kurz zu halten, müssen die erforderlichen Baustelleneinrichtungsflächen möglichst nah an der Baustelle liegen. Dadurch sind die Abstände zwischen der bestehenden Bahntrasse/Baufeld und den Anrainergebäuden sehr kurz und ein Baubetrieb am Tag unter  $L_r \leq 60$  dB (ist gleich mit  $L_{A,eq} \leq 55$  dB) praktisch nicht durchführbar (zum Vergleich beträgt der niedrigste Grenzwert für den Bahnlärm  $L_r = 60$  dB,  $L_{A,eq} = 55$  dB). Eine Unterbrechung der Bauzeit durch Einführen von Pausen im Baubetrieb zur Reduzierung des Beurteilungspegels führt zu Verlängerung der Bauzeit und Verlängerung der Phasen mit Lärmbelastung. Weiteres ist die Baustelle des 2-gleisigen Ausbaus als eine „Wander-Baustelle“, die eine bestimmte, begrenzte Zeit vor den Anrainergebäuden stattfindet und nach Baufortschritt sich weiter „bewegt“, zu sehen. Daher wird angeregt, den ohne weitere Maßnahmen zulässigen Beurteilungspegel am Tag mit 65 dB zu definieren. Da sich der Beurteilungspegel von 65 dB am Tag nicht in allen Fällen einhalten lässt, die Bauarbeiten nur mit unverhältnismäßig hohen Mehrkosten und längeren Bauzeiten durchführbar wären sowie der Baubetrieb erforderlich ist, wird die Maßnahme 5 (Kontrollmessungen während des Baubetriebes) umgesetzt.

Die generelle Arbeitszeit ist von 06:00 bis 22:00 Uhr geplant. In der Nachtzeit zwischen 22:00-06:00 Uhr und eventuell an Wochenenden finden eingeschränkt und ausschließlich Bauarbeiten statt, die eine Gleissperre erfordern. Die Durchführung dieser Arbeiten zu einer anderen Zeit ist aus betrieblichen Gründen der ÖBB nicht möglich. Rechtzeitig erfolgt eine Vorinformation der betroffenen Bevölkerung.

Daher wird folgende **Änderung** der Maßnahme angeregt:

**Die zulässige Höhe des Beurteilungspegels  $L_r$ , Bau der spezifischen Baulärmimmissionen (A-bewerteter energieäquivalenter Dauerschallpegel  $L_{A,eq}$  des „reinen“ Baulärms, zuzüglich eines Anpassungswertes für den Geräuschcharakter von +5 dB, abzüglich einer Korrektur zur Berücksichtigung der Dauer der Bauarbeiten (minus 6 dB bei dreitägiger Baudauer, oder minus 4 dB bei einwöchiger Baudauer oder minus 2 dB bei einmonatiger Baudauer) im Freien, direkt vor den betroffenen Wohngebäuden der Nachbarschaft beträgt:**

**Baulärm:**

Wohngebäude in derzeitiger Bestandslärmsituation $L_{A,eq}$	Beurteilungspegel Baulärm
Tagzeit (0600-1900 Uhr):	65 dB für $L_r$ , Bau
Abendzeit (1900-2200 Uhr):	
$\leq 55$ dB	55 dB für $L_r$ , Bau
$> 55$ dB	60 dB für $L_r$ , Bau

Es wird angeregt, die Maßnahme betreffend die Grenzwerte in der Nacht aus oben genannten Gründen **entfallen** zu lassen.

#### **Maßnahme 10a**

Die Maßnahme lautet wie folgt:

*a) Messung der durch Zugfahrten von Schnellzügen, Eil- und Regionalzügen, Ferngüterzügen sowie Nahgüterzügen und Dienstzügen auf den Gleisstrecken an repräsentativen Punkten in der Nachbarschaft im Freien auftretenden Schallimmissionen als Höchstwerte der A-bewerteten Schalldruckpegel  $L_{A,vmx}$  (Spitzenpegel = Mittelwert der lautesten 5 Sekunden einer Vorbeifahrt), sowie des A-bewerteten Schallereignispegels  $L_{A,E}$  der Vorbeifahrt.*

Stellungnahme PW:

Um möglichen Missverständnissen vorzubeugen empfiehlt der Fachbeitragersteller den Höchstwert der A-bewerteten Schalldruckpegels zu konkretisieren.

Daher wird folgende Konkretisierung der Maßnahme angeregt:

*a) Messung der durch Zugfahrten von Schnellzügen, Eil- und Regionalzügen, Ferngüterzügen sowie Nahgüterzügen und Dienstzügen auf den Gleisstrecken an repräsentativen Punkten in der Nachbarschaft im Freien auftretenden Schallimmissionen als Höchstwerte der A-bewerteten Schalldruckpegel  $L_{A,vmx}=L_{A,eq,5s}$  (Spitzenpegel = Mittelwert der lautesten 5 Sekunden einer Vorbeifahrt), sowie des A-bewerteten Schallereignispegels  $L_{A,E}$  der Vorbeifahrt.*

#### **Maßnahme 10c**

Die Maßnahme lautet wie folgt:

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

Stellungnahme PW:

Die ggst. Berechnung und Beurteilung der Schienenverkehrsimmissionen erfolgt gem. SchIV. Sollte das Betriebsprogramm zum Zeitpunkt der Überprüfung höhere Zugzahlen aufweisen und/oder höhere Emissionen ( $L_{A,eq1m}$ ) für den Zugmix ergeben als in der Betriebsphase im eingereichten Projekt, so führt eine Nachrechnung mit Verifizierung der Objektschutzmaßnahmen zu Überprüfung des Anrainerschutzes. In anderem Fall gelten die Grenzwerte der SchIV und eine Überprüfung mit dem Betriebsprogramm 2030 aus der Sicht des Fachbeitragerstellers ausreichend ist.

Daher wird folgende Änderung der Maßnahme angeregt:

c) **Emissionsseitige Überprüfung des Schallmodells auf Basis des Betriebsprogramms zum Zeitpunkt der Überprüfung. Übersteigern die Schallemissionen ( $L_{WA,eq}$  für den Zugmix) zum Zeitpunkt der Überprüfung die Schallemissionen im eingereichten Projekt, erfolgt eine Nachrechnung der an den repräsentativen Punkten der Nachbarschaft unter Berücksichtigung des zum Zeitpunkt der Überprüfung vorliegenden Betriebsprogramms Schienenverkehrslärmimmissionen nach SchIV.**

**Anderenfalls ist eine Neuberechnung der Schienenverkehrslärmimmissionen unter Berücksichtigung des prognostizierten Betriebsprogramms 2030 der ÖBB als äquivalenter Dauerschallpegel  $L_{A,eq}$  bzw. als Beurteilungspegel  $L_r$  des Schienenverkehrslärms nach SchIV zur Gegenüberstellung mit den Lärm-Prognosewerten des Einreichprojekts und mit den Immissionsgrenzwerten nach SchIV und zur Verifizierung der Objektschutzmaßnahmen vorzunehmen.**

## **10. ERSCHÜTTERUNGSSCHUTZ**

### **Maßnahme 3**

Die Maßnahme lautet wie folgt:

*Unter Hinweis auf die Anforderungen nach den obigen Punkten 1) und 2) sind ausreichende Erschütterungsschutzmaßnahmen zu treffen, dass die maximale resultierende Schwinggeschwindigkeit  $v_{R,max}$  nach ÖNORM S 9020 an den Fundamenten von Wohnobjekten den Wert von 4 mm/s nicht überschreitet bzw. Schäden an Bauwerken, Sachgütern und Kulturgütern vermieden werden.*

Stellungnahme PW:

Ein Wert von 4 mm/s am Fundament entspricht der GK IV (denkmalgeschützte Bauwerke, Ruinen) und ist für diese angebracht. Bei anderen Arten von Gebäuden gelten die jeweiligen Werte der ÖNorm S 9020.

Daher wird folgende Konkretisierung der Maßnahme angeregt:

Unter Hinweis auf die Anforderungen nach den obigen Punkten 1) und 2) sind ausreichende Erschütterungsschutzmaßnahmen zu treffen, dass die maximale resultierende Schwinggeschwindigkeit  $v_{R,max}$  nach ÖNORM S 9020 an den Fundamenten von Wohnobjekten **die um 20% abgeminderten Werte der Tabelle 3 der ÖNorm S 9020 nicht überschreitet** bzw. Schäden an Bauwerken, Sachgütern und Kulturgütern vermieden werden.

## **ZWINGENDE MAßNAHMEN FRAGENBEREICH 4**

### **1. ABFALLWIRTSCHAFT UND BODENCHEMIE**

Keine Stellungnahmen zu einer Maßnahme erforderlich!

### **2. VERKEHR**

### **Maßnahme 3**

Die Maßnahme lautet wie folgt:

*Die Entwässerungsmaßnahme links der Bahn von ca. km 14,450 bis ca. km 14,540 im Bereich des Umkehrplatzes der Fritz Koller Industries Holding GmbH ist auf die platzsparendste Variante (hydraulisch gleichwertig, Drainage oder Grabenmauer wie davor bzw. danach auch schon vorgesehen) umzuplanen.*

Stellungnahme PW:

Die Vorgehensweise wurde mit Herrn Koller bereits im Zuge der Information der Öffentlichkeit abgestimmt. Eine entsprechend technische Lösung wurde bereits entwickelt. Die PW schlägt daher vor, bereits auf diese Lösung in der Maßnahme Bezug zu nehmen:

Zur Optimierung der Entwässerung im Bereich der Fritz Koller Industries Holding GmbH wird eine Verlängerung der Grabenmauer bis zum Betriebsgebäude vorgenommen. Der Bahngraben kann dadurch entfallen und der Grundbedarfs wird reduziert.

Daher wird folgende Konkretisierung der Maßnahme angeregt:

Im Bereich des Umkehrplatzes der Fritz Koller Industries Holding GmbH ist die Entwässerung links der Bahn von ca. km 14,450 bis ca. km 14,540 in Form der Verlängerung der Grabenmauer bis zum Betriebsgebäude und dem Entfall des Bahngrabens umzuplanen.

### **3. GEOLOGIE, HYDROGEOLOGIE, GRUNDWASSER UND GEOTECHNIK**

Keine Stellungnahmen zu einer Maßnahme erforderlich!

### **4. RAUMPLANUNG**

#### **Maßnahme 1**

Die Maßnahme lautet wie folgt:

*Vom SV für Raumplanung wird gefordert, die Einwendungen und Anregungen der Marktgemeinde zu folgen, um rechtzeitig auf die erwartete Bevölkerungsentwicklung reagieren zu können. Gefordert wird deshalb, dass aufgrund der langen Bauzeit eine Überprüfung der Lärmbelastung erforderlich ist, um die bestehenden Siedlungsgebiete und deren Entwicklung gegenüber Lärm-Emissionen abzusichern (Marktgemeinde Lasseo).*

Stellungnahme PW:

Alle Widmungen, die zum Zeitpunkt der Bescheiderstellung rechtsgültig sind, sind als Bestand zu werten. Bei künftigen Widmungen, Umwidmungen, Bauvorhaben udgl. ist das ÖBB Vorhaben als verbindlicher Bestand anzusehen und bei zukünftigen Planungen zu berücksichtigen. Das Erfordernis, ÖBB seitig Lärmschutz nachrüsten zu müssen, besteht nach Vorliegen eines Genehmigungsbescheides folglich nicht (vgl. §5 (2) SchIV). Nach Fertigstellung des Projektes und sämtli-

cher bahnseitiger Schallschutzmaßnahmen werden Kontrollmessungen zur Ermittlung der tatsächlichen Schienenverkehrslärmimmissionen vorgenommen.

Daher wird folgende Neufassung der Maßnahme angeregt:

~~Vom SV für Raumplanung wird gefordert, die Einwendungen und Anregungen der Markt-gemeinde zu folgen, um rechtzeitig auf die erwartete Bevölkerungsentwicklung reagieren zu können.~~ Gefordert wird **deshalb**, dass aufgrund der langen Bauzeit eine Überprüfung der Lärmbelastung erforderlich ist, um die bestehenden Siedlungsgebiete **und deren Entwicklung** gegenüber Lärm-Emissionen abzusichern (Marktgemeinde Lasseo).

### Maßnahme 2

Die Maßnahme lautet wie folgt:

*Vom SV für Raumplanung wird gefordert, die Einwendungen und Anregungen der Gemeinde zu folgen, um rechtzeitig auf die erwartete Bevölkerungsentwicklung reagieren zu können. Gefordert wird deshalb, dass aufgrund der langen Bauzeit eine Überprüfung der Lärmbelastung erforderlich ist, um die bestehenden Siedlungsgebiete und deren Entwicklung gegenüber Lärm-Emissionen abzusichern (Gemeinde Untersiebenbrunn).*

Stellungnahme PW:

Alle Widmungen, die zum Zeitpunkt der Bescheiderstellung rechtsgültig sind, sind als Bestand zu werten. Bei künftigen Widmungen, Umwidmungen, Bauvorhaben udgl. ist das ÖBB Vorhaben als verbindlicher Bestand anzusehen und bei zukünftigen Planungen zu berücksichtigen. Das Erfordernis, ÖBB seitig Lärmschutz nachrüsten zu müssen, besteht nach Vorliegen des Bescheides folglich nicht (vgl. §5 (2) SchIV). Nach Fertigstellung des Projektes und Fertigstellung sämtlicher bahnseitiger Schallschutzmaßnahmen sind Kontrollmessungen zur Ermittlung der tatsächlichen Schienenverkehrslärmimmissionen vorzunehmen.

Daher wird folgende Neufassung der Maßnahme angeregt:

~~Vom SV für Raumplanung wird gefordert, die Einwendungen und Anregungen der Gemein-de zu folgen, um rechtzeitig auf die erwartete Bevölkerungsentwicklung reagieren zu kön-nen.~~ Gefordert wird **deshalb**, dass aufgrund der langen Bauzeit eine Überprüfung der Lärmbelas-tung erforderlich ist, um die bestehenden Siedlungsgebiete **und deren Entwicklung** gegenüber Lärm-Emissionen abzusichern (Gemeinde Untersiebenbrunn).

### Maßnahme 3

Die Maßnahme lautet wie folgt:

*Die Einwendungen der Gemeinde sind deshalb nachvollziehbar und sollten unbedingt im Rahmen der Ausbauplanung der Bahn berücksichtigt werden. Als zwingende Maßnahme wird vom SV für Raumplanung die Verlängerung des Lärmschutzes entlang der Bahn zur Verhinderung von Belas-tungen in dem als Kompensationsmaßnahme erforderliche Widmung weiteren Baulandes (Ge-meinde Glinzendorf).*

Stellungnahme PW:

Alle Widmungen, die zum Zeitpunkt der Bescheiderstellung rechtsgültig sind, sind als Bestand zu werten. Bei künftigen Widmungen, Umwidmungen, Bauvorhaben udgl. ist das ÖBB Vorhaben als verbindlicher Bestand anzusehen und bei zukünftigen Planungen zu berücksichtigen. Das Erfordernis, ÖBB seitig Lärmschutz nachrüsten zu müssen, besteht nach Vorliegen des Bescheides folglich nicht (vgl. §5 (2) SchIV). Nach Fertigstellung des Projektes und Fertigstellung sämtlicher bahnseitiger Schallschutzmaßnahmen sind Kontrollmessungen zur Ermittlung der tatsächlichen Schienenverkehrslärmimmissionen vorzunehmen. Ein Schutz möglicher zukünftiger Widmungen ist wird im Rahmen des Vorhabens nicht berücksichtigt!

Es wird angeregt, die Maßnahme aus oben genannten Gründen **entfallen** zu lassen.

#### **Maßnahme 4**

Die Maßnahme lautet wie folgt:

*Es wird deshalb vom SV für Raumplanung als zwingende Maßnahme vorgegeben, die aktuellen Leitplanungen auf regionaler und kommunaler Ebene im Rahmen der Planung aller Begleitmaßnahmen (v.a. Haltestellen, P & R-Anlagen, Erschließung, Lärmschutz, Begleitgrün, etc.) zu berücksichtigen (Region Marchfeld).*

Stellungnahme PW:

Die aktuellen lokalen und regionalen Leitplanungen zum Zeitpunkt der Einreichung wurden im Fachbeitrag Siedlungs- und Wirtschaftsraum berücksichtigt und stehen nicht im Widerspruch zum gegenständlichen Vorhaben.

Nach Vorliegen des beantragten Genehmigungsbescheides für das ggst. Vorhaben ist dieser Rechtsbestand. Bei künftigen Widmungen, Umwidmungen, Bauvorhaben udgl. ist das ÖBB Vorhaben als verbindlicher Bestand anzusehen und bei zukünftigen Planungen zu berücksichtigen.

Es wird angeregt, die Maßnahme aus oben genannten Gründen **entfallen** zu lassen.

## **5. KOORDINATION**

Keine Stellungnahmen zu einer Maßnahme erforderlich!

Dipl.-Ing. Trummer e.h.

#### **Erklärung des Verhandlungsleiters:**

Am 2. April 2014 wird nach Umfrage festgestellt, dass für den heutigen Tag keine Fragen an die Sachverständigen mehr vorliegen. Der Verhandlungsleiter erklärt somit um 18:30 Uhr, dass der erste Verhandlungstag abgeschlossen und die Verhandlung am 3. April 2014 um 09:30 Uhr im gleichen Verhandlungslokal fortgesetzt wird.

Mag. Michael Andresek e.h.

## 2. Verhandlungstag am 3. April 2014

Am 2. Verhandlungstag erfolgt nach der Eröffnung durch den Verhandlungsleiter um 9:30 Uhr die Fortsetzung der Protokollierung sowie der Befassung mit den Parteilvorbbringen:

### **Stellungnahme vom Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz Verkehrs-Arbeitsinspektorat, vertreten durch Herrn Johannes Schwarz:**

In dem, von der ÖBB-Infrastruktur AG vorgelegten, Sicherheits- und Gesundheitsschutz-dokument (EZ-B010203E) nach §5 ArbeitnehmerInnenschutzgesetz (ASchG) werden im Punkt 3.6.1 nur die Gefährdungen und notwendigen Maßnahmen bei der Brückeninspektion von der Straße aus beschrieben. Diese Vorgehensweise ist bei Brücken über Gewässern nicht anzuwenden. Das SiGe-Dokument ist durch den Punkt „Brückeninspektion über Gewässern“ zu ergänzen.

In dem, von der ÖBB-Infrastruktur AG vorgelegten, Sicherheits- und Gesundheitsschutz-dokument (EZ-B010203E) nach §5 ASchG wird im Punkt 3.8 mehrmals der Einsatz von Reinigungsgeräten mit Teleskopstielen beschrieben. Auf eine mögliche „Bahnstromgefahr“ wird aber nur im Absatz „*Instandhaltungsarbeiten auf dem Bahnsteigdach*“ hingewiesen. Im SiGe-Dokument sind Maßnahmen gegen diese Gefährdung festzulegen.

In der, von der ÖBB-Infrastruktur AG vorgelegten, Unterlage für spätere Arbeiten (EZ-B010204E) in der Beilage 1 im Punkt 3.3 sind bei der Tätigkeit „Wartungs- und Reparatur- und Umbauarbeiten“ im Feld „organisatorische Vorkehrungen“ Maßnahmen beschrieben die zu treffen sind, wenn ArbeitnehmerInnen ins Gewässer stürzen. Bei solchen Arbeiten muss es das Schutzziel sein bereits den möglichen Absturz von ArbeitnehmerInnen zu verhindern.

Die Gefährdung der ArbeitnehmerInnen durch Absturz ist zu evaluieren. Die festgelegten Maßnahmen sind zu beschreiben und der Beilage 1 beizufügen.

In der, von der ÖBB-Infrastruktur AG vorgelegten, Unterlage für spätere Arbeiten (EZ-B010204E) wird in der Beilage 1 im Punkt 3.5 bei der Tätigkeit „Reinigung“ als organisatorische Vorkehrung das Betreten des Putzsteges nur nach der Maßnahme „freigeschaltete und geerdete Oberleitung“ erlaubt. In diesem Punkt ist festzuhalten, dass alle Zugänge zum Putzsteg ständig versperrt zu halten sind. Die Schlüssel für die Zugänge dürfen erst nach erfolgter Abschaltung und Erdung der Oberleitungsanlage freigegeben werden. Die genaue Abwicklung dieses Vorganges ist in einer gesonderten Evaluierung zu ermitteln. Die festgelegten Maßnahmen sind zu beschreiben und der Beilage 1 beizufügen.

Johannes Schwarz e.h.

### ***STELLUNGNAHME DER GUTACHTER ZU DER STELLUNGNAHME DER ÖBB ZU DEN ZWINGENDEN MAßNAHMEN AUS DEM UVGA SOWIE GUTACHTERLICHE ANPASSUNGEN DER ZWINGENDEN MAßNAHMEN AN DIE ERGEBNISSE AUS DER VERHANDLUNG VON 2. UND 3. APRIL 2014:***

## **STELLUNGNAHMEN zu zwingenden Maßnahmen 11. GEOLOGIE, HYDROGEOLOGIE, GRUNDWASSER UND GEOTECHNIK**

## Maßnahme 7

### Die Maßnahme wird geändert

Die Maßnahme 7 wird wie folgend geändert

*Bei zu geringer Ausbildung von abdichtend wirkenden Deckschichten (<2 m) ist der Bereich der Baustelleneinrichtungsflächen dort zu befestigen, wo grundwasser-gefährdende Stoffe gelagert oder transportiert werden. ~~Dies gilt auch für Fahrbahnen.~~ Vorbehaltlich weiterer Behördenauflagen sind die befestigten Flächen so auszuführen, dass Niederschlagswässer und Baustellenwässer gesammelt und über eine Ölabscheidungsanlage geführt werden können.*

### Erklärung

„Dies gilt auch für Fahrbahnen“ kann gestrichen werden, da nur Fahrbahnen innerhalb der BE Flächen gemeint waren. Durch die Textierung „...wo grundwasser-gefährdende Stoffe gelagert oder transportiert werden.“ wird ohnehin ausgedrückt, dass innerhalb der BE Flächen die Transportwege („Fahrbahnen“) zu befestigen sind. Auf den missverständlich interpretierbaren Satz :“ Dies gilt auch für Fahrbahnen, der offensichtlich sämtliche ( auch nur temporären) Fahrbahnen entlang des Bauvorhabens zum Inhalt haben könnte, kann daher verzichtet werden.

## **12. ÖKOLOGIE**

### Maßnahme 5

#### Die Maßnahme wird geändert

Die Maßnahme lautete wie folgt: *Eine Bauzeitbeschränkung bei Bautätigkeiten in den March-Auen auf die Zeit zwischen August und März (kein Bau von Ende März bis Anfang August, also zur Brutzeit) ist einzuhalten.*

Die Maßnahme wird wie folgt geändert:

*Eine Bauzeitbeschränkung bei Bautätigkeiten an der Brücke über die March auf die Zeit zwischen August und März (kein Bau von Ende März bis Anfang August, also zur Brutzeit) ist einzuhalten.*  
*Mögliche weitere Bauzeitbeschränkungen im Schutzgebiet in den March-Auen sind von der ökologischen Bauaufsicht zu verfügen*

### Maßnahme 7

#### Die Maßnahme wird geändert

Die Maßnahme lautete wie folgt: *Die vorgesehenen Maßnahmen zum Amphibien- und Reptilienschutz (Absammeln, Amphibienzaun) sind über die gesamte Bauzeit umzusetzen, bei Bauzeit in mehr als einer Saison also entsprechend zu wiederholen.*

Anmerkung des Gutachters: Es handelt sich um eine Konkretisierung der Maßnahme Ti\_AMP\_01. Im Sinne der im Projekt entwickelten Maßnahmen sollte die Maßnahme jedoch wie in den Einreichunterlagen auf den besonders sensiblen Bereich der Marchauen beschränkt sein.



Die Maßnahme wird daher wie folgt geändert:

*Die vorgesehenen Maßnahmen zum Amphibien- und Reptilienschutz (Absammeln, Amphibienzaun) sind im Bereich östlich der L3001 über die gesamte Bauzeit umzusetzen, bei Bauzeit in mehr als einer Saison also entsprechend zu wiederholen*

## Maßnahme 8

Die Maßnahme wird ergänzt:

*Die Art der vorgesehenen Markierungen von Leitungen gegen Vogelkollision ist entsprechend dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Umsetzungen des Vorhabens auszuführen, da sich der Stand der Technik auf diesem Gebiet laufend ändert bzw. weiterentwickelt. Ein Detailprojekt ist dafür spätestens 3 Monate vor Umsetzung der Maßnahmen der Behörde vorzulegen. Herstellung der Markierung und fachgerechte Betreuung der Herstellung sind mittels Bericht zu belegen.*

## 13. FORSTTECHNIK, WALD- UND WILDÖKOLOGIE

### Maßnahme 3 - Betriebsphase

Änderung: „in den Standortgemeinden“ durchzuführen.... Wird durch im Standortbezirk ersetzt

Die Maßnahme lautet nunmehr:

folgende Konkretisierung der Maßnahme wird angeregt:

*Die Ersatzaufforstungen sind möglichst auf den im Einreichprojekt angeführten Flächenpool für Aufforstungsflächen vorzunehmen. Können die dafür erforderlichen Vereinbarungen mit den Grundeigentümern nicht erzielt werden, sind die Aufforstungen möglichst im Nahbereich der Rodeflächen, jedenfalls aber im Standortbezirk durchzuführen. Die Flächen haben hinsichtlich Gesamtumfang und Standortqualität jenen zu entsprechen, die im Einreichprojekt als Ersatzaufforstungen ausgewiesen wurden. Insbesondere haben die Ersatzaufforstungsflächen einen bewuchsfähigen Oberboden in einer Mindeststärke von 40 cm aufzuweisen; der durchwurzelbare Bodenhorizont hat insgesamt eine Stärke von mindestens 200 cm aufzuweisen.*

ERLÄUTERUNG des Gutachters:

Angesichts der Länge des Vorhabens und der damit zusammenhängenden Tatsache, dass die beiden von Rodungen betroffenen Bezirke (Wien, 22. Bezirk, Bezirk Gänserndorf) fast in ihrer gesamten West-Ost-Ausdehnung vom Vorhaben berührt werden, kann dem Änderungsvorschlag der Projektwerberin aus forstfachlicher Sicht zugestimmt werden.

## 14. RAUMPLANUNG, LANDSCHAFTSBILD UND SACHGÜTER

### Maßnahme 1

Die Maßnahme lautete wie folgt:

*Punktueller Bepflanzung (Bäume) entlang der Trassenmauer im Teilbereich Stadlau – Kleingartensiedlung am Calmonweg gegenüber der Kleingartensiedlung zur Abschirmung der Hochlage der Gleistrasse und der Lärmschutzwände.*

Aus Sicht des SV für Raumplanung und Landschaftsbild / Ortsbild wird an einer gestalterischen Maßnahme insofern festgehalten, als eine punktueller Bepflanzung am Mauerfuß mit einzelnen niedrigen Gehölzen (Büschen oder Sträuchern) innerhalb des vermutlich erforderlichen Randstreifen der Straße zur Trassenmauer vorzunehmen ist, mit der eine abschnittsweise Gliederung der Trassenmauer gelingt. Von einer Bepflanzung mit Bäumen ist aufgrund eventueller Probleme mit der technischen Ausstattung (Oberbau) abzusehen.

**Die Maßnahme wird geändert und lautet nunmehr:**

*Punktueller Bepflanzung am Mauerfuß entlang der Trassenmauer im Teilbereich Stadlau – Kleingartensiedlung am Calmonweg gegenüber der Kleingartensiedlung zur Abschirmung der Hochlage der Gleistrasse und der Lärmschutzwände ist vorzusehen; Diese ist mit einzelnen niedrigen Gehölzen (Büschen oder Sträuchern) innerhalb des vermutlich erforderlichen Randstreifen der Straße zur Trassenmauer vorzunehmen, damit eine abschnittsweise Gliederung der Trassenmauer gelingt. Von einer Bepflanzung mit Bäumen ist aufgrund eventueller Probleme mit der technischen Ausstattung (Oberbau) abzusehen.*

**Maßnahme 2**

**Diese Maßnahme kann entfallen, da bereits eine ausreichende Abschirmung besteht**

Die Maßnahme lautete wie folgt:

*Ergänzung der Bepflanzung entlang der Böschung zu Trasse im Teilbereich Haltestelle Hirschstetten / Wohnsiedlung Calmonweg gegenüber der Wohnsiedlung zur Abschirmung der Lärmschutzwände*

**Maßnahme 3**

**Die Maßnahme 3 kann entfallen.**

Die Maßnahme lautete wie folgt:

*Aus fachlicher Sicht kann im allgemeinen festgestellt werden, dass eine Beeinflussung des Landschaftsbildes durch einen Verlust landschaftsprägender Elemente nur in jenen Fällen erfolgt, in denen die trassenbegleitenden Gehölze und Bäume durch den Ausbau verloren gehen. Gefordert wird deshalb als zwingend erforderliche Maßnahme, dass entlang jener Trassenabschnitte, an denen diese Bepflanzung für den Ausbau entfernt werden muss, entsprechende Ersatzpflanzungen durchgeführt werden.*

**Die Maßnahme 3 kann entfallen.**

Anmerkung des Fachgutachters:

Dem Gutachter wurde folgende Information zur Kenntnis gebracht „Auf Grund der fehlenden Flächenverfügbarkeit für Ersatzaufforstungen und auch auf Grund des konkurrierenden Interesses

aus dem Naturschutz sind keine zusätzlichen Baumpflanzungen vorzunehmen. Die trassenbegleitenden Gehölze sind gem. Maßnahmenkonzept im Vorhaben umgesetzt.“ Daher ergibt sich folgende gutachterliche Erkenntnis:

Die Begrenzung der Ersatzpflanzungen aufgrund naturschutzrechtlicher und anderer Vorgaben wird akzeptiert. Bei Nachweis der in der Stellungnahme der ÖBB und der Planer angegebenen Ausführungen zu trassenbegleitenden Gehölzen im Sinne der Vorgabe des Fachgutachters kann die Maßnahme entfallen.

## **15.GEWÄSSERÖKOLOGIE**

### **Maßnahme 5**

Die Maßnahme lautete wie folgt:

*Um den Schutz der Jungfische und des Fischlaiches zu gewährleisten, müssen direkte Arbeiten in Gewässern (wie Schüttungen des Dammes usw.) und Tätigkeiten, die starke Trübungen verursachen, außerhalb der Hauptlaichzeit der Hauptfischarten (Anfang März bis Mitte Juli) durchgeführt werden.*

*Um Missverständnissen vorzubeugen wird die Maßnahme näher konkretisiert:*

Um den Schutz der Jungfische und des Fischlaiches zu gewährleisten, müssen direkte Arbeiten in Gewässern (wie Schüttungen des Dammes usw.) und Tätigkeiten, die starke Trübungen verursachen, außerhalb der Hauptlaichzeit der Hauptfischarten (**Hauptlaichzeit** = Anfang März bis Mitte Juli) durchgeführt werden.

### **Maßnahme 13**

#### **Diese Maßnahme bleibt aufrecht**

Die Maßnahme lautet wie folgt:

*Im Zuge der Bauarbeiten dürfen keine direkten Fahrten durch das Gewässer erfolgen.*

### **Maßnahme 16**

#### **Die Maßnahme wird konkretisiert:**

Die Maßnahme lautete wie folgt:

*In Bezug auf die Lage der Stellen für das immissionschemische Beweissicherungsprogramm an der March wird vorgeschrieben, diese an einer freien durchflossenen Stelle oberhalb des Einflussbereichs der Baumaßnahmen sowie rechts- und linksufrig zwischen etwa 50 und 100 m unterhalb der Baumaßnahme zu situieren. In Hinblick auf die zeitliche Durchführung wird empfohlen, die Messungen der abfiltrierbaren Stoffe im Zuge der Beweissicherung umgehend zu beginnen und bis zum Start der Baumaßnahmen einmal monatlich durchzuführen. Während der Bautätigkeiten muss alle zwei Wochen und nach Abschluss der Baumaßnahmen über einen Zeitraum von 2 Monaten jeweils einmal monatlich gemessen werden. Dadurch wird ein Vergleich der Messwerte mit dem Messprogramm der WGEV sowie die eventuellen räumlichen und zeitlichen Auswirkungen ausreichend dokumentiert.*

### Die Maßnahme wird konkretisiert:

In Bezug auf die Lage der Stellen für das immissionschemische Beweissicherungsprogramm an der March wird vorgeschrieben, diese an einer freien durchflossenen Stelle oberhalb des Einflussbereichs der Baumaßnahmen sowie rechts- und linksufrig zwischen etwa 50 und 100 m unterhalb der Baumaßnahme zu situieren. Die Messungen der abfiltrierbaren Stoffe im Zuge der Beweissicherung müssen **in Abstimmung mit dem avisierten Baustart im Bereich der March 3 Monate davor** beginnen und bis zum Start der Baumaßnahmen einmal monatlich durchgeführt werden. Während der Bautätigkeiten muss alle zwei Wochen und nach Abschluss der Baumaßnahmen über einen Zeitraum von 2 Monaten jeweils einmal monatlich gemessen werden. Dadurch wird ein Vergleich der Messwerte mit dem Messprogramm der WGEV sowie die eventuellen räumlichen und zeitlichen Auswirkungen ausreichend dokumentiert.

### Maßnahme 17

#### Diese Maßnahme entfällt

#### Die Maßnahme lautete wie folgt:

*Die vorhabensrelevanten Auswirkungen auf die gewässerökologischen Gegebenheiten betroffener Gewässer wirken sich im Allgemeinen auf die Fischerei aus. Während der Bauzeit sind für bestimmte Bauabschnitte Beeinträchtigungen fischereiwirtschaftlicher Interessen zu erwarten. Schäden an der Fischerei können grundsätzlich durch entsprechende Entschädigungen ausgeglichen werden. Allfällige monetäre Entschädigungen sind vom Projektwerber im zivilrechtlichen Verfahren durchzuführen.*

#### Gutachterliche Anmerkung:

Diese Maßnahme kann entfallen, da ein Hinweis auf Entschädigung im Gutachten enthalten ist

## **16. LÄRMSCHUTZ**

### Maßnahme 1

#### Die Maßnahme bleibt unverändert

Die sowohl in der UVE, als auch im UVGA angeführte EG Richtlinie für die Lärmentwicklung von Baugeräten, entspricht dem hier verwendeten Vorschlag der österreichischen Verordnung.

#### Die Maßnahme lautet wie folgt:

*Die in der UVE getroffenen Festlegungen hinsichtlich der Baustellenarbeitszeiten an Werktagen bei Tagzeit und hinsichtlich eines lärmarmen Baubetriebes mit Einsatz lärmarmen Baugeräte sind bei der Bauausführung zu berücksichtigen. Notwendige Abweichungen von den grundsätzlich bei Tagzeit vorgesehenen Baustellenarbeitszeiten sind unter Angabe einer Begründung und der voraussichtlichen Dauer der betroffenen Bevölkerung (über Gemeinden und BI) rechtzeitig bekannt zu geben.*

### Maßnahme 3

#### Die Maßnahme bleibt unverändert

Die Maßnahme lautet wie folgt:

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

*Schallpegelgrenzwerte für Baulärmimmissionen:*

<i>Wohngebäude in derzeitiger Bestandslärmsituation <math>LA_{eq}</math></i>	<i>Grenzwert für Beurteilungspegel Baulärm</i>
--	--

*Tagzeit (0600-1900 Uhr):*

<i><math>\leq 55</math> dB</i>	<i>60 dB für <math>L_r</math>, Bau</i>
<i><math>&gt; 55</math> dB</i>	<i>65 dB für <math>L_r</math>, Bau</i>

*Abendzeit (1900-2200 Uhr):*

<i><math>\leq 55</math> dB</i>	<i>55 dB für <math>L_r</math>, Bau</i>
<i><math>&gt; 55</math> dB</i>	<i>60 dB für <math>L_r</math>, Bau</i>

*Nachtzeit (2200-0600 Uhr):*

<i>generell</i>	<i>50 dB für <math>L_r</math>, Bau</i>
	<i>45 dB für Dauergeräusche</i>

#### **Maßnahme 10a**

**Die Maßnahme bleibt aufrecht**

Die Maßnahme lautet wie folgt:

*a) Messung der durch Zugfahrten von Schnellzügen, Eil- und Regionalzügen, Ferngüterzügen sowie Nahgüterzügen und Dienstzügen auf den Gleisstrecken an repräsentativen Punkten in der Nachbarschaft im Freien auftretenden Schallimmissionen als Höchstwerte der A-bewerteten Schalldruckpegel  $LA_{vmx}$  (Spitzenpegel = Mittelwert der lautesten 5 Sekunden einer Vorbeifahrt), sowie des A-bewerteten Schallereignispegels  $LA_E$  der Vorbeifahrt.*

Begründung: Die Definition des Höchstwertes als  $L_{A,vmx}$  ist in der Maßnahme eindeutig festgelegt.

#### **Maßnahme 10c**

**Die Maßnahme bleibt aufrecht**

Die Maßnahme lautet wie folgt:

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

#### Stellungnahme

Die Ermittlung der Schallemission nach ON Regel 305011 erfolgt für das Prognosebetriebsprogramm 2030, sowie für das bei der Kontrolle tatsächlich vorliegende Betriebsprogramm.

Die Unterschiede der Schallemissionen als längenbezogene Schalleistungspegel wirken sich in gleicher Höhe auf die Höhe der Schallimmissionen aus.

## **17. ERSCHÜTTERUNGSSCHUTZ**

#### **Maßnahme 3**

**Die Maßnahme bleibt aufrecht**

Die Maßnahme lautet wie folgt:

*Unter Hinweis auf die Anforderungen nach den obigen Punkten 1) und 2) sind ausreichende Erschütterungsschutzmaßnahmen zu treffen, dass die maximale resultierende Schwinggeschwindigkeit  $v_{R,max}$  nach ÖNORM S 9020 an den Fundamenten von Wohnobjekten den Wert von 4 mm/s nicht überschreitet bzw. Schäden an Bauwerken, Sachgütern und Kulturgütern vermieden werden.*

Stellungnahme Die Begrenzung der resultierenden Schwinggeschwindigkeit auf 4 mm/s dient dem gesicherten Schutz von Objekten vor Bauschäden, unabhängig von der Art, der durch den Baubetrieb verursachten Einwirkungen

ZWINGENDE MAßNAHMEN FRAGENBEREICH 4

### **6. VERKEHR**

#### **Maßnahme 3**

**Diese Maßnahme bleibt unverändert aufrecht**

Die Maßnahme lautet wie folgt:

*Die Entwässerungsmaßnahme links der Bahn von ca. km 14,450 bis ca. km 14,540 im Bereich des Umkehrplatzes der Fritz Koller Industries Holding GmbH ist auf die platzsparendste Variante (hydraulisch gleichwertig, Drainage oder Grabenmauer wie davor bzw. danach auch schon vorgesehen) umzuplanen.*

Anmerkung des Gutachters:

Die zwingende Auflage Verkehr steht nicht im Widerspruch zur Stellungnahme der ÖBB; Sie wird daher nicht geändert.

## **7. RAUMPLANUNG**

### **Maßnahme 1**

**Diese Maßnahme wird in eine empfohlene Maßnahme umgeändert und neu formuliert**

Die Maßnahme lautete wie folgt:

*Vom SV für Raumplanung wird gefordert, die Einwendungen und Anregungen der Marktgemeinde zu folgen, um rechtzeitig auf die erwartete Bevölkerungsentwicklung reagieren zu können. Gefordert wird deshalb, dass aufgrund der langen Bauzeit eine Überprüfung der Lärmbelastung erforderlich ist, um die bestehenden Siedlungsgebiete und deren Entwicklung gegenüber Lärm-Emissionen abzusichern (Marktgemeinde Lasee).*

Anmerkung des Fachgutachters:

Die Maßnahme wird daher entsprechend der Argumentation der Projektwerberin / ÖBB wie folgt als **EMPFOHLENE MAßNAHME** geändert:

*Wenn während der verlängerten Bauzeit eine Änderung der Flächenwidmung vorgenommen wird und / oder eine Bebauung auf bereits gewidmeten Flächen unmittelbar bevorsteht (Beantragung von Baugenehmigungen) wird angeregt, im Rahmen dieser Änderung und / oder Bebauung eine Überprüfung der Lärmbelastung vorzunehmen, um diese neuen Siedlungsgebiete durch eine Neukonzeption der Siedlungsgebiete und / oder der Neubebauung gegenüber Lärm-Emissionen abzusichern (Marktgemeinde Lasee). Sofern aktive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich werden, sind entsprechende Abstimmungsgespräche mit dem Projektwerber / ÖBB vorzunehmen.*

### **Maßnahme 2**

**Diese Maßnahme wird in eine empfohlene Maßnahme umgeändert und neu formuliert**

Die Maßnahme lautete wie folgt:

*Vom SV für Raumplanung wird gefordert, die Einwendungen und Anregungen der Gemeinde zu folgen, um rechtzeitig auf die erwartete Bevölkerungsentwicklung reagieren zu können. Gefordert wird deshalb, dass aufgrund der langen Bauzeit eine Überprüfung der Lärmbelastung erforderlich*

*ist, um die bestehenden Siedlungsgebiete und deren Entwicklung gegenüber Lärm-Emissionen abzusichern*

Anmerkung des Fachgutachters: Die Maßnahme wird daher entsprechend der Argumentation der Projektwerberin / ÖBB wie folgt als **EMPFOHLENE MAßNAHME** geändert:

*Wenn während der verlängerten Bauzeit eine Änderung der Flächenwidmung vorgenommen wird und / oder eine Bebauung auf bereits gewidmeten Flächen unmittelbar bevorsteht (Beantragung von Baugenehmigungen) wird angeregt, im Rahmen dieser Änderung und / oder Bebauung eine Überprüfung der Lärmbelastung vorzunehmen, um diese neuen Siedlungsgebiete durch eine Neukonzeption der Siedlungsgebiete und / oder der Neubebauung gegenüber Lärm-Emissionen abzusichern (Marktgemeinde Untersiebenbrunn). Sofern aktive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich werden, sind entsprechende Abstimmungsgespräche mit dem Projektwerber / ÖBB vorzunehmen.*

### **Maßnahme 3**

**Diese Maßnahme wird in eine empfohlene Maßnahme umgeändert und neu formuliert**

Die Maßnahme lautete wie folgt:

*Die Einwendungen der Gemeinde sind deshalb nachvollziehbar und sollten unbedingt im Rahmen der Ausbauplanung der Bahn berücksichtigt werden. Als zwingende Maßnahme wird vom SV für Raumplanung die Verlängerung des Lärmschutzes entlang der Bahn zur Verhinderung von Belastungen in dem als Kompensationsmaßnahme erforderliche Widmung weiteren Baulandes (Gemeinde Glinzendorf).*

Anmerkung des Fachgutachters: Die Maßnahme wird daher entsprechend der Argumentation der Projektwerberin / ÖBB wie folgt als **EMPFOHLENE MAßNAHME** geändert:

*Wenn während der verlängerten Bauzeit eine Änderung der Flächenwidmung vorgenommen wird und / oder eine Bebauung auf bereits gewidmeten Flächen unmittelbar bevorsteht (Beantragung von Baugenehmigungen) wird angeregt, im Rahmen dieser Änderung und / oder Bebauung eine Überprüfung der Lärmbelastung vorzunehmen, um diese neuen Siedlungsgebiete durch eine Neukonzeption der Siedlungsgebiete und / oder der Neubebauung gegenüber Lärm-Emissionen abzusichern (Marktgemeinde Glinzendorf). Sofern aktive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich werden, sind entsprechende Abstimmungsgespräche mit dem Projektwerber / ÖBB vorzunehmen.*

### **Maßnahme 4**

**Diese Maßnahme kann entfallen**

Die Maßnahme lautete wie folgt:

*Es wird deshalb vom SV für Raumplanung als zwingende Maßnahme vorgegeben, die aktuellen Leitplanungen auf regionaler und kommunaler Ebene im Rahmen der Planung aller Begleitmaß-*



*nahmen (v.a. Haltestellen, P & R-Anlagen, Erschließung, Lärmschutz, Begleitgrün, etc.) zu berücksichtigen (Region Marchfeld).*

Die Maßnahme kann entfallen: Da die aktuellen lokalen und regionalen Leitplanungen zum Zeitpunkt der Einreichung wurden im Fachbeitrag Siedlungs- und Wirtschaftsraum berücksichtigt und stehen nicht im Widerspruch zum gegenständlichen Vorhaben.

Nach Vorliegen des beantragten Genehmigungsbescheides für das ggst. Vorhaben ist dieser Rechtsbestand. Bei künftigen Widmungen, Umwidmungen, Bauvorhaben udgl. ist das ÖBB Vorhaben als verbindlicher Bestand anzusehen und bei zukünftigen Planungen zu berücksichtigen.

Bettina Riedmann, MAS MAS ETH RP e.h.

### **Stellungnahme der Sachverständigen für Abfallwirtschaft, Boden- und Grundwasserchemie, Dr. Annemarie Graus-Göldner zur Auflage 8 (B 5):**

#### **ad Auflage 8 Konkretisierung:**

Im Grundwasserabstrombereich sind entsprechende Beweissicherungsmaßnahmen zu treffen, um potentielle nachteilige Auswirkungen auf das Grundwasser durch das gegenständliche Vorhaben insbesondere in der Bauphase ausreichend kontrollieren zu können. Insbesondere sind Bauarbeiten in unmittelbarer Nähe der Verdachtsfläche Nr. 45745 durch eine aussagekräftige Beweissicherungssonde (KB13/09) zu überwachen. Neben den Untersuchungen gemäß Trinkwasserverordnung (TWV) 2001 idgF Anhang II, Teil A „Mindestuntersuchung“ (ohne Chlorung, Ozon, UV Durchlässigkeit, Referenzstrahlenanalyse) ist der Parameter Kohlenwasserstoff-Index über den gesamten Zeitraum der Beweissicherung zu bestimmen. Die Frequenz der Probenahme ist an die Bautätigkeiten anzupassen, so dass vor Baubeginn sowie während und unmittelbar nach Beendigung der Bautätigkeiten Probenahmen und Analysen durchgeführt werden. Nach Abschluss der Bauarbeiten erscheint das vierteljährliche Intervall bis ca. 2 Jahre nach Baufertigstellung ausreichend.

Dr. Annemarie Graus-Göldner e.h.

### **Stellungnahme des §31a Gutachters für Eisenbahnbetrieb, Herr Hager Wolfgang zur Stellungnahme von Herrn Horak Wolfgang vom 03.04.2014:**

Das gegenständliche UVP Projekt enthält ein Betriebsprogramm Bestand (Fahrplan 2006 / 2007), ein Betriebsprogramm Prognose (Zugzahlenabschätzung 2025) und ein Betriebsprogramm Prognose (Zugzahlen Vollausbau). In den angeführten Betriebsprogrammen werden Zuggattungen „Ferngüterzüge“ und „Nahgüterzüge“ angegeben.

Die maximale Geschwindigkeit für die Zuggattungen „Ferngüterzüge“ und „Nahgüterzüge“ beträgt sowohl im Bestand (Fahrplan 2006 / 2007) als auch in den Betriebsprogrammen Prognose v-max 100 km/h.

Die angeregten Geschwindigkeitsbegrenzungen würden nicht nur den ausgewiesenen Zielsetzungen (z.B. Erhöhung der Streckenkapazität oder Verkürzung der Fahrzeiten) des Projektes sondern auch den verkehrspolitischen Strategien (z.B. Stärkung der Marktposition des Verkehrssystems Schiene) widersprechen, da diese Maßnahmen starken Einfluss auf die Quantität und Qualität des Eisenbahnbetriebes darstellen.

Hager Wolfgang e.h.

**Stellungnahme des Sachverständigen für Gewässerökologie, Dipl.-Ing. Reinhard Wimmer zur Stellungnahme von Ökobüro vertreten durch Herrn Wolfgang Rehm vom 02.04.2014:**

In der Stellungnahme vom Ökobüro wird die Frage nach der Art der Realisierung des Brückenbauwerks aufgezeigt.

Dazu ist folgendes festzustellen:

In den Einlagen B083301 km 37,920 Technischer Bericht Marchbrücke und B083304 117-37,920-Marchbrücke Bauphasenplan ist die Art der Baudurchführung dargestellt. Weiters werden in der Einlage E04 08 Fachbeitrag Gewässerökologie die verschiedenen Möglichkeiten für die Umsetzung in der Bauphase erläutert und ökologisch bewertet.

Die Variante einer Damm- und Inselschüttung zur Errichtung des Brückenpfeilers wird laut Einreichunterlagen umgesetzt. Dabei werden Rohre eingelegt, damit eine ständige Durchströmung des Querungsbereiches gewährleistet ist.

Dipl.-Ing. Wimmer Reinhard e.h.

**Stellungnahme des Sachverständigen für Humanmedizin, Univ. Prof. Manfred Neuberger zur Stellungnahme von Ökobüro vertreten durch Hr. Wolfgang Rehm:**

Kombinationswirkungen verschiedener Immissionen wurden im humanmedizinischen Gutachten berücksichtigt, weil Dosis- Wirkungsbeziehungen aus epidemiologischen Studien abgeleitet sind, die immer Kombinationswirkungen erfassen, ebenso wie die daraus abgeleiteten Grenzwerte. Die „Night Noise Guideline“ wurden ebenfalls berücksichtigt, können aber nicht die einzige Richtschnur bei der Beurteilung von Schienenlärm sein. Bezüglich Schienenbonus verweise ich auf, das von Ing. Lassnig und mir im Auftrag des BMVIT erstellten Gutachten. Im gegenständlichen Verfahren wurde von uns zusätzlich zur SchIV eine Spitzenlärmbegrenzung vorgenommen, bei der kein Schienenbonus zur Anwendung kommt.

Eine Förderung des Fuß- und Radverkehrs einschließlich Querungsmöglichkeiten wird aus umwelthygienischer Sicht befürwortet.

Univ. Prof. Manfred Neuberger e.h.

**Stellungnahme des Sachverständigen für Humanmedizin, Univ. Prof. Manfred Neuberger zur Stellungnahme von Wirtschaftsagentur Wien vom 31.03.2014:**

Bezüglich der Seestadt Nord hatte ich beim UVP-Verfahren Seestadt Süd bereits Bedenken wegen des zu erwarteten KFZ-Verkehrs auf der zu errichtenden Ringstraße geäußert. Diese Situation könnte durch öffentliche Verkehrsmittel nur verbessert werden. Eine bestimmungsgemäße Nutzung oder Verwertung der Liegenschaften ist durch das Bahnprojekt nicht gefährdet, da das Wohnbauprojekt bei der Isolierung und Orientierung von Wohn- und Schlafräumen bzw. deren Fenster die bestehende Bahntrasse berücksichtigen kann.

Univ. Prof. Manfred Neuberger e.h.

**Stellungnahme des Sachverständigen für Lärmschutz, Ing. Erich Lassnig zur Stellungnahme von der Gemeinde Glinzendorf, 2282 Glinzendorf Nr. 70, vertreten durch Herrn Bürgermeister Andreas Iser:**

Durch die im Projekt vorgesehene Errichtung der Lärmschutzwand wird eine wesentliche Lärminderung erreicht. Es wird darauf hingewiesen, dass bisher im Bereich der nächsten Wohnhäuser Bestandslärmimmissionen des Schienenverkehrslärms tags und nachts in der Höhe von 60 dB und für das Projekt trotz Erhöhung der Verkehrsfrequenz und der Erhöhung der Geschwindigkeit Immissionen tags und nachts in der Höhe 55 dB zu erwarten sind. Durch die Lärmschutzwand wird daher nicht nur die Erhöhung der projektsmäßig vorgesehenen Lärmauswirkungen kompensiert, sondern darüber hinaus eine zusätzliche Lärminderung erreicht.

Zur Frage, inwieweit im Bereich des Bahnsteiges eine zusätzliche Lärmschutzmaßnahme installiert werden kann um eventuell eine zukünftige Siedlungserweiterung zu ermöglichen, ist aus lärmtechnischer Sicht auszuführen, dass die Errichtung einer Lärmschutzwand jederzeit im Nachhinein technisch möglich ist. Art und Umfang der Maßnahme müssten im Zuge der vorgesehenen Änderung der Flächenwidmung untersucht und geprüft werden.

Ing. Erich Lassnig e.h.

**Stellungnahme des Sachverständigen für Lärmschutz, Ing. Erich Lassnig zur Stellungnahme von der Gemeinde Untersiebenbrunn, Hauptstrasse 12, 2284 Untersiebenbrunn, vertreten durch Herrn Bgm. Rudolf Plessl:**

Die Park & Ride-Anlage ist nicht Gegenstand der gegenständlichen eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung. Die Auswirkungen durch die Park & Ride-Anlage sowie durch die dabei hervorgerufenen Zu- und Abfahrten werden bei der Genehmigung der Park & Ride-Anlage zu beurteilen sein.

Ing. Erich Lassnig e.h.

**Stellungnahme des Sachverständigen für Lärmschutz, Ing. Erich Lassnig zur Stellungnahme von Wolfgang Horak vom 31.03.2014:**

Zur Frage der Höhe des Bahndamms im Bereich des Siedlungsgebietes „Am Krautgarten“ wird ausgeführt, dass der Bahndamm im Bestand eine Höhe von ca. 2 Meter über Boden und zukünftig eine Höhe von ca. 5 Meter über Boden aufweisen wird. Auf dem Bahndamm ist zum Schutz des Siedlungsbereiches linksseitig (nordseitig) der Bahn eine Lärmschutzwand GuLa 1 in einer Höhe von 1,0 Meter über Schienenoberkante im UVE-Projekt vorgesehen gewesen, welche aufgrund der zwingenden Vorschreibung der Sachverständigen für Humanmedizin und Lärmschutz auf eine Höhe von 1,5 Meter über Schienenoberkante zur Ausführung vorgeschrieben wurde.

Für die Bauphase sind bereits im Projekt umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen, welche im Umweltverträglichkeitsgutachten zur unbedingten Berücksichtigung vorschrieben wurden:

- Einsatz lärmarmen Geräte und Maschinen
- Optimierung des örtlichen Einsatzes lärmintensiver Baugeräte
- Nutzung von Aushubmaterial und Baucontainer, zur Abschirmung lärmintensiver Arbeitsbereiche

- Zeitliche Begrenzung der täglichen Bautätigkeiten im Einflussbereich von Wohngebieten auf Werktage von Montag bis Freitag in der Zeit von 6:00 bis 19:00 Uhr und am Samstag in der Zeit von 06:00 bis 14:00 Uhr
- Einrichtung einer Ansprechperson bei der Bauleitung zur Entgegennahme von Beschwerden und Anregungen der Nachbarschaft mit Kompetenz zur Durchsetzung geeigneter Maßnahmen zur Abwehr höher Lärmbeeinträchtigungen und Einrichtung eines Informationsmanagements zur Vorausinformation der Bereiche und lärmintensiver Bauarbeiten.

Darüber hinaus wurden im Umweltverträglichkeitsgutachten Grenzwerte für den Beurteilungspegel von Baulärm, die Durchführung von Kontrollmessungen der Baulärmimmissionen sowie bei Überschreitungen der Baulärm-Grenzwerte die Durchführung geeigneter zusätzlicher Lärminderungsmaßnahmen im Einvernehmen der Nachbarn mit der Ansprechperson vorgeschrieben.

Durch die oben beschriebene Vorgangsweise wird im Verantwortungsbereich des Bahnprojektes ein weitestgehender Lärmschutz der Nachbarschaft während der Bautätigkeiten erreicht. Die Vorgangsweise hat sich bei ähnlichen Großbaustellen, wie z.B. der Güterzugumfahrung St. Pölten, der Neubaustrecke Wien – St. Pölten, der Koralmbahn, usw. zur Zufriedenheit der Nachbarschaft gut bewährt.

Auswirkungen durch eine mögliche Kumulierung mit Bautätigkeiten zur Errichtung der „Stadtstraße“ wurden weder in der UVE noch im Umweltverträglichkeitsgutachten berücksichtigt. Über die Art und Umfang des Baubetriebes der „Stadtstraße“ liegen der Eisenbahnbehörde keinerlei nähere Informationen vor. Eventuell erforderliche und zweckmäßige Maßnahmen zur Eindämmung des Baulärms zur Errichtung der „Stadtstraße“ müssen im Verantwortungsbereich der „Stadtstraße“ berücksichtigt werden.

Ing. Erich Lassnig e.h.

**Stellungnahme des Sachverständigen für Lärmschutz, Ing. Erich Lassnig zur Stellungnahme von Herrn Mag. Alexander Perl, Alois-Prager-Straße 39, 2283 Obersiebenbrunn:**

Aus lärmtechnischer Sicht ist zu bestätigen, dass im Fachbericht Schall Auswirkungen durch den Windpark Marchfeld Mitte und Auswirkungen von Projekten auf den Flughafen Wien nicht berücksichtigt worden sind.

Die Beurteilung der Schienenverkehrslärmimmissionen erfolgt nach den Kriterien der Schienenverkehrslärm-Immissionschutzverordnung (SchIV). Dabei werden abhängig von der Höhe der im Bestand vorhandenen Schienenlärmimmissionen die Grenzwerte für die Gesamtschienenverkehrslärmimmissionen des Projektes abgeleitet. Die Grenzwerte werden daher bei Tagzeit mit Werten zwischen 60 bis 65 dB und bei Nachtzeit mit Werten zwischen 50 bis 55 dB nach SchIV festgelegt.

Die durch Kumulierungswirkungen mit anderen Lärmquellen vermutete sukzessive Erhöhung der Schienenlärmgrenzwerte ist aus lärmtechnischer Sicht nicht zu bestätigen.

Ing. Erich Lassnig e.h.

**Stellungnahme des Sachverständigen für Lärmschutz, Ing. Erich Lassnig zur Stellungnahme von Christina und Rudolf Nemeč, 2282 Glinzendorf Nr. 78:**

Der Einsatz einer vollflächigen Lärmschutzwand aus Glas würde die lärmindernde Wirkung der vorgesehenen Lärmschutzwand aufgrund der zwischen der Außenfläche eines Zuges und der Bahn zugewandten Fläche der Lärmschutzwand möglichen Schallreflexionen deutlich minimieren. Deshalb besteht die grundsätzliche Forderung aus lärmtechnischer Sicht, dass Lärmschutzwände bahnseitig hochschallabsorbierend ausgestattet sind. Gegen einen teilweise minimalen Einsatz von Glasflächen innerhalb der Lärmschutzwand bestehen keine Bedenken.

Ing. Erich Lassnig e.h.

**Stellungnahme des Sachverständigen für Lärmschutz, Ing. Erich Lassnig zur Stellungnahme von der NÖ Umweltschutzbehörde, vertreten durch Frau Magister Birgit Kasper:**

Aus lärmtechnischer Sicht kann bestätigt werden, dass die im Umweltverträglichkeitsgutachten zwingend vorgeschriebenen Maßnahmen gleichlautend für die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung übernommen werden.

Ing. Erich Lassnig e.h.

**Stellungnahme des Sachverständigen für Lärmschutz, Ing. Erich Lassnig zur Stellungnahme von Herrn Selbach Christian, Obere Augasse 4, 2035 Eckartsau:**

Es ist richtig, dass in der lärmtechnischen Untersuchung der UVE der östliche Bereich des Hauses Bahnhofstraße Nr. 12 in Obersiebenbrunn als Nebengebäude ausgewiesen wurde. Tatsächlich ist aufgrund eines Lokalausweises am 03.04.2014 zu bestätigen, dass der östliche Bereich des Hauses, offenbar ehemals als Gastwirtschaftsbetrieb genutzt, zwei Fenster in der Ostfassade und zwei Fenster in der Südfassade (straßenseitig) aufweist.

Das Rechenmodell zur Berechnung der Bestandslärmsituation sowie auch der Projektlärmsituation berücksichtigt das an der Südfassade bei der Einfahrt Bahnhofstraße Nr. 12 vorhandene Blechtor nicht. Die Berechnung erfolgt unter Verwendung eines Geländemodells für das natürliche Gelände und die Umrisse bestehender Gebäude. Bei der Besichtigung am heutigen Tag ergab sich, dass das Gelände des Objektes Bahnhofstraße 12 und der angrenzenden Objekte etwa ca. 1 Meter tiefer liegt als der Bereich des Vorplatzes vom Abfertigungsgebäude des Bahnhofes. Aufgrund der örtlichen Situation ist daher durch das in der Stellungnahme angeführte Blechtor bei der Zufahrt weder für die Bestandsituation noch für die Projektsituation eine lärmtechnische Auswirkung zu erwarten. Ebenso ist durch die vorhandene ca. 1,2 Meter hohe Mauer zum östlichen Nachbargrundstück des Anwesens Bahnhofstraße Nr. 13 keinerlei Auswirkung auf den Schienenverkehrslärm zu erwarten.

Die Vermutung, dass durch die Nichtberücksichtigung der lärmtechnischen Wirkung des Blechtores für die Bestandsituation ein höherer Grenzwert für den Projektlärm nach SchIV zur Anwendung gekommen ist, ist aus lärmschutztechnischer Sicht nicht zu bestätigen.

Abschließend ist darauf hinzuweisen, dass die Höhe der tatsächlichen Schienenlärmimmissionen nach Fertigstellung und Inbetriebnahme des Projektes durch Messungen zu kontrollieren ist und anhand der Ergebnisse, wie im Umweltverträglichkeitsgutachten als zwingende Auflage vorgeschrieben, der Objektschutzplan unter Berücksichtigung der tatsächlich bestehenden Fenster zu aktualisieren sein wird.

Die in der Stellungnahme geforderte Verbesserung des Lärmschutzes im östlichen Bereich der Bahnhofstraße (Liegenschaften Nr. 10 bis 14) wurde bereits im Umweltverträglichkeitsgutachten durch die Vorschreibung ergänzender Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände Obe 02 und Obe 03) zum Lückenschluss vom Bahnhofsgebäude zu den zwei weiter östlich gelegenen Nebengebäuden berücksichtigt. Dadurch wird die Wirksamkeit der in der UVE vorgesehenen 380 Meter langen Lärmschutzwand LSW Obe 01 um mehr als 100 Meter nach Osten verlängert.

Ing. Erich Lassnig e.h.

**Stellungnahme des Sachverständigen für Verkehrswesen (Eisenbahn / Schiene), Dipl.-Ing. Werner Stella, zur Stellungnahme von der Gemeinde Untersiebenbrunn, vertreten durch Herrn Bürgermeister Rudolf Plessl:**

Ad 3)

Für das Jahr 2030 wird für die Haltestelle Untersiebenbrunn eine Reisendenfrequenz von 245 Personen prognostiziert. Dem entsprechend wird der Bahnhof in die Kategorie 6 eingestuft und als Regeltyp D geplant. Das Erfordernis der Barrierefreiheit ist auf Grund der Frequenz nicht zwingend notwendig.

Die Erschließung der Bahnsteige erfolgt einerseits aus der Straßenunterführung durch Stiegen, andererseits vom Norden und Süden über Stiegen und Rampen. Die barrierefreie Erschließung der Bahnsteige ist auf Grund der Erschließung über Rampen im Süden und Norden gegeben.

Dipl.-Ing. Werner Stella e.h.

**Stellungnahme des Sachverständigen für Verkehrswesen (Eisenbahn / Schiene), Dipl.-Ing. Werner Stella, zur Stellungnahme vom 03.04.2014 von Wolfgang Horak, IG Am Krautgarten:**

Die Unterführung Stadlauer Straße bleibt im Bestand bestehen und es erfolgt keine Erhöhung der Bahntrasse in diesem Bereich. Erst ab der Unterführung Stadlauer Straße erfolgt aus trassierungstechnischen Gründen eine Anhebung der Trasse wobei das derzeitige Gefälle von ca. -12 ‰ auf -6 ‰ reduziert wird. Ab dem Wannradius im Bereich des Auparkweges folgt eine Steigung von +6 ‰ aus fahrdynamischen Gründen, insbesondere Energie sowie Lärm wurde diese Trassierung der Höhe nach gewählt. Die Geschwindigkeit ist daher nicht Grund dieser Trassierung der Höhe nach.

Dipl.-Ing. Werner Stella e.h.

**Stellungnahme des Sachverständigen für Verkehrswesen (Eisenbahn / Schiene), Dipl.-Ing. Werner Stella, zur Stellungnahme vom 31.03.2014 von Wolfgang Horak, IG Am Krautgarten:**

Die Lage der Unterführung Hirschstettner Straße wird aus Sicht des Fachgebietes Verkehrswesen als umweltverträglich erachtet. Der Vorschlag einer Tieferlegung dieser Unterführung ergäbe eine massive Verschlechterung der Zufahrtsmöglichkeiten der unmittelbaren Anrainer. Die Trassierung der Bahntrasse der Höhe nach ergibt sich somit aus der Höhenlage der Hirschstettner Straße wobei die eisenbahntechnische Fahrdynamik optimiert wurde.

Dipl.-Ing. Werner Stella e.h.

**Stellungnahme des Sachverständigen für Verkehrswesen (Eisenbahn / Schiene), Dipl.-Ing. Werner Stella, zur Stellungnahme vom 31.03.2014 von Wolfgang Horak, IG Am Krautgarten:**

Ad 1)

Als Grundlage für das Gesamtverkehrsaufkommen wurde die Verkehrsprognose Österreich (VPÖ) 2025+ bzw. der integrierte Taktfahrplan (ITF), der auch Teil des Gesamtverkehrskonzeptes Zielnetz 2025+ ist, herangezogen. Das Betriebsprogramm bezieht sich auf dieses Konzept.

Auf einer elektrifizierten Strecke verkehren im Regelfall nur E-Loks.

Ad2)

Die Wirtschaftlichkeit ist nicht Gegenstand eines UVP-Verfahrens.

Ad3)

Die Beurteilung umfasst alle Bauabschnitte und somit auch den Endausbau.

Ad4)

Bei der Beurteilung wurden alle 3 Bauabschnitte berücksichtigt. Nach Vollendung des Modules 1b ist die gesamte Strecke elektrifiziert.

Ad 5)

Jedes Modul ist in sich selbst betriebswirksam. Diese Betriebswirksamkeit wurde im UVP-Verfahren beurteilt.

Ad 10)

Die Lage der Unterführung Hirschstettner Straße wird aus Sicht des Fachgebietes Verkehrswesen als umweltverträglich erachtet. Der Vorschlag einer Tieferlegung dieser Unterführung ergäbe eine massive Verschlechterung der Zufahrtsmöglichkeiten der unmittelbaren Anrainer. Die Trassierung der Bahntrasse der Höhe nach ergibt sich somit aus der Höhenlage der Hirschstettner Straße wobei die eisenbahntechnische Fahrdynamik optimiert wurde.

Ad 13)

Die Bauzeiten wurden geprüft, entsprechen dem Stand der Technik und sind den Anrainern bei Einhaltung der vorgeschriebenen Grenzwerte (Lärm, Erschütterungen) zumutbar.

Dipl.-Ing. Werner Stella e.h.

**Stellungnahme des Sachverständigen für Verkehrswesen (Eisenbahn / Schiene), Dipl.-Ing. Werner Stella, zur Stellungnahme vom Ökobüro, vertreten durch Herrn Wolfgang Rehm:**

Ad Verkehr)

Als Grundlage für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit der einzelnen Ausbaumodule dient das Betriebsprogramm. Hier gelten für die Module 1a und 1b die Zugzahlenabschätzung 2025 und für das Modul 2 die Zugzahlenabschätzung Vollausbau. Damit ist unabhängig vom Zeitpunkt des Realisierungshorizontes die Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen für den Vollausbau berücksichtigt.

Dipl.-Ing. Werner Stella e.h.

**Stellungnahme des Sachverständigen für Verkehrswesen (Straße), Dipl.-Ing. Thomas Setznagel, zur Stellungnahme der „Bürgerinitiative zur Umweltverträglichkeitsprüfung zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung der ÖBB-Strecke 117, Stadlau - Marchegg“, vertreten durch Sprecher Herr Mag. Alexander Perl, Alois-Prager-Straße 39, 2283 Obersiebenbrunn :**

Seitens UVP-Gutachter ist das vorliegende Projekt in Form einer Überführung der L9 zu prüfen. Diese wird aus Sicht des Gutachters aus straßenverkehrstechnischer Sicht als umweltverträglich bewertet.

Das für die L9 prognostizierte Verkehrsaufkommen von 4400 KFZ/Tag im Jahr 2025 gegenüber den Bestandsdaten von 3500 KFZ/Tag erscheinen aus Sicht des Sachverständigen plausibel.

Eine weitere Verlegung der Einmündung der neuen Umfahrungsstraße L9 in die bestehende Bahnhofstraße Richtung Norden würde für die Anrainer der Siedlungen beim Bf. Siebenbrunn-Leopoldsdorf weitere Mehrweglängen bedeuten und ist daher aus Sicht des Fachgebietes Verkehrswesen (Straße) abzulehnen.

Eine mögliche Erweiterung der Park & Ride-Anlage am Bf. Siebenbrunn Leopoldsdorf ist im Lageplan Streckenplanung Blatt 22 (Einlage B020322) dargestellt. Die Erweiterung der Park & Ride-Anlage am Bf. Siebenbrunn Leopoldsdorf ist jedoch nicht Gegenstand des vorliegenden Projektes. Seitens Projektwerberin wird auf die Studie „Park & Ride Stellplätze entlang der Ostbahn - Marchegger Ast“ im Auftrag des Vereins zur Förderung der Regionalentwicklung im Marchfeld (MA-REV-Studie) sowie ausstehende Verhandlungen mit dem Land NÖ und der Standortgemeinde verwiesen.

Bei Fertigstellung des Modules 1b sind mit Einführung des Schnellzugverkehrs und der Erhöhung der Anzahl der Güterzüge geringere Kapazitäten für den Eil- und Regionalzugverkehr vorhanden. Durch den Wegfall einiger Eil- und Regionalzüge ergeben sich aus dem Projekt mit der Fertigstellung des Modules 1b keine zusätzlich erforderlichen Park & Ride-Stellplätze.

Nach Realisierung des Modules 2 (voraussichtlich ca. 2030) mit Zunahme des Nahverkehrs ist auch eine Zunahme der öffentlichen und halb öffentlichen Zubringer (Buslinien, Sammeltaxi, Anruftaxi) erwartbar. Das Erfordernis einer Erweiterung der Park & Ride-Anlage nach dem Vollausbau ist daher aus heutiger Sicht nicht zwingend erforderlich.

Die laut Betriebsprogramm prognostizierten Zugzahlen sind aus heutiger Sicht plausibel und nachvollziehbar und wurden hierortig beurteilt.

Dipl.-Ing. Thomas Setznagel e.h.

**Stellungnahme des Sachverständigen für Verkehrswesen (Straße), Dipl.-Ing. Thomas Setznagel, zur Stellungnahme von der Gemeinde Glinzendorf, 2282 Glinzendorf, Nr. 70, vertreten durch Herrn Bürgermeister Andreas Iser:**

Ad 2)



Die angesprochene Unterführung der L3010 in km 14,650 ist mit einer Fahrbahnbreite 7,20 m projektiert. Die zulässige Breite von landwirtschaftlichen Fahrzeugen beträgt 3,00 m. Die Begegnung von zwei landwirtschaftlichen Fahrzeugen ist daher auch im Bereich der Widerlager möglich. Eine Verbreiterung auf die geforderten 7,50 m Fahrbahnbreite ist nicht erforderlich.

Die Begleitwege im Bereich der projektierten Unterführung weisen eine Breite von 5,00 m + jeweils 0,50 m Bankett westlich der Unterführung und 3,50 m + jeweils 0,50 m Bankett östlich der Unterführung auf. Im Bereich der Begleitwegbrücke beträgt die Fahrbahnbreite 4,00 m. Ein Begegnungsfall zweier landwirtschaftlicher Fahrzeuge ist durch Ausweichen auf die Bankette möglich. Im Bereich der Begleitwegbrücke hat ein Fahrzeug anzuhalten. Die Sichtweiten dafür sind gegeben. Eine Verbreiterung auf 6,00 m Fahrbahnbreite ist auf Grund der untergeordneten Bedeutung nicht erforderlich.

Eine mögliche Errichtung einer Park & Ride-Anlage bei der Hst. Glinzendorf ist im Lageplan Streckenplanung Blatt 16 (Einlage B020316) dargestellt. Die Erweiterung der Park & Ride-Anlage bei der Hst. Glinzendorf ist jedoch nicht Gegenstand des vorliegenden Projektes.

Dipl.-Ing. Thomas Setznagel e.h.

**Stellungnahme des Sachverständigen für Verkehrswesen (Straße), Dipl.-Ing. Thomas Setznagel, zur Stellungnahme von der Gemeinde Untersiebenbrunn, vertreten durch Herrn Bürgermeister Rudolf Plessl:**

Ad 2)

Für die aufzulassenden Eisenbahnkreuzungen sind entsprechende Ersatzmaßnahmen (Überführungen, Unterführungen, Begleitwege) gemäß § 20 EisbG 1957 vorgesehen. Diese Überprüfung wurde durch den § 31a-Gutachter durchgeführt.

Die Erhaltung und Wartung des bestehenden Straßennetzes obliegt dem Straßenerhalter.

Dipl.-Ing. Thomas Setznagel e.h.

**Stellungnahme des Sachverständigen für Verkehrswesen (Straße), Dipl.-Ing. Thomas Setznagel, zur Stellungnahme von Herrn Wolfgang Horak, IG Am Krautgarten:**

Ad 14) („Die Zu-/Abfahrten von LKW müssen an die Zumutbarkeit der Anrainer angepasst werden.“)

Die Baustelle wird großräumig betrachtet durch das hochrangige Straßennetz über die A 23 Südosttangente erschlossen. In weiterer Folge erfolgt die Baustellenerschließung je nach Baubereich vorrangig über die Stadlauer Straße, die Hirschstettner Straße, die Hausfeldstraße sowie die Hasibederstraße und somit über das höherrangige, öffentliche Straßennetz.

Dipl.-Ing. Thomas Setznagel e.h.

**Stellungnahme des Sachverständigen für Verkehrswesen (Straße), Dipl.-Ing. Thomas Setznagel, zur Stellungnahme der Marktgemeinde Leopoldsdorf im Marchfeld, 2285 Leopoldsdorf, Rathausplatz 3, vertreten durch Alexej Prosoroff:**

Die Erweiterung der Park & Ride-Anlage am Bf. Siebenbrunn Leopoldsdorf ist nicht Gegenstand des vorliegenden Projektes. Seitens Projektwerberin wird auf die Studie „Park & Ride Stellplätze entlang der Ostbahn – Marchegger Ast“ im Auftrag des Vereins zur Förderung der Regionalentwicklung im Marchfeld (MAREV-Studie) sowie ausstehende Verhandlungen mit dem Land NÖ und der Standortgemeinde verwiesen.

Da sich sämtliche Park & Ride-Stellplätze (auch die im Lageplan geplanten) auf der Nordseite des Bahnhofes befinden erscheint eine Verlängerung des Personendurchganges derzeit nicht sinnvoll.

Dipl.-Ing. Thomas Setznagel e.h.

**Stellungnahme des Sachverständigen für Verkehrswesen (Straße), Dipl.-Ing. Thomas Setznagel, zur Stellungnahme vom Ökobüro, vertreten durch Herrn Wolfgang Rehm:**

Ad Verkehr)

Die mögliche Erweiterung der Park & Ride-Anlagen ist in den Planunterlagen dargestellt. Die Park & Ride-Anlagen sind jedoch nicht Gegenstand des vorliegenden Projektes. Seitens Projektwerberin wird auf die Studie „Park & Ride Stellplätze entlang der Ostbahn – Marchegger Ast“ im Auftrag des Vereins zur Förderung der Regionalentwicklung im Marchfeld (MAREV-Studie) sowie ausstehende Verhandlungen mit dem Land NÖ und der Standortgemeinde verwiesen.

Bei Fertigstellung des Modules 1b sind mit Einführung des Schnellzugverkehrs und der Erhöhung der Anzahl der Güterzüge geringere Kapazitäten für den Eil- und Regionalzugverkehr vorhanden. Durch den Wegfall einiger Eil- und Regionalzüge ergeben sich aus dem Projekt mit der Fertigstellung des Modules 1b keine zusätzlich erforderlichen Park & Ride-Stellplätze.

Nach Realisierung des Modules 2 (voraussichtlich ca. 2030) mit Zunahme des Nahverkehrs ist auch eine Zunahme der öffentlichen und halb öffentlichen Zubringer (Buslinien, Sammeltaxi, Anrufs-taxi) erwartbar. Das Erfordernis einer Erweiterung der Park & Ride-Anlage nach dem Vollausbau ist daher aus heutiger Sicht nicht zwingend erforderlich.

Dipl.-Ing. Thomas Setznagel e.h.

**Stellungnahme des Sachverständigen für Verkehrswesen (Straße), Dipl.-Ing. Thomas Setznagel, zur Stellungnahme von Frau Eugenie Pochop, Kirchengasse 18, 2284 Untersiebenbrunn, vertreten durch Frau Liane Mikulics, wohnhaft in Dorfstraße 41, 2284 Untersiebenbrunn:**

Die geplante Unterführung in Untersiebenbrunn erfordert die Ablöse des angesprochenen Objektes in der Bahnstraße. Ein Abrücken der Unterführung Richtung Westen ist nicht möglich, da östlich der Unterführung die Fa. Glatz (landwirtschaftliche Produkte) situiert ist und durch eine LKW-taugliche neue Zufahrt erschlossen wird.

Dipl.-Ing. Thomas Setznagel e.h.

**Stellungnahme des Sachverständigen für Verkehrswesen (Straße), Dipl.-Ing. Thomas Setznagel, zur Stellungnahme von Herrn Selbach Christian, Obere Augasse 4, 2035 Eckartsau:**

Die Erweiterung der Park & Ride-Anlage am Bf. Siebenbrunn Leopoldsdorf ist nicht Gegenstand des vorliegenden Projektes. Seitens Projektwerberin wird auf die Studie „Park & Ride Stellplätze entlang der Ostbahn – Marchegger Ast“ im Auftrag des Vereins zur Förderung der Regionalentwicklung im Marchfeld (MAREV-Studie) sowie ausstehende Verhandlungen mit dem Land NÖ und der Standortgemeinde verwiesen.

Dipl.-Ing. Thomas Setznagel e.h.

**Stellungnahme des Sachverständigen für Verkehrswesen (Straße), Dipl.-Ing. Thomas Setznagel, zur Stellungnahme von Herrn Stippernitz Josef, Dorfstraße 21, 2284 Untersiebenbrunn:**

Das geplante neue Begleitwegenetz ist für die Benützung mit ortsüblichen landwirtschaftlichen Maschinen dimensioniert. Die neuen Begleitwege weisen Fahrbahnbreiten von 3,50 m mit zuzüglich beidseitig 0,50 m Bankett auf.

Für die aufzulassenden Eisenbahnkreuzungen sind entsprechende Ersatzmaßnahmen (Überführungen, Unterführungen, Begleitwege) gemäß § 20 EisbG 1957 vorgesehen. Diese Überprüfung wurde durch den § 31a-Gutachter durchgeführt.

Die Erhaltung und Wartung des bestehenden Straßennetzes obliegt dem Straßenerhalter.

Dipl.-Ing. Thomas Setznagel e.h.

**Schluss-Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG als Projektwerberin**

Einleitend wird vollinhaltlich auf die verfahrensleitenden Anträge und die dazu vorgelegten Urkunden, insbesondere die Umweltverträglichkeitserklärung, das Gutachten gemäß § 31a EisbG sowie die Stellungnahme vom 22.07.2013 verwiesen. Diese werden, soweit sich aus den nachfolgenden Ausführungen nichts anderes ergibt, aufrechterhalten und wiederholt.

Soweit von einzelnen Parteien oder Beteiligten Einwendungen oder widersprechende Anträge erstattet wurden und denselben seitens der Projektwerberin nicht ausdrücklich zugestimmt wird, mögen sie abgewiesen bzw. auf den Zivilrechtsweg verwiesen werden.

Zu den einzelnen von den UVP-Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten ab Seite 644, Punkt 9.1, angeführten zwingenden Maßnahmen, wird auf die in der öffentlichen Verhandlung am 02.04.2014 zu Protokoll gegebenen Stellungnahme verwiesen. In einigen Fällen präziserte die Projektwerberin Maßnahmenvorschläge und beantragt, diese Vorschläge bei der Vorschreibung von Auflagen zu berücksichtigen.

Weiters möge die Behörde von einer Vorschreibung lediglich empfohlener Maßnahmen als Auflagen absehen.

Es wird um antragsgemäße Entscheidung unter gleichzeitiger Zurück- in eventu Abweisung entgegenstehender und verspätet eingebrachter Anträge ersucht. Privatrechtliche Ansprüche sind auf den Zivilrechtsweg zu verweisen.

<b>A. Allgemeine Stellungnahme zu einzelnen Themen:</b>
---

## 1. Zum Lärm- und Erschütterungsschutz:

1.1. Im Projekt sind hinreichende Schutzvorkehrungen gegen Lärm und Erschütterungen sowohl für die Bau- als auch für die Betriebsphase vorgesehen.

**Die Zumutbarkeit der Belästigung der Nachbarn bemisst sich gem. § 24f Abs. 2 UVP-G 2000 nach „bestehenden besonderen Immissionsvorschriften“, zu denen in Bezug auf das Eisenbahnvorhaben die SchIV zählt.**

Zuletzt hat sich der VfGH in seiner Entscheidung vom 02.10.2013, V 30/2013, mit der Frage der Gesetzmäßigkeit der SchIV befasst und diese im Wesentlichen bestätigt. Aufgehoben wurden lediglich die Anwendbarkeit der ÖNORMEN S 5004 (Ausgabe 1985) und S 5005 (Ausgabe 1992) sowie der ÖAL-Richtlinie Nr 30 (Ausgabe 1990). Diese Aufhebungen betreffen aber lediglich Messmethoden und Auswertungen von Messergebnissen. Im Übrigen blieben die für die SchIV aufgestellten Grenzwerte und Immissionspunkte unberührt. Im Projekt bzw. im UVP-Gutachten wurde den aufgehobenen Bestimmungen bereits insoweit Rechnung getragen, als bereits Messmethoden und Auswertungen gemäß den aktuellen Ausgaben dieser ÖNORMEN herangezogen wurden.

Die SchIV sieht den Schutz der Wohnbevölkerung vor. Lärmschutzmaßnahmen sind daher im Bereich jener Wohnobjekte vorgesehen, an denen laut Prognoserechnungen die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte laut § 3 SchIV überschritten werden. Nach § 5 Abs. 2 SchIV hat das Eisenbahnunternehmen dann Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen, wenn die Beurteilungspegel  $L_r$  in den maßgebenden Immissionspunkten nach Realisierung der baulichen Maßnahmen (§ 1) die Immissionsgrenzwerte überschreiten und wenn zum Zeitpunkt der Erteilung der Baugenehmigung für ein von Immissionen betroffenes Gebäude nicht bekannt sein konnte, dass in diesem Bereich mit erheblichen Belastungen durch den Schienenverkehr gerechnet werden muss. Bahnseitige Lärmschutzmaßnahmen für allenfalls in Zukunft zu bewilligende Wohnbauvorhaben sind somit vom Anwendungsbereich der SchIV ausgenommen. Die Schienenverkehrslärmimmissionen werden insoweit als ortsüblich im Sinne der §§ 364, 364a ABGB anzusehen sein. In jenen Fällen, in denen Lärmschutzmaßnahmen für allenfalls zukünftig zu bewilligende bzw. zu errichtende Wohnobjekte gefordert wurde (vgl. z. B. Stellungnahme der Stadt Wien, der Aspern Development AG, der Wiener Wirtschaftsagentur u.a.), wird das Projekt der ÖBB als Bestand zu berücksichtigen sein. Im Rahmen der Flächenwidmung bzw. der Baugenehmigung für derartige Wohnobjekte werden die Bewilligungswerber ihrerseits für einen ausreichenden Schallschutz zu sorgen haben.

Die Anwendung der Kriterien der SchIV widerspricht im Übrigen auch nicht dem Gemeinschaftsrecht in Gestalt der Richtlinien 85/337/EWG vom 27.6.1985 u.a. sowie 2002/49/EG vom 25.06.2002 (letztere umgesetzt durch das Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz, BGBl I 60/2005), da diese keine spezifischen Vorgaben hinsichtlich einzuhaltender Grenzwerte normieren. Die Guidelines der WHO wiederum haben grundsätzlich nur empfehlenden Charakter und sind nicht unmittelbar anwendbar.

Jedenfalls ist das gegenständliche Vorhabenunter Einhaltung der im Projekt vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen als umweltverträglich zu beurteilen.

Die Prognosebeurteilung ergab, dass sowohl für Anrainer als auch für Bauwerke ein ausreichender Erschütterungsschutz gemäß den relevanten ÖNORMEN gegeben ist. Soweit vom geotechnischen Gutachter empfohlen, wird eine Beweissicherung im Fundamentbereich der betroffenen Gebäude erfolgen.

## **2. Einschränkungen der Bauführung / Information über die Bauabwicklung:**

Die Länge des eingereichten Streckenabschnitts beträgt rund 37 km, so dass sich die Baustellenbereiche immer verlagern. Die jeweiligen Emissionen durch Bauarbeiten an einem Ort sind daher immer nur temporär. Die Belastung von Anrainern ist daher immer nur vorübergehender Natur. Eine Vergleichbarkeit dieser Situation mit jener, die der Entscheidung des VwGH vom 19.12.2013, Zln 2011/03/0160 u.a. zu Grunde lag (laut Beschwerdevorbringen soll dort die Baustelle 24h am Tag für einen Zeitraum von mindestens acht Jahren betrieben werden) ist daher nicht gegeben.

Die Projektwerberin wird die Anrainer vorab zeitgerecht über die in ihrem Bereich stattfindenden Bauarbeiten informieren. Bei der Bauleitung wird eine Ansprechstelle eingerichtet, die Anregungen und Beschwerden der Anrainer entgegennimmt bzw. erforderlichenfalls Abhilfemaßnahmen veranlassen kann.

## **3. Grundeinlöse / Dienstbarkeiten:**

Die Grundeinlöse betrifft zivilrechtliche Belange. Sie wird auf Basis von Gutachten gerichtlich beeideter Sachverständiger durchgeführt. Die Projektwerberin strebt privatrechtliche Einigungen mit den Liegenschaftseigentümern an. Bei mehreren Informationsveranstaltungen wird das Projekt, sein Ablauf und die Prinzipien der Grundeinlöse vorgestellt werden.

Vorübergehend in Anspruch genommene Flächen werden nach Maßgabe der getroffenen Vereinbarungen rekultiviert zurückgestellt.

Erforderlichenfalls werden Grenzzeichen im Baubereich gesichert und nach Baufertigstellung wiederhergestellt. Die Auswahl bzw. Versetzung von Grenzzeichen erfolgt nach Maßgabe des Bestandes und den Vorgaben des Vermessungsgesetzes.

Bei Dienstbarkeiten ist das Ausmaß der Einschränkungen auf die jeweilige Dienstbarkeitsdefinition beschränkt. Sie werden mit Grundeinlöseverzeichnis und Grundeinlöseplan sowie der Duldungsverpflichtung ausreichend gemäß den gesetzlichen Bestimmungen (§ 12 EibEG) beschrieben.

## **4. Schäden:**

Im Vorhaben sind ausreichende Schutzvorkehrungen zur Vermeidung von Schäden vorgesehen. Allenfalls dennoch auftretende Schäden werden nach Maßgabe der allgemein verbindlichen zivilrechtlichen Bestimmungen abgegolten.

Die Projektwerberin kann jedoch im Sinne der gesetzlichen Bestimmungen nicht für den Verkehr auf öffentlichen Straßen verantwortlich gemacht werden.

## **5. Hochbaubeweissicherung:**

Von der Projektwerberin werden Hochbaubeweissicherungen von Objekten gemäß Vorhaben durchgeführt. Diese Beweissicherungen werden den jeweils Betroffenen zeitgerecht nach Durchführung zur Verfügung gestellt.

#### **6. Brunnen:**

Im Baubereich sind im erforderlichen Umfang Beweissicherungen für Brunnen vorgesehen. Es wird in diesem Zusammenhang außerdem darauf verwiesen, dass ein umfangreiches Beweissicherungsprogramm geplant ist bzw. bereits durchgeführt wurde, um festzustellen, ob und inwieweit es zu einer quantitativen und qualitativen Beeinflussung von Wassernutzungen kommen kann. Soweit dies der Fall ist, wird dafür im Rahmen der geltenden Rechtslage Ersatz geleistet.

Sofern durch das verfahrensgegenständliche Vorhaben – soweit es wasserrechtlich bewilligungspflichtig ist – in wasserrechtlich geschützte Rechte (siehe § 12 WRG) eingegriffen wird, sind der Projektwerberin die erforderlichen Zwangsrechte im Sinne der Bestimmungen der §§ 60 ff WRG zu ermöglichen.

#### **7. Zufahrten und Wege:**

Berührte Zufahrten und Wege werden gemäß § 20 Eisenbahngesetz aufrechterhalten bzw. wieder hergestellt. Bezüglich möglicher Einschränkungen während der Bauphase erfolgt jedenfalls eine Abstimmung mit dem jeweiligen Grundeigentümer.

#### **8. Oberflächenabflussverhältnisse:**

Die Aufrechterhaltung der Oberflächenabflussverhältnisse bzw. die schadlose Abfuhr der anfallenden Oberflächenwässer ist projektgemäß sichergestellt.

#### **9. Einbauten:**

Die erforderlichen Einbautenverlegungen werden veranlasst. Die Kostentragung hat hierfür nach Maßgaben der jeweils für die Einbauten bestehenden Rechte zu erfolgen.

#### **10. Öffentliches Interesse:**

Der verfahrensgegenständliche Streckenabschnitt wurde mit Verordnung der Bundesregierung vom 10.01.2012, BGBl II 11/2012 (5. Hochleistungsstreckenverordnung) zur Hochleistungsstrecke erklärt.

Maßgeblich sind insbesondere der zweigleisige Ausbau, die Elektrifizierung von Strecken- und Bahnhofsgleisen, die Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf  $V_{\max}$  160 km/h, die Erhöhung der Sicherheit durch Auflassung von Eisenbahnkreuzungen bzw. Errichtung von Bahnhoftunterführungen und Attraktivierung der Bahnhöfe und Haltestellen. Die Verwirklichung des Projekts liegt daher im öffentlichen Interesse.

Soweit Einwendungen 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, der der Partei durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens erwächst.

#### **11. Bundesstraßengesetz:**

Soweit gemäß durch das Projekt Bundesstraßenplanungsgebiete bzw. Bundesstraßenbaugelände berührt werden, ist um Erteilung der Ausnahmegenehmigung nach §§14 bzw. 15 BstG angesucht worden.

### **12. Park- & Rideanlagen:**

Die Errichtung von Park- & Rideanlagen ist nicht Gegenstand des Projekts. Ungeachtet dessen ist seine Umweltverträglichkeit gegeben. Nach Maßgabe der für die Realisierung von Park-& Rideanlagen erforderlichen Finanzierungsvereinbarungen zwischen Bund, Land und ÖBB abgeschlossen werden, wird das Projekt gemäß § 24 g UVP-G ergänzt.

### **13. Luft und Klima:**

Durch die Elektrifizierung ist in der Betriebsphase eine Verringerung der durch den Dieselbetrieb hervorgerufenen Schadstoffemissionen zu erwarten.

Staubentwicklungen während der Bauarbeiten sind zeitlich begrenzt; es werden dem Stand der Technik entsprechende Maßnahmen zur Hintanhaltung bzw. Verringerung der Belastung gesetzt werden.

### **14. Nachbarprojekte**

Zukünftige „Nachbarprojekte“ (Stadtstraße, Spange S 1 u.a.) wurden soweit berücksichtigt, als ihre Umsetzung durch dieses Vorhaben nicht unmöglich gemacht wird. Die Umweltverträglichkeit von zukünftigen Nachbarprojekten muss Gegenstand eigener Verfahren sein, wobei das gegenständliche Projekt dann als Bestand zu berücksichtigen ist.

<b>B. RECHTLICHE UND FACHLICHE STELLUNGNAHME ZU BESONDEREN EINWENDUNGEN EINZELNER BETEILIGTER:</b>
--

Ergänzend zu der Stellungnahme zu allgemeinen Themen, vorstehend unter Punkt A, verweist die Projektwerberin zu den Einwendungen einzelner Beteiligter sowohl in fachlicher als auch in rechtlicher Hinsicht im erforderlichen Umfang auf ihre bereits erstatteten Stellungnahmen, insbesondere vom 22.07.2013, in welchen auf die im Rahmen der Einwendungen aufgeworfenen besonderen Fragen eingegangen wurde und diese beantwortet werden.

Zu weiteren Einwendungen vor der mündlichen Verhandlung am 02./03.04.2014 wird vorgebracht wie folgt:

#### **Stellungnahme der Wiener Linien vom 31.03.2014:**

Mit den Wiener Linien werden die Baumaßnahmen zeitgerecht koordiniert. Haftungs- und Kostenfragen sind nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens, sondern werden sich nach bestehenden oder allenfalls noch zu treffenden Vereinbarungen oder den gesetzlichen Bestimmungen zu richten haben.

#### **Stellungnahme der Wirtschaftsagentur Wien vom 31.03.2014:**

Die Grundflächen, auf denen allenfalls in Zukunft die „Seestadt Nord“ errichtet werden soll, unterliegen nach wie vor einer Bausperre gemäß § 8 Abs 1 Wr. BauO. Maßnahmen gegen Lärm und Erschütterungen konnten daher mangels Vorliegen der unter Punkt A angeführten Voraussetzungen nicht in das Projekt aufgenommen werden.

**Stellungnahme zu Wolfgang Horak u.a. zu den Einwendungen vom 27.03.2014, 08.04 Uhr:**

Vgl. Ausführungen des UVP-Sachverständigen für Luft und Klima (Licht/Schatten, windtechnische Veränderung)

Zur elektromagnetischen Beeinflussung wird auf die Ausführungen im UVP-Gutachten verwiesen.

**Stellungnahme zu Wolfgang Horak u.a. zu den Einwendungen vom 27.03.2014, 13:51 Uhr:**

Diesbezüglich wird auf die Ausführungen in der Stellungnahme der ÖBB vom 26.03.2014 verwiesen.

**Stellungnahme zu Wolfgang Horak u.a. zu den Einwendungen vom 01.04.2014, 19:14 Uhr:**

Ad 1: siehe Stellungnahme des UVP-SV für Verkehrswesen DI Stella (Eisenbahn/Schiene) vom 03.04.2014 sowie des § 31a-Gutachters für Eisenbahnbetrieb W. Hager vom 03.04.2014

Ad 2, 3, 4, 10: siehe Stellungnahme des UVP-SV für Verkehrswesen DI Stella vom 03.04.2014

Ad 6: siehe Stellungnahme des UVP-SV für Lärmschutz Ing. Lassnig vom 03.04.2014

Ad 7 und 8: siehe u.a. Stellungnahme vom 22.07.2013

Ad 9 und 12: siehe Stellungnahme des UVP-SV für Ökologie Dr. Kollar vom 02.04.2014

Ad 11: siehe Stellungnahme des UVP-SV für Wasserbautechnik DI Flicker vom 02.04.2014

Ad 13: siehe Stellungnahme der UVP-SV Verkehrswesen DI Stella vom 03.04.2014 und für Humanmedizin Dr. Neuberger vom 02.04.2014

Ad 14: siehe Stellungnahme der UVP-SV für Humanmedizin Dr. Neuberger vom 02.04.2014 und des UVP-SV für Verkehrswesen (Straße) DI Setznagel vom 03.04.2014

**ZU DEN IN DER VERHANDLUNG AM 02.04./03.04.2014 ABGEGEBENEN STELLUNGNAHMEN DER PARTEIEN**

**Stellungnahme 1 - Bach:**

Brunnen/Grundwasser:

Da sämtliche Baumaßnahmen im Umfeld des gegenständlichen Brunnens (BR-AS14) gesamtheitlich über dem Grundwasserniveau zu liegen kommen, sind quantitative Auswirkungen auf das GW-Niveau generell auszuschließen. Qualitative Beeinträchtigungen des gegenständlichen Brunnens sind auf Grund der Entfernung des Brunnens zu den Baumaßnahmen von  $\geq$  ca. 50m sowie der natürlichen Filterwirkung des Untergrundes ebenfalls nicht anzunehmen.

Zufahrten:

Zufahrten sind in der Planung berücksichtigt und möglich.



Einfriedungen, Zäune und ähnliches müssen teilweise wegen der Grundinanspruchnahme versetzt werden.

Einbußen / Entwertungen – sind nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens, sondern zivilrechtliche Belange.

### **Stellungnahme 2 - Leopoldsdorf:**

Park- & Rideanlagen und Personendurchgang:

Es ist keine P+R-Anlage in Leopoldsdorf geplant. Voraussetzung für eine allfällige Ergänzung des Projekts um eine P+R-Anlage wäre der Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung von Bund, Land und ÖBB. Ein Personendurchgang inkl. Radweg ist im Ortsgebiet projektgemäß geplant.

### **Stellungnahme 3 - Pochop:**

Abtrag Wohnhaus:

Projektgemäß ist eine Unterführung geplant, die aus technischen Gründen den Abtrag des Wohnhauses bedingt. Eine Überführung an anderer Stelle ist im Sinne der Aufrechterhaltung der bestehenden Wegeverbindungen nicht möglich. Die ÖBB streben eine zivilrechtliche Einigung mit der Grundeigentümerin an.

### **Stellungnahme 4 - Stippernitz:**

Die ÖBB sehen über die gesamte Strecke niveaufreie Bahnübergänge im Sinne der Umsetzung einer HL-Strecke vor. Damit wird entsprechend der Projektzielsetzung die Verkehrssicherheit für den Straßen- aber auch den Bahnverkehr und damit die Qualität der Strecke erhöht.

Die ÖBB sind bemüht, im Zuge der Planungen die Wegeverbindungen für alle Nutzerinnen und Nutzer in möglichst vergleichbarer Qualität aufrecht zu erhalten. Dabei sind auch wirtschaftliche und bautechnische Kriterien zu berücksichtigen. Daher haben die ÖBB 2 Abstimmungen betreffend das Landwirtschaftliche Wegenetz mit der Bezirksbauernkammer und auch mehrere Gespräche vor Ort mit der Gemeinde geführt. Im Rahmen dieser Gespräche wurden sowohl die Querungen / Querungsstandorte in Abwägung der landwirtschaftlichen Anforderungen, Gemeindeentwicklung und auch technische/wirtschaftlicher Gesichtspunkte definiert. Auch die Ausführung der Wege wurde entsprechend dem Stand der Technik geplant und mit der Gemeinde diskutiert.

### **Stellungnahme 5 - NÖ Umweltschutz:**

Umsetzung von Ausgleichsmaßnahmen:

Die Umsetzung von Maßnahmen wird für den Bereich der Marchauen vor allem für die Bauphase sehr detailliert beschrieben, wobei organisatorische Tätigkeiten im Vordergrund stehen. Die Umsetzung der Maßnahmen ist nicht zuletzt durch die ökologische Bauaufsicht gewährleistet.

Für das gesamte Vorhaben gilt, dass die Bauarbeiten am 37 km langen Streckenabschnitt nicht gleichzeitig stattfinden, sondern die Baustelle immer wieder verschoben wird. Dadurch kann sichergestellt werden, dass immer zum Zeitpunkt eines Eingriffs im Bereich des Bahndamms bereits andernorts am Damm ein entsprechender Ersatz geschaffen werden kann. Da auch nicht an beiden Bahndämmen (links und rechts der Bahn) gleichzeitig gearbeitet wird (Gleisverlegungen in

unterschiedlichen Modulen), ist auch aus diesem Grund ein hohes Wiederbesiedlungspotenzial gegeben. Eine Beeinträchtigung kann damit durch einen somit zeitgerechten Ausgleich sichergestellt werden.

#### **Stellungnahme 6 – Stadt Wien, Baudirektion:**

Zum Einwand der Nichtberücksichtigung von Kontextprojekten:

Es wird auf die allgemeinen Ausführungen unter Punkt A sowie das Einreichprojekt verwiesen. Fremdprojekte können nur soweit berücksichtigt werden als die diesbezügliche Sach- und Rechtslage zum Entscheidungszeitpunkt eine verbindliche Beurteilungsgrundlage zulässt d.h. ein öffentlich-rechtlicher Rechtsakt dazu vorliegt.

#### **Stellungnahme 7 – Glinzendorf:**

Lärmschutz:

Mit den im Projekt vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen werden die Grenzwerte gemäß SchIV, die für die Beurteilung von Bahnlärm relevant ist, eingehalten.

Begleitwege:

Zwischen den Hochborden der Unterführung ist eine durchgängige Breite von 7,2m geplant. In dieser Breite ist eine Fahrbahnaufweitung auf Grund des Bogens (Bogenverbreiterung) inkludiert und entspricht somit der RVS. Die Sichtweiten sind gem. Technischen Bericht Straße überprüft und sichergestellt.

Der südliche Begleitweg hat eine Breite von 5,0m + 2x0,5m westlich der Unterführung. Östlich der Unterführung hat der Begleitweg eine Breite von 3,5m + 2x0,5m. Die Begleitwegbrücke hat eine Breite von 4,0m zwischen den Hochborden bzw. Leitschienen. Eine Begegnung zweier LKW-Fahrzeuge auf der Brücke ist lediglich auf einer Länge von 10 m nicht möglich. Vor und nach diesem Brückenabschnitt ist ein Ausweichen unter Mitnutzung des Banketts möglich. Diesbezüglich wird auf die Abstimmung mit der Bezirksbauernkammer verwiesen.

#### **Stellungnahme 8 - Nemeč:**

Die Lärmschutzwand wird in der Nähe der Bahngrundgrenze errichtet. Eine Beeinträchtigung der Liegenschaft der Beschwerdeführerin durch erhöhten Schattenwurf bei Sonnentiefstand beschränkt sich auf wenige Meter im Grenzbereich zum Bahngrundstück. Nachteilige Auswirkungen auf das Wohngebäude sind aufgrund der Entfernung von ca. 12 m nicht gegeben.

#### **Stellungnahme 9 – NÖ Straßendienst:**

Übereinkommen / Einvernehmen / Finanzielle Abgeltungen:

Es finden laufend Abstimmungen mit dem Amt der NÖ LReg statt und werden den Anforderungen entsprechende Verträge abzuschließen sein. Genehmigungen nach Landesstraßengesetz werden gesondert beantragt.

In der Bauphase ist es das Ziel, den Bauverkehr über möglichst hochrangige Straßen abzuwickeln. Straßen, die auf Grund ihrer bautechnischen Beschaffenheit nicht für Schwerverkehr geeignet

sind, werden entweder gemieden oder nach Abschluss der Bauarbeiten der ursprüngliche Zustand wieder hergestellt. Beweissicherungen werden seitens der PW durchgeführt.

### **Stellungnahme 10 – BI Obersiebenbrunn / Mag. Perl:**

Lärm und Erschütterungsschutz:

Zweck der Messung war die Erfassung des Bahnlärms der Bestandstrecke und nicht die des Umgebungslärms. Die SchIV stellt lediglich auf den Schienenverkehrslärm auf durchgehenden Gleisen ab.

Die Lärmsituation im Bestand berücksichtigt sämtliche für die Beurteilung des Vorhabens relevanten Schallquellen. Eine zusätzliche Berücksichtigung weiterer Vorhaben als Beurteilungsgrundlage ist nicht für die Beurteilung des Vorhabens der ÖBB erforderlich. Des Weiteren wird auf die zwingenden Maßnahmenvorschläge des Lärmsachverständigen im UVP-Gutachten verwiesen.

Der Windpark ist auf Grund der Entfernung zur Bahnsiedlung von mehr als 1200 m technisch nicht zu prüfen.

Überführung Landesstraße L9:

Die geplante Landesstraßenüberführung L9 entspricht dem Stand der Technik und berücksichtigt hinsichtlich der Umweltthemen alle maßgeblichen Wirkungen. Bei der Planung wurden zukünftige Entwicklungen berücksichtigt (Verkehrsprognose). Die P+R-Anlagen sind nicht Gegenstand des Projekts.

Verkehr / Eisenbahn / Schiene/ P & R:

P+R-Anlagen und Entwicklungen anderer Verkehrsträger sind nicht Gegenstand des vorliegenden Vorhabens der ÖBB.

Verkehr Straße:

Eine Verlegung der Einmündung der neuen Überführung L9 in südlicher Richtung ist auf Grund der dort vorhandenen Wohnbebauung nicht möglich.

### **Stellungnahme 11 – IG Am Krautgarten / Mag. Horak:**

Ruderalfläche Inanspruchnahme:

Die Anregung bezüglich der Inanspruchnahme der Ruderalfläche wird bei der Planung des Detailprojektes geprüft.

Berücksichtigung Stadtstraße:

Die Berücksichtigung des Projektes der Stadtstraße ist fachlich und rechtlich im gegenständlichen Vorhaben nicht möglich. Durch Abstimmungen mit der Stadt Wien und der ASFINAG werden deren Vorhaben nicht verunmöglicht.

### **Stellungnahme 12 – Gemeinde Untersiebenbrunn / BGM Plessl:**

Lärmschutz Haltestelle Untersiebenbrunn:

Das bestehende Wohnbauland wird gem. SchIV und damit gem. Stand der Technik geschützt.

Güterweg/Begleitweg/Bahntrasse. P+R-Anlagen sind nicht Gegenstand des Vorhabens.

Die ÖBB sehen über die gesamte Strecke niveaufreie Bahnübergänge im Sinne der Umsetzung einer HL-Strecke vor. Damit wird entsprechend der Projektzielsetzung die Verkehrssicherheit für den Straßen- aber auch den Bahnverkehr und damit die Qualität der Strecke erhöht.

Die ÖBB sind bemüht, im Zuge der Planungen die Wegeverbindungen für alle Nutzerinnen und Nutzer in möglichst vergleichbarer Qualität aufrecht zu erhalten. Dabei sind auch wirtschaftliche und bautechnische Kriterien zu berücksichtigen. Daher haben die ÖBB 2 Abstimmungen betreffend das landwirtschaftliche Wegenetz mit der Bezirksbauernkammer und auch mehrere Gespräche vor Ort mit der Gemeinde geführt. Im Rahmen dieser Gespräche wurden sowohl die Querungen / Querungsstandorte in Abwägung der landwirtschaftlichen Anforderungen, Gemeindeentwicklung definiert und auch technische/wirtschaftlicher Gesichtspunkte definiert. Auch die Ausführung der Wege wurden entsprechend dem Stand der Technik geplant und mit der Gemeinde diskutiert.

Die Barrierefreiheit der Haltestelle ist gegeben. Im Zuge der Detailplanung wird die Anregung weiter geprüft, entsprechenden Raum für die Errichtung einer weiteren LSW freizulassen.

**Stellungnahme 13 – Mag. Perl / Obersiebenbrunn:**

Siehe Antwort zu Stellungnahme 10

**Stellungnahme 14 – Selbach / Obersiebenbrunn, Bahnsiedlung:**

Lärmschutz / Schallberechnung

Das Lärmtechnische Projekt wurde nach dem Stand der Technik erstellt und beurteilt Schienenlärm nach SchIV, Straßenlärm nach der Dienstanweisung des Amtes der NÖ Landesregierung „Lärmschutz an Landesstraßen“. Die diesbezüglichen Grenzwerte werden eingehalten. Auf die zwingenden Maßnahmenvorschläge des Lärmsachverständigen wird verwiesen.

Lärm und Wertminderung:

Diesbezügliche Entschädigungsforderungen sind nicht Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung, sondern zivilrechtliche Belange.

P+R Bf. Siebenbrunn/Leopoldsdorf:

Eine Erweiterung der bestehenden P+R-Anlage ist nicht Bestandteil des gegenständlichen Vorhabens. Der Ausbau einer P+R-Anlage wird durch das gegenständliche Projekt nicht verunmöglicht.

Sickerbecken:

Die Lage des Entwässerungsbeckens ist durch die Entwässerungsabschnitte und die getrennte Entwässerung der beiden Gleise (modularer Ausbau) bedingt. Im Süden ist eine Erhaltungszufahrt zu einem Entwässerungsbecken über einen bestehenden Begleitweg nicht möglich. Zudem ist im Süden eine Ersatzaufforstung geplant.

**Stellungnahme 15 – Verkehrsarbeitsinspektorat:**

Die vom VAI geforderten Ergänzungen werden im SIGE-Dokument sowie in der Unterlage für spätere Arbeiten vorgenommen.

### **Stellungnahme 16 – Wolfgang Rehm**

Mit einer nachteiligen Beeinflussung der hydrogeologischen Verhältnisse im Bereich des genannten Grundstücks (Parzelle Nr. 723) ist aufgrund der großen Entfernung (> 150 m) zur geplanten Flächendrainage im Bahnhof Marchegg nicht zu rechnen. Das Grundstück liegt weit außerhalb des prognostizierten Einflussbereichs; darüber hinaus werden allfällige Auswirkungen der Flächendrainage auf das Grundwasserregime durch das hydrogeologische Beweissicherungsprogramm erfasst.

### **Stellungnahme 17- Ökobüro:**

Zu den Ausführungen zur SchIV:

vgl. die allgemeinen Ausführungen unter Punkt A

Die Überprüfung von Umweltauswirkungen von Anlagen, deren Umsetzung nicht Vorhabensgegenstand sind, werden im Projekt nicht beurteilt.

Zugzahlen:

Die Prognosen des Vollausbaus beziehen sich auf den Umsetzungszeitraum von Modul 2 (nach 2025) gem. dem vorliegenden Bauzeitplan.

Im Naturschutzrechtlichen Einreichprojekt (2. teilkonzentriertes Verfahren bei der LReg) werden die Ergebnisse aus dem UVP-Verfahren aufgegriffen und umgesetzt.

### **C. SCHLUSSANTRÄGE:**

Die ÖBB-Infrastruktur AG macht sohin geltend, dass das verfahrensgegenständliche Vorhaben alle Voraussetzungen für die beantragte Genehmigung durch die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie erfüllt und ersucht höflich um Entscheidung im Sinne der gestellten Anträge.

Ing. Christian Trummer e.h., Mag. Brigitte Winter e.h., Dr. Werner Walch 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.

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, der Bezirkshauptmannschaft Gänserndorf 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.

Das vom humanmedizinischen Sachverständigen erwähnte, von Ing. Lassnig und Prof. Neuberger im Auftrag des BMVIT erstellte Gutachten vom 29. August 2013, „Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung - SchIV, BGBl. Nr. 415/1993, Studie der Verkehrslärmauswirkungen im Freien und vergleichsweise in Räumen bei gekippten und bei geschlossenen Fenstern, Untersuchung der Unterschiede von Schienenverkehrslärm zu Straßenverkehrslärm zur schalltechnischen und humanmedizinischen Beurteilung des „Schienenbonus“ war im Zuge der Verhandlung elektronisch einsehbar und auf Verlangen für Parteien und Beteiligte auch ausdrückbar. Dieses wird der Verhandlungsschrift als Beilage 2 angeschlossen.

Gemäß § 39 Abs. 3 AVG wird das Ermittlungsverfahren für geschlossen erklärt. Der Bescheid wird ehestmöglich in schriftlicher Form ergehen.

Dauer der öffentlichen mündlichen Verhandlung:

02.04.2014, 09:30 – 18:30 Uhr = 9 Stunden = 18 Halbstunden = 54 Halbstunden für 3 Amtsorte des BMVIT

03.04.2014, 09:30 – 14:30 Uhr = 5 Stunden = 10 Halbstunden = 30 Halbstunden für 3 Amtsorte des BMVIT

= insgesamt 84 Halbstunden

Dauer der öffentlichen Erörterung am 13.03.2014: 09:30 Uhr – 14:00 Uhr = 4 ½ Stunden = 9 Halbstunden = 27 Halbstunden für 3 Amtsorte des BMVIT


#### **Beilage:**

1. im Zuge der Verhandlung am 2. April 2014 von Herrn Josef Stippemitz vorgelegten schriftlichen Stellungnahme von Herrn Reinhard Bauer, Herrn Franz Chromecek, Herrn Walter Hiller, Frau Susanna Gudernatsch, Herrn Josef Kolm, Herrn Friedrich Mikulics, Herrn Markus Quidenus, Herrn Leopold Staudigl, Herrn Josef Stipernitz, Frau Ulrike Stipernitz, Herrn Alois Vasicek, Herrn Johann-Peter Windhaber, Herrn Gerhard Zehentgruber und Herrn Leopold Zier, rechtsfreundlich Vertreten durch die Karasek Wietrzyk Rechtsanwälte GmbH vom 10.07.2013

2. Gutachten von Ing Erich Lassnig und Univ. Prof. Dr. Manfred Neuberger vom 29. August 2013

**Für die Bundesministerin:**  
Mag. Michael Andresek

**Der Verhandlungsleiter:**  
Mag. Michael Andresek  
Tel.Nr.: +43 (1) 71162 65 2219  
E-Mail: michael.andresek@bmvit.gv.at

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
 <small>Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie</small>	Datum	2014-04-08T08:14:34+02:00
	Seriennummer	437268
	Methode	urn:pdfsigfilter:bka.gv.at:binaer:v1.1.0
Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH, C=AT	
Signaturwert	oZGfcxdsJTFn9elkslygygqX7yFEDMSgCWdebBog+G9UQ/5hnwPUTgGEWoWRsysBe cU96tmskS7elk0N05rbIBLdO50+pjDpeftUBlrJITDwNUVfceG/vZtmxinpVLst9O UdkyDTYJeEGVrqakkwC4qk5Lm6geqVwsD3BNhE01gM=	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: <a href="https://www.signaturpruefung.gv.at/">https://www.signaturpruefung.gv.at/</a>	