

BMVIT - IV/IVVS4 (UVP-Verfahren Landverkehr)  
[ivvs4@bmvit.gv.at](mailto:ivvs4@bmvit.gv.at)

**Mag. Michael Andresek**  
Sachbearbeiter/in

[michael.andresek@bmvit.gv.at](mailto:michael.andresek@bmvit.gv.at)  
+43 (1) 71162 65 2219

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien

Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

E-Mail-Antworten sind bitte unter Anführung der  
Geschäftszahl an oben angeführte E-Mail-Adresse zu  
richten.

Geschäftszahl: BMVIT-820.301/0008-IV/IVVS4/2019

Wien, 9. September 2019

## **ÖBB-Strecke Wien Matzleinsdorf (Meidling) – Wiener Neu- stadt**

**Zweigleisiger Ausbau der Pottendorfer Linie  
im Abschnitt Hennersdorf – Münchendorf; km 7,6 – km 20,8;  
Trassenverschwenkung Aspangbahn; km 14,4 – km 16,2**

Genehmigung von Projektänderungen durch den Bundesminis-  
ter für Verkehr, Innovation und Technologie nach dem  
Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 unter Mitbewen-  
dung des Eisenbahngesetzes 1957

## Inhaltsverzeichnis

SPRUCH .....	3
I. Genehmigungen nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 unter Mitwirkung des Eisenbahngesetzes 1959 .....	3
I.1. Genehmigung nach dem UVP-G 2000 .....	3
I.2. Mitwirkung des Eisenbahngesetzes 1957 .....	4
II. Projektbestandteile .....	5
III. Erklärung weiterer Unterlagen zum Bescheidbestandteil .....	5
IV. Rechtsgrundlagen .....	5
BEGRÜNDUNG .....	6
I. Verfahrensgang .....	6
II. Rechtliche Erwägungen zum Verfahrensgang .....	10
III. Erhobene Beweise .....	11
IV. Der festgestellte Sachverhalt .....	12
IV.1 Beschreibung der Änderungen und Abweichungen .....	12
V. Auseinandersetzung mit den eingebrachten Stellungnahmen .....	12
VI. Erwägungen zu den Genehmigungsvoraussetzungen .....	12
VI.1. Genehmigung nach § 24g UVP-G 2000 .....	12
VI.2. Genehmigung nach dem EisbG .....	16
VII. Würdigung der vorliegenden Beweise und Stellungnahmen .....	21
VIII. Zusammenfassung .....	22
Rechtsmittelbelehrung .....	23

**ÖBB-Strecke Wien Matzleinsdorf (Meidling) – Wiener Neustadt,  
Zweigleisiger Ausbau der Pottendorfer Linie im Abschnitt Hennersdorf –  
Münchendorf  
km 7,6 – km 20,8 und ÖBB-Strecke Wien Zvbf. – Felixdorf,  
Trassenverschwenkung Aspangbahn; km 14,4 – km 16,2  
3. Änderungseinreichung 2018;  
Verfahren gemäß § 24g UVP-G 2000**

## **Bescheid**

---

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie entscheidet als Behörde gemäß § 24 Abs. 1 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000) über den Antrag der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft vom 11. Dezember 2018 betreffend Änderung des rechtskräftigen UVP-Genehmigungsbescheides vom 8. Mai 2014, GZ. BMVIT-820.301/0004-IV/SCH2/2014, geändert mit Bescheid vom 4. Mai 2015, GZ. BMVIT-820.301/0003-IV/SCH2/2015 und mit Bescheid vom 13. Mai 2016, BMVIT-820.301/0003-IV/IVVS4/2016 wie folgt:

## **SPRUCH**

### **I. Genehmigungen nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 unter Mitwirkung des Eisenbahngesetzes 1959**

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

Der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft wird die Genehmigung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 für folgende mit Antrag vom 11. Dezember 2018 eingereichten Änderungen des Hochleistungsstreckenbauvorhabens ÖBB-Strecke Wien Matzleinsdorf (Meidling) – Wiener Neustadt, Zweigleisiger Ausbau der Pottendorfer Linie im Abschnitt Hennersdorf – Münchendorf, km 7,6 – km 20,8; Trassenverschwenkung Aspangbahn; km 14,4 – km 16,2 unter den in Spruchpunkt **IV.** angeführten mit angewendeten materiellen Genehmigungsbestimmungen (Rechtsgrundlagen) erteilt:

- 6 Änderungen und geringfügige Abweichungen für den gesamten Streckenbereich im Bereich der Trassierung, Weichenummerierung und Kilometrierung sowie der Anpassung der sicherheitstechnischen Detailplanung an den aktuellen Planungsstand;
- 10 Änderungen und geringfügige Abweichungen für den Fachbereich Wasserbautechnik, einerseits resultierend aus dem Projekt TVVIN bzw. der Änderung von Versickerungsanlagen sowie andererseits resultierend aus der Führung des Krottenbachs und des Grundwasserbeweissicherungsprogramms;
- 12 geringfügige Abweichungen im Bereich Hennersdorf durch Anpassung von Hochbauten und Einfahrtsweichen, Anpassung der Lärmschutzwände an die neue Trassie-

rung, Überarbeitung einiger Objekte sowie Integration von Landschaftshügeln in das Gesamtprojekt;

- 23 Änderungen und geringfügige Abweichungen im Bereich Achau durch Änderungen an Objekten, der Versickerungsanlagen und des Schutzbauwerks einer Leitungsquerung sowie der P&R-Anlage des Bahnhof Achau, durch Anpassung der Lärmschutzwände und deren Zugänge bzw. Zufahrten und durch die geringfügigen Anpassungen an einigen Gebäuden, Objekten und Weichenverbindungen sowie der Entwässerung;
- 9 geringfügige Abweichungen im Bereich Münchendorf durch Anpassung von Hochbauobjekten, Servicezugängen und -zufahrten, der Entwässerung und der Weichenanlagen sowie Adaptierungen im Bereich der Franz-Hütter-Gasse und die Erweiterung der P&R-Anlage des Bahnhof Münchendorf;
- 7 geringfügige Abweichungen im Bereich der Aspangbahn durch Optimierung der Servicezugänge und -zufahrten, Adaptierungen einiger Objekte sowie der Entwässerung und Errichtung zusätzlicher Objekte.

Die Genehmigung erfolgt nach Maßgabe der im Spruchpunkt II. angeführten Projektunterlagen.

Die mit Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 8. Mai 2014, GZ. BMVIT-820.301/0004-IV/SCH2/2014 und 1. Änderungsbescheid vom 4. Mai 2015, GZ. BMVIT-820.301/0003-IV/SCH2/2015 und 2. Änderungsbescheid vom 13. Mai 2016, BMVIT-820.301/0003-IV/IVVS4/2016 vorgeschriebenen Nebenbestimmungen bleiben in Geltung.

## **I.2. Mitbewendung des Eisenbahngesetzes 1957**

Die Genehmigung umfasst die Errichtung oder Abänderung der im Bericht (Band 41 der Einreichunterlagen, Ordnungsnummer 000-004.1, Plannummer PE3311-EB1-HAM1AL-00-4002-F00) dargestellten und im Spruchpunkt I zusammengefasst angeführten geänderten, abweichenden oder ergänzten Ausführungen der Eisenbahnanlagen.

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

Das Erfordernis der gesonderten Genehmigung der Inbetriebnahme wird nicht berührt.

Es wird festgestellt, dass das Eisenbahnunternehmen verpflichtet ist, auf seine Kosten bestehende Wege- und Straßenverbindungen sowie Verlegungen von Wasserläufen und berührter bestehenden Drainagen, wie im Projekt dargestellt, auszuführen.

Die im Zusammenhang mit dem gegenständlichen Verfahren mitbehandelten und von der Genehmigung mit umfassten wasserrechtlichen Belange im Sinne des § 127 Abs 1 lit b WRG beziehen sich auf die Errichtung bzw. Abänderung von Brücken und Bauten an Ufern sowie die Errichtung bzw. Abänderung von Anlagen innerhalb des Hochwasserabflusses fließender Gewässer, insbesondere:

- Projektänderung 211: Änderung der Brücke über den Krottenbach, Objekt KB01 (Bahn-km12,287)
- Projektänderung 220: Anpassung der Stützwände und Widerlager HB01 – Eisenbahnbrücke über den Haidbach (Bahn-km 14,460 bis 14,550)

- Projektänderung 221\_ Änderung der Eisenbahnbrücke über die Schwechat – Objekt SB01 (Bahn-km 13,813) Unterzugsquerschnitt
- Projektmodifikation 308: Errichtung einer zusätzlichen Stützmauer bei Objekt TB01, Eisenbahnbrücke über die Triesting (Bahn-km 18,620)
- Projektmodifikation 405: Errichtung eines Durchlasses für die Hochwasserschutzbecken Achau (Objekt DL01)

## II. Projektbestandteile

Die Änderungsgenehmigung wird nach Maßgabe der vorgelegten Projektunterlagen gemäß dem mit Bescheidstempel versehenen Einlagenverzeichnis, Band 40 Ordnungsnummer 000-000.1, Plannummer PE3311-UV-HAMAL-00-9655-F00 vom November 2018 erteilt.

## III. Erklärung weiterer Unterlagen zum Bescheidbestandteil

Folgende Unterlagen sind Bestandteil des Bescheides:

- Gutachten gemäß § 31a EibG der Arsenal Railway Certification GmbH Floridsdorfer Hauptstraße 30, 1210 Wien vom 7. Dezember 2018, Zl. P2014-385D-01-V1.0
- EG-Zwischenbericht gemäß RL 2008/57/EG für die Teilsysteme Infrastruktur, Personen mit eingeschränkter Mobilität und Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung, Prüfmodul SG, TSI INF HS(2008/217/EG), TSI PRM (2008/164/EG), TSI CCS(2016/919/EU), Phase Einreichplanung detaillierter Entwurf der Arsenal Railway Certification GmbH, Floridsdorfer Hauptstraße 30, 1210 Wien, vom 7. Dezember 2018, Zl. P2010-022-13-V1.0
- EG-Zwischenbericht gemäß RL 2008/57/EG für das Teilsystem Energie, Prüfmodul SG, TSI ENE HS(2008/284/EG), Phase „Entwurfsprüfung“ der Arsenal Railway Certification GmbH, 1210 Wien vom 5. Dezember 2018, Zl. P2010-022 vom 5. Dezember 2018, Zl. P2010-022-04-V1.0
- Ergänzung des Umweltverträglichkeitsgutachtens vom 8. April 2019, koordiniert und zusammengefasst von der Kordina ZT GmbH, Franz-Glaser-Gasse 14/3, 1170 Wien

## IV. Rechtsgrundlagen

§ 24g des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 - UVP-G 2000, BGBl. Nr. 697/1993 idF BGBl. I Nr. 80/2018

§ 24 Abs 1 und Abs 4 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 - UVP-G 2000, BGBl. 697/1993 idF BGBl. I Nr. 87/2009

§ 24f Abs 1, Abs 1a, Abs 2, Abs 3 sowie Abs 5 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 - UVP-G 2000, BGBl. 697/1993 idF BGBl. I Nr. 80/2018

jeweils unter Mitwirkung von:

§ 2 des Hochleistungsstreckengesetzes, BGBl. Nr. 135/1989 idF BGBl. I Nr. 154/2004

§§ 20 und 31ff des Eisenbahngesetzes 1957 (EisbG), BGBl. Nr. 60 idF BGBl. I Nr.137/2015

§ 94 ArbeitnehmerInnenschutzgesetz - ASchG, BGBl. Nr. 450/1994 idF BGBl. I Nr. 147/2006 idF BGBl. I Nr. 100/2018

§ 127 Abs 1 lit b iVm § 38 Abs 1 Wasserrechtsgesetz 1957, BGBl. Nr. 215/1959 idF 73/2018

§ 59 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 – AVG, BGBl. Nr. 51/1991 idF BGBl. I Nr. 58/2018

## **BEGRÜNDUNG**

### **I. Verfahrensgang**

**I.1.** Mit Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 8. Mai 2014, GZ. BMVIT-820.301/0004-IV/SCH2/2014, wurde der ÖBB-Infrastruktur AG im Rahmen des im Betreff angeführten UVP- und teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens die Genehmigung für das im Betreff genannte Projekt bei Einhaltung bestimmter Vorschriften erteilt.

Mit weiteren Bescheiden des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 4. Mai 2015, GZ. BMVIT- 820.301/0003-IV/SCH2/2015 und vom 13. Mai 2016, BMVIT - IV/SCH2 wurde der ÖBB-Infrastruktur AG für die 1. Änderungseinreichung 2014 und die 2. Änderungseinreichung 2015 die Genehmigung gemäß § 24g UVP-G 2000 erteilt.

**I.2.** Nunmehr wurde der Behörde der Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG vom 11. Dezember 2018 auf Änderung des Vorhabens gemäß § 24g UVP-G 2000 vorgelegt. Dem Antrag waren die nach den Verwaltungsvorschriften für die Genehmigung des Vorhabens erforderlichen Unterlagen angeschlossen.

Es wurde insbesondere die Genehmigung folgender Vorhabensänderungen beantragt:

Projektmodifikation 001 - Reduktion Gleisachsabstand

Projektmodifikation 002 – Neuer Regelquerschnitt

Projektmodifikation 003 – Absenkung der Gradienten

Projektänderung 004 – Änderung der Weichennummerierung

Projektmodifikation 005 – Änderung der Kilometrierung im Bereich der Aspangbahn

Projektmodifikation 006 - Anpassen der sicherheitstechnischen Detailplanung an die eisenbahntechnische Detailplanung

Projektmodifikation 012 - Modifikationen infolge Änderung TWIN

Projektmodifikation 013 - Einleitungen des Projekts TWIN in Rückhaltebecken BE01

Projektmodifikation 014 - Einleitung von Wässern des Projekts TWIN in Rückhaltebecken BE02 und BE03

Projektmodifikation 015 - Verschiebung Rückhaltebecken BE02

Projektmodifikation 016 - Änderung des Grundwasserbeweissicherungsprogramms

Projektmodifikation 017 - Entfall des Mänders am Krottenbach (km 14,90 – km 15,10)

Projektänderung 018 - Verschiebung und Reduktion Versickerungsbecken BE17 (km 10,73)

3.2.8 Projektmodifikation 019 – zusätzliche Versickerungsmulden für die Entwässerung der Überführung der Gemeindestraße (Objekt WB 04 bei km 10,694)

Projektmodifikationen 019, 102 und 114 - Änderung des Tragwerks, der Lage und der Entwässerung der Überführung Gemeindestrasse (Objekt WB04)

Projektänderung 021 - Änderung der Entwässerung Becken BE12 und BE13 (km 13,25 bzw. km 13,65)

Projektänderung 022 - Sickerrigole für Technikgebäude (km 13,910)

Projektmodifikation 101 – Anpassung Weichenheizungsgebäude (km 9,840)

- Projektmodifikation 102 – Änderung des Tragwerks, der Lage und der Entwässerung der Überführung Gemeindestrasse (Objekt WB04)
- Projektmodifikation 104 – Verschiebung Technikgebäude und ferngesteuertes Schaltgerüst
- Projektmodifikation 105 – Änderung Lärmschutzwände km 9,755 bis km 10,688 links der Bahn 9,105 – km 9,800)
- Projektmodifikation 106 - Herstellung zweier Landschaftshügel im Bereich der Linienverbesserung (ca. km 10,7 – km 11,5)
- Projektmodifikation 108 – Anpassung Weichenheizungsgebäude (km 8,783)
- Projektmodifikation 109 – Anpassung Einfahrtsweichen in Hennersdorf (km 9,105 – Bahn-Km 9,80)
- Projektmodifikation 110 - Änderung Aufständering AS01 von 4 auf 2
- Projektmodifikation 111 – Bf. Hennersdorf Anpassung Technikräume (km 9,380)
- Projektmodifikation 112 - Steinsatz l.d.B. statt Damm (km 9,474 –km 9,650) Segmente (km 9,304 –km 9,438)
- Projektmodifikation 113 – Änderung Landschaftshügel (ca. km 10,3 – km 10,6)
- Projektmodifikation 114 – Verlängerung Überführung Gemeindestraße (Objekt WB04, km 10,694)
- Projektmodifikation 201 - Optimierung und Ergänzung der Standorte der Servicezugänge und –zufahrten
- Projektmodifikation 202 - Anpassung ESTW Achau Nordkopf und Funkmast sowie Weichenheizungsgebäude (km 12,36 –km 12,89)
- Projektmodifikation 203 - Anpassung Weichenheizungsgebäude (km 13,91)
- Projektmodifikation 204 - Änderung des Tragwerks der Unterführung der B16 (Objekt BU02):
- Projektmodifikation 206 - Änderung Versitzbecken BE10 (km 12,70)
- Projektmodifikation 207 - Entfall Versitzbecken BE15 (km 16,30)
- Projektmodifikation 208 - Änderung der Lärmschutzwände
- Projektmodifikation 209 - Änderung Heißläuerortungsanlage (km 16,643)
- Projektänderung 211 - Änderung Brücke über den Krottenbach – objekt KB01 (km 12,287)
- Projektänderung 212 - Zusätzliche Bahngräben (km 12,313 bis km 17,210)
- Projektmodifikation 213 - Verschiebung Schaltgerüst (km 13,0)
- Projektänderung 214 - Öffnung Lärmschutzwand (km 13,0)
- Projektänderung 215 - Änderungen P&R-Anlage Bf. Achau (km 13,375 – km 13,500)
- Projektmodifikation 216 – BF Achau Anpassung Nebenräume Personenunterführung (km 13,392)
- Projektmodifikation 217 – Verschiebung und Anpassung Technikgebäude (km 13,489)
- Projektmodifikation 218 - Errichtung Stützmauer - Objekt ST12 (km 13,526 – km 13,596)
- Projektmodifikation 219 - Änderung Weichenverbindungen (km 13,928)
- Projektänderung 220: Anpassung Stützwände und Widerlager HB01 – Eisenbahnbrücke über den Heidbach und WU01 – Unterführung Feldweg (km 14,460 –km 14,550)
- Projektänderung 221 - Änderung Eisenbahnbrücke über die Schwechat – Objekt SB01 (km 14,813)
- Projektänderung 222 - Änderung Schutzbauwerk – Objekt PL01 - Produktenleitung (km 16,800)

- Projektmodifikation 223 - Verschiebung Lärmschutzwand nach außen (km17,610 – km 17,982)
- Projektmodifikation 224 - Anbringung von Wildwarnreflektoren (Eisenbahnbrücken über die Schwechat und über den Heidbach)
- Projektmodifikation 225 – Vergrößerung Vordach und Erhöhung Stützmauer am Vorplatz Bf. Achau
- Projektmodifikation 301 - Anpassung und Verschiebung Weichenheizungsgebäude (km 18,432)
- Projektmodifikation 302 - Anpassung des Servicezugangs und der -zufahrt zum Weichenheizungsgebäude (km 18,278 –km 18,599)
- Projektmodifikation 303 – Anpassung Technikgebäude (km 19,091)
- Projektmodifikation 304 – Anpassen Weichenheizungsgebäude (km 19,850)
- Projektmodifikation 305 - Verbindungsstraße Franz-Hütter-Gasse samt Objekt WU03 – Unterführung Himberger Straße, Objekt MD01 – Durchlass Mühlkanal und neues Objekt MD02 – Durchlass Verbindungsstraße
- Projektmodifikation 306 - Entfall Versickerungsbecken MUE1 und MUE3 (km 18,442 und km 18,577)
- Projektmodifikation 307 - Änderung Einfahrtsweichen Nordkopf Bf. Münchendorf (km 18,03 – km 18,72)
- Projektmodifikation 308: Errichtung einer zusätzlichen Stützmauer bei Objekt TB01 Eisenbahnbrücke über die Triesting (km 18,62)
- Projektmodifikation 309 - Erweiterung P&R-Anlage Bf. Münchendorf (km 18,90)
- Projektmodifikation 401 - Optimierung der Standorte der Service-zugänge und -zufahrten (Aspangbahn-km 14,550 – km 15,375)
- Projektmodifikation 402: Änderung des Tragwerks der Überführung Aspangbahn (Objekt UA01) Achau (Objekt DL019)
- Projektmodifikation 403 - Entfall Becken 11 (Aspangbahn-km 14,90)
- Projektmodifikation 404 - Änderung der Entwässerung (Aspangbahn -km 16,00 – Aspangbahn -km 16,15)
- Projektmodifikation 405 - Errichtung Durchlass für Hochwasserschutzbecken Achau (Objekt DL01)
- Projektmodifikation 406 - Errichtung Steinsatz (Objekt AB01 – Aspangbahnkm 15,765 – Aspangbahn -km 15,870)
- Projektmodifikation 407 - Errichtung Stützmauer (Objekt ST11 - Aspangbahn - km 16,01 – Aspangbahn -km 16,12)

Gemäß § 24c Abs. 2 UVP-G 2000 wurde der externe UVP-Koordinator des UVP-Genehmigungsverfahrens („Grundverfahren“), nämlich die Kordina ZT GmbH (Bettina Riedmann, MAS RP ETH, MAS (Mediation)) bestellt.

Des Weiteren wurden wie im „Grundverfahren“ die nachfolgend angeführten Sachverständigen im Verfahren herangezogen:

Fachgebiet:	Name des Sachverständigen:
Koordination, Raumplanung, Landschaftsbild und Sachgüter	Kordina ZT GmbH (DI Hans Kordina, Bettina Riedman, MAS, MAS (Mediation))
Eisenbahnwesen	DI Markus Mayr



Lärmschutz	Ing Erich Lassnig
Erschütterungsschutz	Univ. Prof. Prof. Dr. Rainer Flesch
Elektromagn. Felder, Licht und Beschattung	Ing. Wilhelm Lampel
Luftschadstoffe	Univ. Prof. Dr. Peter Sturm
Klima	ZAMG (Mag. Hildegard Kaufmann)
Abfallwirtschaft und Bodenchemie	DI Dr. Kurt Schippinger
Humanmedizin	Univ. Prof. Dr. Manfred Neuberger
Geologie und Hydrogeologie	Univ. Prof. Dr. Leopold Weber
Wasserbautechnik und Oberflächenwasser	DI Wolfgang Schaar
Ökologie	DI Friedrich Vondruska/
Gewässerökologie	DI Reinhard Wimmer

Die genannten Sachverständigen (mit Ausnahme der Amtssachverständigen für die Fachgebiete (Elektromagnetische Felder, Licht und Beschattung sowie Wasserbautechnik und Oberflächenwasser) und der externe Koordinator wurden mit Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie (UVP-Behörde) gemäß § 24c Abs. 2 UVP-G 2000 als nichtamtliche Sachverständige bestellt. Die Sachverständigen für Elektromagnetische Felder, Licht und Beschattung sowie Wasserbautechnik und Oberflächenwasser wurden als Amtssachverständige gemäß § 52 Abs. 1 AVG beigezogen.

Im Zuge des Ermittlungsverfahrens wurde von der Behörde durch die UVP-Koordination und die im Verfahren bestellten Sachverständigen eine Ergänzung des Umweltverträglichkeitsgutachtens vom 8. April 2019 erstellt.

Mit Edikt gemäß §§ 44a und 44b des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes vom 16. April 2019, GZ. BMVIT-820.301/0002-IV/IVVS4/2019 wurde die Öffentlichkeit vom Antrag und der Auflage der Unterlagen und des ergänzten Umweltverträglichkeitsgutachtens zur öffentlichen Einsicht informiert. Das Edikt wurde am Dienstag, den 30. April 2019 im redaktionellen Teil zweier im Bundesland Niederösterreich weit verbreiteter Tageszeitungen (Niederösterreich-Ausgabe der „Kronen Zeitung“ und des „Kurier“) und im „Amtsblatt zur Wiener Zeitung“ kundgemacht. Die Kundmachung wurde auch in den von den Änderungen betroffenen Standortgemeinden, den Marktgemeinden Vösendorf und Biedermannsdorf sowie den Gemeinden Hennersdorf, Achau und Münchendorf an der Amtstafel sowie auf der Homepage des bmvit im Internet verlautbart.

Weiters wurden die Mitwirkenden Behörden (Landeshauptfrau von Niederösterreich, Amt der Landesregierung, Abteilung RU4 als Behörde gemäß § 24 Abs 3 UVP-G 2000 idF BGBl. I Nr. 87/2009, die Bezirkshauptmannschaft Mödling als Behörde gemäß § 24 Abs 4 UVP-G 2000 idF BGBl. I Nr. 87/2009 und das BMASGK, Verkehrs-Arbeitsinspektorat als Arbeitnehmerschutzbehörde), die Niederösterreichische Umwelthanwaltschaft, das Wasserwirtschaftliche Planungsorgan Niederösterreich sowie das Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus von der Verfahrenseinleitung und öffentlichen Auflage der Unterlagen und des ergänzten Umweltverträglichkeitsgutachtens ausdrücklich informiert.

Im Zuge der anschließenden Auflage- und Einwendungsfrist von Dienstag, den 30. April 2019 bis einschließlich Freitag, den 14. Juni 2019 bei der Behörde und in den Standortgemeinden erfolgte nur eine Stellungnahme des Bundesministeriums für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat (VAI), Stubenring 1, 1010 Wien vom 26. April 2019, GZ. BMASGK-754.134/0001-VII/C11/2019

Die Stellungnahme des VAI wurde der ÖBB-Infrastruktur AG am 27. Juni 2019 per E-Mail mit der Möglichkeit zur allfälligen Stellungnahme übermittelt. Seitens der ÖBB-Infrastruktur AG ist hierauf keine Stellungnahme erfolgt. Es sind auch sonst keine weiteren Stellungnahmen im Verfahren erfolgt.

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

**II.1.** Gemäß der Übergangsbestimmung des § 46 Abs 23 UVP-G 2000 sind auf Vorhaben, für die ein Genehmigungsverfahren nach dem dritten Abschnitt vor dem Inkrafttreten des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 77/2012 eingeleitet wurde, die Bestimmungen des §§ 24 Abs. 1, 3, 3a und 7, des § 24a Abs. 3, und des § 24f Abs. 6 und 7 UVP-G 2000 in ihrer Fassung vor Inkrafttreten dieser Novelle anzuwenden. Dies bedeutet insbesondere, dass seitens des Bundesministers weiterhin alle in bundesrechtlichen Verwaltungsvorschriften für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiell rechtlichen Genehmigungsbestimmungen anzuwenden sind, die ansonsten von ihm oder einem/einer anderen Bundesminister/in in erster Instanz zu vollziehen sind und der Landeshauptmann die übrigen nach den bundesrechtlichen Verwaltungsvorschriften, auch soweit sie im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde zu vollziehen sind, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen Genehmigungsbestimmungen anzuwenden hat.

**II.2.** Das gegenständliche Verwaltungsverfahren wurde von der Behörde als Großverfahren im Sinne der §§ 44a ff AVG eingeleitet.

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

Im konkreten Fall stützte sich die nach § 44a Abs. 1 AVG zu treffende Prognoseentscheidung, dass an diesem Verwaltungsverfahren voraussichtlich insgesamt mehr als 100 Personen beteiligt sind, auf die Antragsunterlagen. Aus dem Gesamtparteienverzeichnis, Ordnungsnummer 000-231, Plannummer PE3311-EB-PNÖ1GE-00-302 vom November 2018 ist ersichtlich, dass von einer „Parteienanzahl“ von 123 Personen alleine nach dem EisbG auszugehen ist. Unter Berücksichtigung der gemäß § 19 Abs 1 Z1 UVP-G 2000 Parteistellung zukommenden Personen in den betroffenen Gemeinden sowie den sonst beizuziehenden Beteiligten war somit unzweifelhaft von einer Beteiligungszahl von über 100 Personen auszugehen. Die ent-

sprechende im Zuge des Verfahrens erfolgte Kundmachung des verfahrenseinleitenden Antrages durch Edikt ist der Schilderung des Verfahrensherganges zu entnehmen.

Hat sich die Behörde für die Durchführung eines Großverfahrens entschieden und den verfahrenseinleitenden Antrag durch Edikt gem § 44a AVG kundgemacht, ist sie nicht gezwungen, das weitere Verfahren nach den für das Großverfahren maßgeblichen Bestimmungen abzuwickeln (Wielinger 9 Rz 123). Sie kann die mündliche Verhandlung anstatt nach §§ 44d und 44e nach §§ 40ff AVG anberaumen und abwickeln (§ 44d Rz 1). Jedoch sind die auf Grund der Kundmachung des verfahrenseinleitenden Antrags durch Edikt gem § 44b Abs 1 AVG eingetretenen Präklusionswirkungen für das weitere, „traditionell“ durchgeführte Verfahren bindend. Ebenso hat die Behörde bezüglich der Zustellung von Schriftstücken eine Wahlmöglichkeit. Wurde der verfahrenseinleitende Antrag durch Edikt gem § 44a AVG kundgemacht, kann die Behörde Schriftstücke einschließlich des die Sache erledigenden Bescheides entweder nach den Bestimmungen des ZustG oder gem § 44f AVG zustellen. (Hengstschläger/Leeb, AVG2 § 44a Rz 8 (Stand 1.1.2014, rdb.at))

Da im Zuge der öffentlichen Auflage nur eine Stellungnahme des VAI bei der Behörde eingelangt ist, erfolgt die Zustellung dieses Bescheides nach den Bestimmungen des ZustG.

**II.3.** Im gegenständlichen Änderungsverfahren wurden mit einer Ausnahme die bereits im UVP-genehmigungsverfahren gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000 herangezogenen Sachverständigen mit der Erstellung des ergänzenden Gutachtens beauftragt. Von der ho. Behörde wurde gemäß § 53 iVm § 7 AVG im Sinne der Rechtsprechung des VwGH (vgl. z.B. VwGH 12.5.1992, 91/08/0139) bereits im rechtskräftig abgeschlossenen Genehmigungsverfahren bei jedem Sachverständigen geprüft, ob Befangenheitsgründe bzw. Ausschließungsgründe vorliegen, wobei insbesondere der Schwerpunkt auf sonstige Gründe, die die Unbefangenheit des Sachverständigen in Zweifel ziehen, gelegt wurde. Diesbezüglich ist auf die hiezu im rechtskräftigen Genehmigungsbescheid getroffenen Aussagen zu Fachkunde und Unbefangenheit der Sachverständigen zu verweisen und haben sich hier zwischenzeitlich keine Änderungen ergeben. Auch die mitwirkenden Behörden sind im rechtskräftig abgeschlossenen Genehmigungsverfahren hinsichtlich der herangezogenen Sachverständigen eingebunden worden.

**II.4.** Gemäß § 13 Abs. 3 AVG ermächtigen Mängel schriftlicher Anbringen die Behörde nicht zur Zurückweisung. Die Behörde hat vielmehr von Amts wegen unverzüglich deren Behebung zu veranlassen und kann dem Einschreiter die Behebung des Mangels mit der Wirkung auftragen, dass das Anbringen nach fruchtlosem Ablauf einer gleichzeitig zu bestimmenden, angemessenen Frist zurückgewiesen wird. Wird der Mangel rechtzeitig behoben, so gilt das Anbringen als ursprünglich richtig eingebracht. Eine entsprechende Vollständigkeits- und Plausibilitätsprüfung durch die Sachverständigen hat keine Mängel des Antrags und der Unterlagen ergeben.

Der Antrag und die Unterlagen wurden gemäß § 44a AVG im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie sowie in der Gemeinde Münchendorf zur öffentlichen Einsicht und Stellungnahmemöglichkeit aufgelegt.

### **III. Erhobene Beweise**

Im Zuge des Ermittlungsverfahrens wurde das ergänzende UVP-Gutachten vom 8. April 2019 eingeholt.

Weiters ist im Verfahren die oben wiedergegebene Stellungnahme des Verkehrs-Arbeitsinspektorates vom 19. April 2016 eingegangen.

## **IV. Der festgestellte Sachverhalt**

I

Gegenstand des Verfahrens ist die Erteilung der Genehmigung gemäß § 24g UVP-G 2000 für die beantragten Änderungen des Vorhabens.

### **V.1 Beschreibung der Änderungen und Abweichungen**

Hinsichtlich der Beschreibung der gegenständlichen Änderungen und Abweichungen des rechtskräftig genehmigten Vorhabens wird auf den Antrag bzw. die Antragsunterlagen und hier wieder auf den Bericht („Allgemeiner technischer Bericht“, Ordnungsnummer 000-004.1, Plannummer PE3311-EB1-HAM1AL-00-4002-F00 vom November 2018) und den „Zusammenfassenden Umweltbericht (Ordnungsnummer 000-003, Plannummer PE3311-EB1-HAM1AL-00-9602-F00 verwiesen.

## **V. Auseinandersetzung mit den eingebrachten Stellungnahmen**

**V.1.** Nachstehend wird auf die Stellungnahme des Verkehrs-Arbeitsinspektorates, welches als einzige Stellungnahme während der öffentlichen Auflage gemäß § 44a AVG iVm § 24g Abs 1 Z 2 UVP-G eingebracht wurde, eingegangen.

Die Stellungnahme des Verkehrs-Arbeitsinspektorates wurde bei der Entscheidung entsprechend berücksichtigt (siehe Punkt VI.2.7 Seite 23).

Die Stellungnahmen des VAI stellt keine Einwendung im Rechtssinne dar.

## **VI. Erwägungen zu den Genehmigungsvoraussetzungen**

### **VI.1. Genehmigung nach § 24g UVP-G 2000**

**VI.1.1.** Gemäß 24g. Abs 1 UVP-G 2000 sind Änderungen einer gemäß § 24f UVP-G 2000 erteilten Genehmigung (§ 24f Abs. 6) vor dem in § 24h Abs. 3 genannten Zeitpunkt unter Anwendung der Genehmigungsvoraussetzungen des § 24f zulässig, wenn

1. sie nach den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung dem § 24f Abs. 1 bis 5 nicht widersprechen und
2. die von der Änderung betroffenen Beteiligten gemäß § 19 UVP-G 2000 Gelegenheit hatten, ihre Interessen wahrzunehmen.

Die Behörde hat dabei notwendige Ergänzungen des Ermittlungsverfahrens vorzunehmen.

Gemäß § 24g Abs 2 UVP-G 2000 hat die Behörde gemäß § 24 Abs. 1 vor Erlassung einer Genehmigung nach § 24f Abs. 6 oder deren Änderung die Umweltverträglichkeitsprüfung insoweit zu ergänzen, als dies im Hinblick auf ihre Zwecke notwendig ist.

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

1. Emissionen von Schadstoffen sind nach dem Stand der Technik zu begrenzen,
2. die Immissionsbelastung zu schützender Güter ist möglichst gering zu halten, wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die

a) das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden

oder

- b) erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen, oder
- c) zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinne des § 77 Abs 2 der Gewerbeordnung 1994 führen, und

3. Abfälle sind nach dem Stand der Technik zu vermeiden oder zu verwerten oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß zu entsorgen.

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

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

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

Sicherstellung der Nachsorge) ist zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beizutragen.

**VI.1.2.** Seitens der Behörde wurde geprüft, ob die gegenständliche Bescheidänderungen – nach den Ergebnissen der UVP – den Genehmigungsvoraussetzungen des § 24f Abs 1 bis 5 (also den UVP-spezifischen Genehmigungsvoraussetzungen) nicht widerspricht. Es war jedoch nicht zu prüfen ob die Änderungen dem Ergebnis der UVP widersprechen. (Schmelz/Schwarzer UVP-G-ON 1.00 § 18 b Rz 13). § 24f Abs 1 bis 5 UVP-G 2000 legt die im UVP- Verfahren nach dem dritten Abschnitt des UVP-G 2000 anzuwendenden zusätzlichen Genehmigungskriterien fest. Diese Genehmigungskriterien gelten für die teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren gemäß § 24 Abs 1 und Abs 3 UVP-G 2000.

Im ergänzten Gutachten gemäß § 31a EibG (relevante Fachgebiete Eisenbahnbautechnik und konstruktiver Ingenieurbau, Eisenbahnbetrieb, Elektrotechnik Oberleitung und 50 Hz, Sicherungstechnik und Fernmeldetechnik, Geotechnik und Wasserbautechnik, Hochbau, Brandschutz, Straßenverkehrstechnik, Interoperabilität INF und ENE) wird von den Sachverständigen ausgeführt, dass das Vorhaben 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.

Die UVP-Sachverständigen wurden beauftragt, das vorliegende UVP-Gutachten auf die Übereinstimmung mit den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung mit den nunmehr beantragten Änderungen zu prüfen und die Prüfung erforderlichenfalls zu ergänzen. Dem im Verfahren erstatteten ergänzenden UVP-Gutachten (Fachgebiete Straßenverkehrstechnik, Eisenbahnwesen, Elektromagnetische Felder/Elektrotechnik, Licht und Beschattung, Erschütterungsschutz und Sekundärschallschutz, Klima, Luftschadstoffe, Geologie und Hydrogeologie, Grundwasser, Wasserbautechnik und Oberflächenwässer, Ökologie, Gewässerökologie und Fischerei, Forsttechnik, Wald- und Wildökologie, Humanmedizin, Lärmschutz, Raumplanung, Orts-, Landschaftsbild und Sachgüter) ist zusammenfassend zu entnehmen, dass die Sachverständigen teilweise zum Schluss kommen, dass gegenüber dem genehmigten Vorhaben zwar teilweise relevante Änderungen erfolgen, aber diese Änderungen den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung nicht widersprechen.

Zusammenfassend kommen die Gutachter zum Schluss, dass *„in KEINEM Fachbereich durch die Änderungen Umweltwirkungen ergeben, die sich nachteilig gegenüber der genehmigten Umweltverträglichkeitsprüfung auswirken. Es gibt in allen Fachbereichen Auswirkungen auf die Schutzgüter, diese sind gegenüber der genehmigten UVE und dem Umweltverträglichkeitsgutachten aber als zumindest neutral im Sinne von gleichwertig zu bezeichnen. Um diese Wirkung erhalten zu können wird im Fachbereich Luftschadstoffe und im Fachbereich Humanmedizin eine Empfehlung zur staubfreien Ausführung der Straße in der Projektmodifikation 215 Änderung P+R Anlage BF Achau, km 13,375 bis km 13,500 ausgesprochen.“*(Punkt 4.2, Seite 161 der Ergänzung zum Umweltverträglichkeitsgutachten)

Die zuletzt zitierte staubfreie Ausführung wurde von den Sachverständigen nur empfohlen, nicht jedoch als zwingende Maßnahme formuliert. Es wurde daher von der Behörde mit E-Mail vom 4.Juli 2019 bei der Antragstellerin angefragt, ob diese Zufahrt staubfrei ausgeführt wird.

Seitens der ÖBB-Infrastruktur wurde hierauf mit E-Mail vom 5. August 2019 erwidert, dass die Straßen und Wege der P&R Anlage generell asphaltiert werden.

Es wird jedoch neben der Hauptzufahrt zur P&R-Anlage über die B11, auch eine Nebenzufahrt über die Laxenburger Straße geben. Diese Nebenzufahrt wird nicht beschildert sein dient nur wenigen Autos, welche von Laxenburg kommen oder Einsatzfahrzeugen, Müllfahrzeuge etc.

Nur diese Nebenzufahrt (ca. 20m) soll geschottert werden. Diese Ausführungsvariante wurde auch mit der Gemeinde Achau vorbesprochen bzw. vereinbart.

Da die Sachverständigen keine aus ihrer Sicht zwingende Maßnahme formuliert haben und somit auch bei unbefestigter Straße die Umweltverträglichkeit gegeben ist erfolgte keine diesbezügliche Auflage im Bescheid. Es wird jedoch hingewiesen, dass im Zuge der Nachkontrolle gemäß § 24h Abs 5 UVP-G 2000 das Vorhaben ua darauf zu überprüfen sein wird, ob die Annahmen und Prognosen der Umweltverträglichkeitsprüfung mit den tatsächlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt übereinstimmen. Seitens der Antragstellerin werden daher zum Zeitpunkt der Nachkontrolle entsprechende Nachweise hinsichtlich der Anzahl der Fahrzeuge, die diese Zufahrt zur P&R Anlage durchschnittlich nutzen, vorzulegen sein. Bei im Zuge der Nachkontrolle wahrgenommenen Abweichungen wäre die Beseitigung des Mangels der höher als prognostizierten Staubbelastung gemäß § 24h Abs 6 UVP-G 2000 durch die Behörde mit Bescheid aufzutragen.

Im Sinne einer umfassenden und integrativen Gesamtschau wurde von den Sachverständigen aus fachlicher Sicht bestätigt, dass die Genehmigungsvoraussetzungen für das gegenständliche Vorhaben gegeben sind.

Das Ermittlungsverfahren hat sohin ergeben, dass die Projektänderungen den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung nicht widersprechen.

Nach der herrschenden Lehre besagt § 24g Abs 1 Z1 UVP-G 2000 bloß, dass die Änderungen nicht den Genehmigungsbestimmungen des § 24 f Abs 1 bis 5 leg. cit widersprechen dürfen. Ob sie auch der vorangegangenen UVP entspricht ist irrelevant. (Altenburger in Altenburger/Raschauer Kommentar zum Umweltrecht zu § 18b UVP-G, dort weitere Literaturverweise).

Es steht somit fest, dass die beantragten Änderungen weiterhin den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem § 24f Abs 1 bis 5 UVP-G 2000 entsprechen.

Materienrechtlich waren insbesondere die Bestimmungen des Eisenbahngesetzes als Prüfmaßstab für das Änderungsverfahren heranzuziehen, siehe dazu auch Punkt **VI.2.** unten.

**VI.1.3.** Die von der Änderung betroffenen Beteiligten gemäß § 19 UVP-G 2000 hatten im Verfahren im Zuge der öffentlichen Auflage des Antrags samt Unterlagen und des Umweltverträglichkeitsgutachtens Gelegenheit ihre Interessen wahrzunehmen, siehe dazu die Schilderung des Verfahrensverlaufes oben. Insbesondere wird auf die öffentliche Auflage des Antrags und der Änderungsunterlagen im Zuge der Einleitung des Verfahrens nach den Großverfahrensbestimmungen sowie die Gewährung des Parteiengehört hinsichtlich der Ergänzung zum UVP-Gutachten hingewiesen

**VI.1.4.** Somit waren die erforderlichen Genehmigungsvoraussetzungen des § 24g UVP-G 2000 erfüllt. Da die Änderungen auch keinen Versagungsgrund nach den von der Behörde mitanzuwendenden Materiegesetzen dargestellt haben (siehe unten), war spruchgemäß zu entscheiden.

## **VI.2. Genehmigung nach dem EisbG**

**VI.2.1.** Die gegenständliche Eisenbahnstrecke Wien Matzleinsdorf (Meidling) – Wiener Neustadt (Hochleistungsstrecke Wien (einschließlich Terminal Inzersdorf)–Pottendorf–Wiener Neustadt) wurde mit Verordnung der Bundesregierung über die Erklärung von Eisenbahnstrecken zu Hochleistungsstrecken (1. Hochleistungsstreckenverordnung) BGBl 1989/370 idF BGBl. II Nr. 397/1998 zur Hochleistungsstrecke gem. § 1 Abs 1 HIG erklärt.

Es handelt sich somit bei der gegenständlichen Eisenbahnstrecke um eine Hochleistungsstrecke. Vorhaben an Hochleistungsstrecken fallen bei Vorliegen der UVP-Pflicht gemäß § 23b UVP-G 2000 unter den 3. Abschnitt des UVP-G 2000. Im gegenständlichen Verfahren ist somit auch das Hochleistungsstreckengesetz anzuwenden.

Die gegenständlichen Änderungen stehen unzweifelhaft nicht im Widerspruch zur bestehenden rechtskräftigen Trassengenehmigung gemäß § 3 HIG.

**VI.2.2.** Gemäß § 31 EisbG ist für den Bau oder die Veränderung von Eisenbahnanlagen und nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen um die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung anzusuchen. 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. Wenn das Bauvorhaben eine Hauptbahn alleine oder über eine Hauptbahn hinausgehend auch eine vernetzte Nebenbahn betrifft, ist nur ein Gutachten beizugeben, das alle projektrelevanten Fachgebiete zu umfassen hat. Werden für die Erstattung dieses Gutachtens mehr als ein Sachverständiger bestellt, hat ein solches Gutachten eine allgemein verständliche Zusammenfassung zu enthalten.

Im Falle beantragter Abweichungen vom Stand der Technik sind auch die Vorkehrungen darzustellen, die sicherstellen sollen, dass trotz Abweichung vom Stand der Technik die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen an den Arbeitnehmerschutz gewährleistet sind.

Die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung ist gemäß § 31f EisbG zu erteilen, wenn:

1. das Bauvorhaben dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Einbringung des verfahrenseinleitenden Antrages bei der Behörde unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn entspricht, wobei vom Stand der Technik beantragte Abwei-



chungen in Ausnahmefällen zulässig sind, wenn mit Vorkehrungen die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn auf andere Weise gewährleistet werden kann.

2. vom Bund, von den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmende Interessen durch das Bauvorhaben nicht verletzt werden oder im Falle des Vorliegens einer Verletzung solcher Interessen der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der aus der Verletzung dieser Interessen für die Öffentlichkeit durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht und

3. eingewendete subjektiv öffentliche Rechte einer Partei nicht verletzt werden oder im Falle einer Verletzung eingewendeter subjektiv öffentlicher Rechte einer Partei dann, wenn der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der der Partei durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht.

4. eingewendete subjektiv öffentliche Rechte einer Partei nicht verletzt werden oder im Falle einer Verletzung eingewendeter subjektiv öffentlicher Rechte einer Partei dann, wenn der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der der Partei durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht.

**VI.2.3.** Bei der Bewilligung von Einrichtungen, Arbeitsmitteln usw. nach dem Eisenbahngesetz 1957 sind nach § 94 Abs 1 Z. 4 ASchG die mit dem Genehmigungsgegenstand zusammenhängenden Belange des Arbeitnehmerschutzes zu berücksichtigen, sofern nicht § 93 leg. cit. anzuwenden ist. Gemäß § 93 Abs 2 ASchG sind u. a. im eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren die Belange des Arbeitnehmerschutzes zu berücksichtigen. Dem jeweiligen Genehmigungsantrag sind die in § 92 Abs 3 ASchG genannten Unterlagen anzuschließen. Die genannten Anlagen dürfen nur genehmigt werden, wenn sie den Arbeitnehmerschutzvorschriften entsprechen und zu erwarten ist, dass überhaupt oder bei Einhaltung der erforderlichenfalls vorzuschreibenden geeigneten Bedingungen und Auflagen die nach den Umständen des Einzelfalles voraussehbaren Gefährdungen für die Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer vermieden werden.

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

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

**VI.2.4.** Da die gegenständliche Hochleistungsstrecke Teil des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems ist bedeutet dies, dass auch die materiellrechtlichen Bestimmungen des 8. Teils des EisbG (§§ 86 ff) anzuwenden sind.

Durch die gegenständlichen Projektänderungen sind die unter die Richtlinie 2008/57/EG bzw. den 8. Teil des Eisenbahngesetzes fallenden Teilsysteme Infrastruktur (INF HS), Zugsicherung und Signalgebung (CCS), einschließlich Personen mit eingeschränkter Mobilität (PRM) und Energie (ENE) betroffen.

Seitens der Antragstellerin wurden diesbezüglich der EG-Zwischenbericht hinsichtlich der TSI CCS sowie der TSI INF HS und TSI PRM der benannten Stelle Arsenal Railway Certification GmbH, Am Spitz 3/6/9, 1210 Wien (notified body Nr. 2250) vom 7. Dezember 2018 vorgelegt. Weiters wurde der EG-Zwischenbericht ebenfalls von der benannten Stelle Arsenal Railway Certification GmbH vom 5. Dezember 2018 zur TSI ENE HS vorgelegt.

**VI.2.5.** Seitens der Antragstellerin wurde ein Gemeinschaftsgutachten gemäß § 31a EISbG vom 8. September 2015 der Arsenal Railway Certification GmbH vorgelegt. Da das betreffende Vorhaben eine Hauptbahn betrifft, enthält das Gutachten auch eine allgemein verständliche Zusammenfassung.

Das Gemeinschaftsgutachten gemäß § 31a EISbG wurde von Sachverständigen aus dem in § 31a Abs 2 EISbG angeführten Personenkreis verfasst und beinhaltet die im Folgenden angeführten projektrelevanten Fachgebiete:

- Eisenbahnbautechnik und konstruktiver Ingenieurbau
- Eisenbahnbetrieb
- Elektrotechnik
- Sicherungstechnik inkl. Fernmeldetechnik
- Geotechnik und Wasserbautechnik
- Hochbau
- Brandschutz
- Straßenverkehrstechnik
- Interoperabilität INF und PRM

Die aufgezählten Fachgebiete umfassen nach Aussage der Gutachter alle projektrelevanten Aspekte.

Die Arsenal Railway Certification GmbH sowie sämtliche externe Teilgutachter entsprechen den formalen Voraussetzungen des § 31a Abs 2 EISbG.

Zusammenfassend wurde im Gutachten ausgeführt, dass der gegenständliche Bauentwurf dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebs der Eisenbahn, des Betriebs von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen an den Arbeitnehmerschutz entspricht.

Dem Gutachten ist zu entnehmen, dass die Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entsprechend der AVO Verkehr 2011 (BGBl. II Nr. 422/2006 idF BGBl. II Nr. 302/2011) unter Berücksichtigung des Schwerpunktkonzeptes aus Sicht des Arbeitnehmerschutzes R 10 für Eisenbahnanlagen begutachtet wurden und die Erfüllung aller Erfordernisse festgestellt wurde.

Seitens der Gutachter gemäß § 31a EisbG besteht hinsichtlich der Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß § 31 ff. EisbG kein Einwand.

Die Behörde hat das vorgelegte Gutachten nach § 31a EisbG zusammen mit allen anderen Ermittlungsergebnissen als Beweismittel betrachtet bzw. geprüft um festzustellen, ob alle Genehmigungsvoraussetzungen nach § 31f Z 1 bis 3 EisbG vorliegen. Seitens der Behörde erscheint das Gutachten schlüssig, vollständig und nachvollziehbar. Aus dem Gutachten gemäß § 31a EisbG ergibt sich somit, dass das Vorhaben unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebs der Eisenbahn, des Betriebs von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn unter Einhaltung der Bestimmungen des Arbeitnehmerschutzes dem Stand der Technik entspricht.

**VI.2.5.** Hinsichtlich allfällig berührter Interessen von Gebietskörperschaften sind im Verfahren keine Stellungnahmen erfolgt.

**VI.2.6.** Im Verfahren wurden keine subjektiv-öffentlichen Rechte eingewendet.

**VI.2.7** Genehmigungen gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000 dürfen, wenn dabei eisenbahnrechtliche Verwaltungsvorschriften berührt sind, nur erteilt werden, wenn Arbeitnehmerschutzvorschriften der Genehmigung nicht entgegenstehen und zu erwarten ist, dass Gefährdungen für die Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer vermieden werden.

Gemäß § 11 Abs 2 der Arbeitnehmerschutzverordnung Verkehr 2011 (AVO Verkehr 2011), BGBl. II Nr. 17/2012 iVm § 5 Abs 2 Z 1 bis Z 6 leg. cit, ist im Rahmen von Gutachten gemäß § 31a Abs 1 EisbG jeweils auch die Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes zu überprüfen, nachzuweisen und haben die Gutachten hiezu insbesondere die in Abs 2 der zitierten Bestimmung angeführten Prüfungen zu enthalten.

Diese wurden durch die Gutachter überprüft und im Gutachten gemäß § 31a EisbG festgehalten, dass Arbeitnehmerschutzbestimmungen gemäß der AVO-Verkehr 2011 unter Berücksichtigung der relevanten Punkte der Richtlinie R10 des Verkehrs-Arbeitsinspektorates (Schwerpunktkonzept aus Sicht des Arbeitnehmerschutzes), herausgegeben von der Versicherungsanstalt für Eisenbahnen und Bergbau, eingehalten wurden.

Seitens des Bundesministeriums für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat wurde in der schriftlichen Stellungnahme vom 19. April 2016, GZ BMASK-754.134/0001-VII/A/VAI/11/2016 die Behörde darauf hingewiesen, dass die Überprüfung der Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes von der Genehmigungsbehörde durch Prüfung und Auswertung der Gutachten und Prüfbescheinigungen im Sinne der obigen rechtlichen Rahmenbedingungen vorzunehmen wäre. Eine weitere Stellungnahme zum gegenständlichen Änderungsprojekt ist nicht erfolgt.

Das Ermittlungsverfahren hat keine Anhaltspunkte ergeben, dass durch das Vorhaben gegen zwingende Bestimmungen des Arbeitnehmerschutzes verstoßen würde. Unter Berücksichtigung des vorliegenden Gutachtens ist vielmehr davon auszugehen, dass das Vorhaben den Bestimmungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht und die Genehmigungsvoraussetzungen nach dem ArbeitnehmerInnenschutzgesetz eingehalten werden.

**VI.2.7.** Gemäß § 127 Abs. 1 lit. b WRG 1959 hat die Eisenbahnbehörde im eisenbahnrechtlichen Bauverfahren, sofern die Bauten nicht mit einer Wasserentnahme aus oder einer Einleitung in ein öffentliches Gewässer oder obertägige Privatgewässer oder dadurch die Ausnutzung der motorischen Kraft des Wassers vorgesehen ist, die materiellrechtlichen Bestimmungen des WRG anzuwenden. (Konzentration der mit anzuwendenden wasserrechtlichen Bestimmungen im eisenbahnrechtlichen Verfahren).

Jedoch bedürfen Eisenbahnbauten und Bauten auf Bahngrund gemäß § 127 Abs. 1 lit. a WRG 1959, die nach den eisenbahnrechtlichen Vorschriften einer eisenbahnbaubehördlichen Bewilligung bedürfen und durch die öffentlichen Gewässer oder obertägige Privatgewässer berührt werden, unter der Voraussetzung, dass diese Bauten mit einer Wasserentnahme aus einem derartigen Gewässer oder mit einer Einleitung in ein solches verbunden oder sie die Ausnutzung der motorischen Kraft des Wassers bezwecke, neben der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung auch einer gesonderten wasserrechtlichen Bewilligung. Dem Verfahren ist ein Vertreter der Wasserrechtsbehörde als Kommissionsmitglied beizuziehen.

Anders formuliert gilt sohin für Eisenbahnbauten, die nach den eisenbahnrechtlichen Vorschriften einer eisenbahnbaubehördlichen Bewilligung bedürfen und durch die öffentlichen Gewässer oder obertägige Privatgewässer berührt werden, in Ansehung des Verfahrens und der Zuständigkeit der Grundsatz, dass sofern nicht die Voraussetzungen nach lit. a vorliegen, im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren auch die materiellrechtlichen Bestimmungen des WRG anzuwenden sind. Die Eisenbahnbehörde ist somit nicht zur Durchführung eines wasserrechtlichen Baugenehmigungsverfahrens zuständig und sind – abgesehen von der grundsätzlichen Beiziehung eines Vertreters der Wasserrechtsbehörde im eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren – die verfahrensrechtlichen Regelungen des Eisenbahngesetzes anzuwenden. Im UVP-Verfahren sind somit die auch sonst im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren durch die Eisenbahnbehörde anzuwendenden materiellrechtlichen Bestimmungen des WRG mit anzuwenden.

Konkret wurde im Sinne des § 127 Abs 1 lit b WRG die Mitbehandlung der materiellrechtlichen Bestimmungen der §§ 32 Abs 1 und 38 Abs 1 hinsichtlich der Maßnahmen im Zusammenhang den im Antrag genannten Bauten an Ufern und im Hochwasserabflussbereich beantragt.

Im Wesentlichen sind folgende Maßnahmen aus der Sicht der mitanzuwendenden Bestimmungen des Wasserrechts relevant:

- Projektänderung 211: Änderung der Brücke über den Krottenbach, Objekt KB01 (Bahn-km12,287)
- Projektänderung 220: Anpassung der Stützwände und Widerlager HB01 – Eisenbahnbrücke über den Haidbach (Bahn-km 14,460 bis 14,550)
- Projektänderung 221\_ Änderung der Eisenbahnbrücke über die Schwechat – Objekt SB01 (Bahn-km 13,813) Unterzugsquerschnitt
- Projektmodifikation 308: Errichtung einer zusätzlichen Stützmauer bei Objekt TB01, Eisenbahnbrücke über die Triesting (Bahn-km 18,620)
- Projektmodifikation 405: Errichtung eines Durchlasses für die Hochwasserschutzbecken Achau (Objekt DL01)

Nicht Gegenstand der Genehmigung gemäß § 24 Abs 1 iVm §127 Abs 1 lit b sind die Maßnahmen zur Oberflächenentwässerung sowie die Maßnahmen für die Einleitung dieser Wässer in entsprechende Gerinne. Diese Maßnahmen waren aus der Sicht des UVP-G nur hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Schutzgüter des § 1 Abs 1 Z1 UVP-G 2000 zu beschreiben und zu bewerten und hinsichtlich der Erfüllung der zusätzlichen Voraussetzungen gem § 24f Abs 1 zu prüfen und sind, sofern überhaupt nach dem WRG genehmigungspflichtig, im teil-konzentrierten Verfahren gemäß § 24 Abs 3 UVP-G 2000 durch den Landeshauptmann zu behandeln. Hinzuweisen ist jedoch darauf, dass die bezug habenden Entwässerungsanlagen entweder Eisenbahnanlagen oder Teile von Eisenbahnanlagen bzw. Zugehör zu Eisenbahnanlagen darstellen und somit aus der Sicht der mitanzuwendenden materiellen Genehmigungsbestimmungen des EisbG auch einen Bestandteil der Genehmigung gem. § 24 Abs 1 UVP-G iVm § 31f EisbG darstellen.

Dem ergänzenden UVP-Gutachten ist zu entnehmen, dass beim Bau der geplanten Gewässerquerungen, wie auch derzeit im bereits rechtskräftig genehmigten Vorhaben, Eingriffe in die Wasserläufe der betroffenen Gewässer gegeben sind. In diesem Zusammenhang sind auch die Bauprovisorien relevant. Das Projekt sieht aus wasserbautechnischer Sicht eine ordnungsgemäße Wiederherstellung der betroffenen Wasserläufe vor. Ebenso sind nachteilige Veränderungen aus der Sicht des Hochwasserschutzes nicht zu erwarten. Aus der Sicht des Sachverständigen für Wasserbautechnik entsprechen die vorliegenden Projektänderungen im Wesentlichen dem genehmigten Vorhaben. Der Maßnahmenkatalog der aufrechten Bewilligung muss nicht angepasst werden.

Die Genehmigung gemäß § 24 Abs 1 UVP-G wurde unter Anwendung der materiellen Bestimmungen des Wasserrechtsgesetzes im Sinne des § 127 Abs 1 lit b WRG iVm § 38 Abs 1 WRG geprüft. Allfällig erforderliche weitere wasserrechtliche Genehmigungen, welche nicht in die Zuständigkeit der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie fallen sind allenfalls noch zu beantragen bzw. wurden schon beim Landeshauptmann im Verfahren gemäß § 24 Abs 3 UVP-G erteilt.

**VI.2.8.** Zum Vorliegen des öffentlichen Interesses ist auf die entsprechenden Ausführungen in der Begründung im UVP-Bescheid vom 8. Mai 2015, GZ. BMVIT-820.301/0004-IV/SCH2/2014 hinzuweisen.

## **VII. Würdigung der vorliegenden Beweise und Stellungnahmen**

Die Entscheidung gründet sich auf das durchgeführte Ermittlungsverfahren, insbesondere auf die eingereichten Änderungsunterlagen, das vorgelegte Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 7. Dezember 2018, das auf diese Unterlagen aufbauende ergänzende Umweltverträglichkeitsgutachten vom 5. April 2016 und die Stellungnahme des Sachverständigen für Forstwirtschaft vom 8. April 2019.

Die erkennende Behörde erachtet die vorliegenden Gutachten und Stellungnahmen der Sachverständigen für vollständig, schlüssig und nachvollziehbar. Es wurde insbesondere ausreichend dargestellt, dass die beantragten Änderungen in allen Bereichen den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung entsprechen und es konnte schließlich festgestellt werden, dass durch das Vorhaben keinerlei Gefährdungen, erhebliche Belastungen bzw. unzumutbare Belästigungen von den bzw. für die im UVP-G 2000 genannten Schutzgütern ausgelöst werden.

Zu den gemäß UVP-G 2000 beurteilungsrelevanten Themen wurde die Ergänzung zum UVP-Gutachten eingeholt. Hinsichtlich der Mitanzwendung der Bestimmungen für die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung wurde als fachliche Grundlage das übermittelte Gutachten gemäß § 31a EisbG sowie die vorgelegten IOP-Zwischenprüfbescheinigungen herangezogen. Die von der Behörde erstellten Gutachten bzw. gutachterlichen Stellungnahmen wurden von in den jeweiligen Fachgebieten einschlägig gebildeten Fachleuten erstellt, die nicht nur die fachliche Ausbildung, sondern auch eine langjährige Erfahrung als Sachverständige in den jeweils einschlägigen materienrechtlichen Genehmigungsverfahren besitzen, als gerichtlich beeedete Sachverständige eingetragen sind oder auch (in der Mehrzahl) wiederholt bei UVP-Verfahren - nicht nur bei Verfahren des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie - als Gutachter beige-zogen wurden. Die Ersteller des Gutachtens gemäß § 31a EisbG sowie der IOP-Prüfbescheinigungen erfüllen die jeweils dafür erforderlichen Voraussetzungen des EisbG.

Die Gutachten sind methodisch einwandfrei und entsprechen - sowohl formal als auch inhaltlich - den allgemeinen Standards für derartige Gutachten. Die beigezogenen Sachverständigen gehen in ihren Gutachten auf die ihnen gestellten Fragestellungen ausführlich ein. In den Gutachten wurden die Prüfmethoden und das Prüfergebnis beschrieben. Anhand dieser Beschreibung zeigt sich, dass bei der fachlichen Beurteilung nach wissenschaftlichen Maßstäben vorgegangen wurde. Vor allem kann nachvollzogen werden, dass der sachverständigen Beurteilung die einschlägig relevanten, rechtlichen wie fachlichen Regelwerke und technischen Standards zugrunde gelegt wurden. Angesichts dessen erfüllen die Ausführungen der Sachverständigen die rechtlichen Anforderungen, die an Gutachten gestellt werden.

Die Art und Weise, wie die Beweise (ergänzendes UVP-Gutachten) von der Behörde erhoben wurden, entspricht damit den Bestimmungen des Ermittlungsverfahrens des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes.

Inhaltlich sind die Gutachten bzw. gutachterlichen Stellungnahmen und Ergänzungen schlüssig und nachvollziehbar. Ein Widerspruch zu den Erfahrungen des Lebens und den Denkgesetzen kann nicht erkannt werden.

Die oben dargestellte Einschätzung der erkennenden Behörde betreffend den maßgeblichen Sachverhalt konnte schon mangels vorliegender konkreter Einwendungen nicht erschüttert werden.

Nach Würdigung der vorliegenden Beweismittel ist die erkennende Behörde der Ansicht, dass die Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens als schlüssig und nachvollziehbar zu betrachten sind und der festgestellte Sachverhalt wie dargestellt der behördlichen Entscheidung zugrunde gelegt werden kann.

## **VIII. Zusammenfassung**

Aus dem oben Angeführten folgt nun, dass die beantragten Änderungen den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung und somit dem § 24f Abs. 1 bis 5 nicht widersprechen als auch die mitanzuwendenden materienrechtlichen Genehmigungsvoraussetzungen erfüllt sind. Die von der Änderung betroffenen Beteiligten gemäß § 19 UVP-G 2000 hatten im Zuge des Verfahrens Gelegenheit, ihre Interessen wahrzunehmen. Die Genehmigung war somit zu erteilen.

Dies bewirkt auch, dass gleichzeitig inhaltliche Einwendungen gegen das Vorhaben als abgewiesen gelten (§ 59 Abs. 1 2. Satz AVG).

Es war daher spruchgemäß zu entscheiden.

## **Rechtsmittelbelehrung**

Sie haben das Recht gegen diesen Bescheid Beschwerde zu erheben.

Die Beschwerde ist innerhalb von vier Wochen nach Zustellung dieses Bescheides schriftlich beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie einzubringen. Sie hat den Bescheid, gegen den sie sich richtet, und die Behörde, die den Bescheid erlassen hat, zu bezeichnen. Weiters hat die Beschwerde die Gründe, auf die sich die Behauptung der Rechtswidrigkeit stützt, das Begehren und die Angaben, die erforderlich sind, um zu beurteilen, ob die Beschwerde rechtzeitig eingebracht ist, zu enthalten.

Gemäß § 46 Abs. 24 Z 5 UVP-G 2000 kommt Beschwerden gegen Entscheidungen von Verwaltungsbehörden über Vorhaben nach den §§ 23a oder 23b, die nach dem 31. Dezember 2013 getroffen werden, in Verfahren, die vor dem 31. Dezember 2012 eingeleitet wurden und gegen die nach der bis zum 31. Dezember 2013 geltenden Rechtslage kein ordentliches Rechtsmittel zulässig gewesen wäre, keine aufschiebende Wirkung zu. § 30 Abs. 2 und 3 VwGG gilt sinngemäß.

Die Beschwerde kann in jeder technisch möglichen Form übermittelt werden, mit E-Mail jedoch nur insoweit, als für den elektronischen Verkehr nicht besondere Übermittlungsformen vorgesehen sind.

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

Für die Beschwerde ist eine Eingabengebühr von 30,- Euro zu entrichten.

2. Gemäß Verordnung des Bundesministers für Finanzen betreffend die Gebühr für Eingaben beim Bundesverwaltungsgericht sowie bei den Landesverwaltungsgerichten (BuLVwG-Eingabengebührverordnung - BuLVwG-EGebV), BGBl. II Nr. 387/2014, beträgt die Höhe der Gebühr für Beschwerden 30,- Euro. Die für einen von einer Beschwerde gesondert eingebrachten Antrag (samt Beilagen) auf Ausschluss oder Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung einer Beschwerde zu entrichtende Gebühr beträgt 15,- Euro.

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

ergeht an:

1. **ÖBB-Infrastruktur AG,**  
Geschäftsbereich Neu- und Ausbau,  
Projektleitung Wien Süd  
Praterstern 3  
1020 Wien  
Vorab per E-Mail an: [peter.ullrich2@oebb.at](mailto:peter.ullrich2@oebb.at), [thomas.schoefmann@oebb.at](mailto:thomas.schoefmann@oebb.at), [andreas.netzer@oebb.at](mailto:andreas.netzer@oebb.at)
  
2. **Gemeinde Hennersdorf**  
Achauer Straße 2, 2332 Hennersdorf  
  
mit RSb vorab per E-Mail an: [office@gemeinde--hennersdorf.at](mailto:office@gemeinde--hennersdorf.at)
  
3. **Marktgemeinde Vösendorf**  
Schlossplatz 1, 2331 Vösendorf  
  
mit RsB, vorab per E-Mail an: [info@voesendorf.at](mailto:info@voesendorf.at)
  
4. **Marktgemeinde Biedermannsdorf**  
Ortsstraße 46, 2362 Biedermannsdorf  
  
mit RsB, vorab per E-Mail an: [gemeinde@biedermannsdorf.at](mailto:gemeinde@biedermannsdorf.at)
  
5. **Gemeinde Achau**  
Hauptstraße 23, 2481 Achau  
mit RsB, vorab per E-Mail an: [office@achau.gv.at](mailto:office@achau.gv.at)
  
6. **Gemeinde Münchendorf**  
Trumauerstraße 1, 2482 Münchendorf  
  
Mit RsB, vorab per E-Mail an: [office@gemeinde--muenchendorf.at](mailto:office@gemeinde--muenchendorf.at)
  
7. **Bundesministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Konsumentenschutz**  
Verkehrs--Arbeitsinspektorat  
Stubenring 1  
1010 Wien  
  
mit RsB, vorab per E-Mail an: [VII11@sozialministerium.at](mailto:VII11@sozialministerium.at)
  
8. **Landeshauptfrau von Niederösterreich**  
Abteilung Wasserwirtschaft (WA2) als  
Wasserwirtschaftliches Planungsorgan  
Landhausplatz 1  
3109 St. Pölten  
per E-Mail an: [post.wa2@noel.gv.at](mailto:post.wa2@noel.gv.at)



**9. Niederösterreichische Umweltschutzanstalt**

Herrn Mag. Thomas Hansmann  
Tor zum Landhaus  
Wienerstraße 54  
3109 St. Pölten  
per E-Mail an: [post.lad1ua@noel.gv.at](mailto:post.lad1ua@noel.gv.at)

nachrichtlich:

**10. Landeshauptfrau von Niederösterreich**

pA Amt der Niederösterreichischen Landesregierung  
Gruppe Wirtschaft, Sport und Tourismus  
Abteilung Anlagenrecht (WST1)  
Landhausplatz 1, Haus 16  
3109 St. Pölten

per E-Mail an: [post.wst1@noel.gv.at](mailto:post.wst1@noel.gv.at)

**11. Bezirkshauptmannschaft Mödling**

Bahnstraße 2, 2340 Mödling

per E-Mail an: [post.bhmd@noel.gv.at](mailto:post.bhmd@noel.gv.at)

**12. Bundesdenkmalamt**

Hofburg, Säulenhof  
1010 Wien

per E-Mail an: [kontakt@bda.at](mailto:kontakt@bda.at)

**13. Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus**

Abteilung I/1  
Anlagenbezogener Umweltschutz, Umweltbewertung und Luftreinhaltung  
Stubenring 1  
1010 Wien  
per E-Mail an: [abt-11@bmnt.gv.at](mailto:abt-11@bmnt.gv.at)

**14. Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus**

Umweltbundesamts GmbH  
Umwelt und Wasserwirtschaft  
Referat Umweltbewertung  
Spittelauer Lände 5  
1090 Wien  
per E-Mail an: [uwp@umweltbundesamt.at](mailto:uwp@umweltbundesamt.at)

Für den Bundesminister:  
Mag. Michael Andresek