



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

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien

Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

E-Mail: sch2@bmvit.gv.at

GZ. BMVIT-820.301/0003-IV/SCH2/2010 DVR:0000175

Wien, am 7. April 2010

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

Bescheid

Die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie entscheidet als Behörde gemäß § 24 Abs 1 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz über den Antrag der ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft, nunmehr ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft, vom 24.04.2009 betreffend Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung und Erteilung der Genehmigung gem. §§ 23b, 24 und 24f UVP-G 2000 unter Mitwirkung der im Spruch angeführten materiellrechtlichen Genehmigungsbestimmungen unter Zugrundelegung der Projektsunterlagen (Umweltverträglichkeitserklärung, Planunterlagen für den Trassenverlauf, Bauentwurf), des vorgelegten Gutachtens gemäß § 31a EISG vom April 2009, des Umweltverträglichkeitsgutachtens vom August 2009 und der einen integrierenden Bestandteil dieses Bescheides darstellenden Verhandlungsschrift vom 2. und 3. November 2009, unter Vorschreibung der in Spruchpunkt A.III. angeführten Nebenbestimmungen wie folgt:

Spruch

A. Umweltverträglichkeitsprüfung und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren

I. Genehmigung

I. 1. Der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft, 1120 Wien, Vivenotgasse 10, wird nach Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung und des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens die

Genehmigung nach dem dritten Abschnitt des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 (UVP-G 2000) zur Verwirklichung des Vorhabens „ÖBB-Strecke Wien Matzleinsdorf (Meidling) – Wiener Neustadt Zweigleisiger Ausbau der Pottendorfer Linie im Abschnitt Hennersdorf – Münchendorf; km 7,6 – km 20,8 sowie der ÖBB-Strecke Wien Zvbf. – Felixdorf. Trassenverschwenkung Aspangbahn; km 14,4 – km 16,2“ nach Maßgabe der vorgelegten Projektunterlagen und Gutachten, des Umweltverträglichkeitsgutachtens, des unter Spruchpunkt II angeführten Sachverhalts, der im Spruchpunkt III angeführten Auflagen, Bedingungen und Befristungen („Vorschreibungen“) sowie der unter Spruchpunkt V angeführten mit angewendeten materiellen Genehmigungsbestimmungen (Rechtsgrundlagen) erteilt.

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

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

I. 4. Es wird festgestellt, dass das öffentliche Interesse an der Errichtung des gegenständlichen Bauvorhabens das öffentliche Interesse an der Erhaltung des Waldes auf den in den Einreichunterlagen angeführten Waldflächen überwiegt.

I. 5. Mit Ausnahme der miterteilten Genehmigung für die Betriebsaufnahme hinsichtlich des mehrfachen Softwaretausches der Sicherungsanlage während der Bauphase ist das Erfordernis der gesonderten Genehmigung vor der Inbetriebnahme wird nicht berührt.

II. Beschreibung des Vorhabens

II. 1. Gegenstand des Vorhabens ist der zweigleisige Ausbau der HL-Strecke Wien - Matzleinsdorf (Meidling) – Wr Neustadt (Pottendorfer Linie) im Abschnitt Hennersdorf - Münchendorf (km 7,6 bis km 20,8), die Trassenverschwenkung der ÖBB-Strecke Wien Zvbf. – Felixdorf (Aspangbahn) bei km 14,4 bis km 16,2 sowie die Verbesserung der Bahn-Infrastruktur.

Ziel des zweigleisigen Ausbaus ist einerseits die Schaffung einer zweiten leistungsfähigen Bahnstrecke im Südraum von Wien, die primär als Ausweich- und Ergänzungsstrecke für die Südbahn dienen und dadurch die stark frequentierte Südbahn entlasten soll. Andererseits soll dadurch das Nahverkehrsangebot verbessert und auf diese Weise der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Modal-Split erhöht werden.

Die Zulegung des weiteren Gleises erfolgt grundsätzlich in bestandsnaher Niveaulage. In den Bereichen südlich des Bahnhofes Hennersdorf und des Bahnhofes Achau erfolgt jeweils eine Linienverbesserung. Im Bereich Hennersdorf wird die Trasse einschließlich des Bahnhofes in Hochlage

errichtet. Die Bahnhöfe Achau und Münchendorf werden jeweils zu Überholbahnhöfen mit je vier Gleisen ausgebaut. Bestehende Eisenbahnkreuzungen werden aufgelassen und durch Unterführungen ersetzt. Das Kreuzungsbauwerk der Aspangbahn wird in neuer Lage errichtet. Weiters erfolgt die Änderung bzw. der Neubau von Kunstbauten, Hochbauten, Begleitwegen und Streckenausrüstung. Wesentliche wasserbautechnische Maßnahmen sind neben der Trassenentwässerung das Zuschütten eines bestehenden Gewässers bei Hengersdorf unter Schaffung von Ersatzflächen sowie die Errichtung einer Flutbrücke im Bereich Münchendorf. Im Projekt sind umfangreiche Lärm- und Erschütterungsschutzmaßnahmen sowie landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen enthalten

II. 2. Die Genehmigung bezieht sich auf die Errichtung der in den Einreichunterlagen (Trassenehmigungsunterlagen, Bauentwurf, Rodungsunterlagen und UVE) angeführten Maßnahmen:.

Insbesondere ist von der Genehmigung umfasst:

Eisenbahnanlagen:

- Zulegung eines zweiten Gleises im gesamten Streckenabschnitt
- Linienverbesserung zur Geschwindigkeitserhöhung auf eine Maximalgeschwindigkeit von 160 bzw. 200 km/h
- Erneuerung des Unterbaus und des Oberbaus
- Errichtung von Entwässerungsanlage (Mulden, Drainagen, Versitzbecken)
- Erneuerung sämtlicher Tragwerke für querende Verkehrswege und Gewässer unter Anpassung der lichten Maße von Straßen- und Entwässerungsquerungen auf die heutigen Erfordernisse
- Auflassung sämtlicher Eisenbahnkreuzungen querender Straßen und Wege mit der Pottendorfer Linie
- Erneuerung der Kreuzung Aspangbahn Pottendorfer Linie inkl. der damit verbundenen Trassenverschwenkung und Hebung der Aspangbahn
- Um- und Ausbau des Bf. Hengersdorf zu einen 3-gleisigen Bahnhof mit 1 Randbahnsteig und einem Inselbahnsteig mit niveaufreien Bahnsteigzugängen
- Um- und Ausbau des Bf. Achau zu einem Überholbahnhof, Errichtung von 2 Randbahnsteigen mit niveaufreien Bahnsteigzugängen
- Um- und Ausbau des Bf. Münchendorf zu einem Überholbahnhof, Errichtung von 2 Inselbahnsteigen mit niveaufreien Bahnsteigzugängen
- Erneuerung der Oberleitung
- Erneuerung der Sicherungsanlagen, der Telekommunikationsanlagen und der elektrischen Anlagen (alle Weichen werden fern bedient und mit elektrischer Weichenheizung ausgerüstet)
- Errichtung der erforderlichen technischen Räume für Leit- und Systemtechnik (LS), Telekom (TK) und Energie (EN)
- Errichtung von Lärmschutzwänden im Einflussbereich von Wohngebäuden

- Ausstattung der Bahnhöfe Achau und Münchendorf mit PKW-Abstellplätzen im erforderlichen Ausmaß
- Anpassung bzw. Neuerrichtung von Bahnbegleitwegen

Begleitmaßnahmen:

- erforderliche Rodungen gem. Spruchpunkt II. 8.
- Ökologische Ausgleichsmaßnahmen gemäß Erfordernis der Umweltverträglichkeitsprüfung
- Wiederherstellung unterbrochener Wege- und Straßenverbindungen
- Abtrag von Hoch und Kunstbauten
- Einbautenverlegungen

II. 3 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.

II.4 Mit der Genehmigung wird die Bewilligung zur Inbetriebnahme für den mehrfachen Austausch der Software der Sicherungsanlage in der Bauphase mitverbunden.

Die Bewilligung zur Inbetriebnahme für den mehrfachen Austausch der Software der Sicherungsanlage tritt jeweils in Wirksamkeit, sobald eine gemäß § 40 EisbG verzeichnete Person oder eine dieser gleichzuhaltenden Person gemäß § 40 Abs 5 EisbG die der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung entsprechende Ausführung in einer Erklärung festgestellt hat. Diese Erklärung hat einer Prüfbescheinigung gemäß § 34b EisbG zu entsprechen oder ist dieser Erklärung eine entsprechende Prüfbescheinigung gemäß § 34b EisbG beizulegen.

Die schriftliche Erklärung ist umgehend dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Abteilung IV/Sch2 unter Anschluss der erforderlichen Unterlagen und unter gleichzeitiger Bekantgabe des Datums der Inbetriebnahme vorzulegen.

II. 5. Die der Genehmigung zugrunde liegenden Unterlagen ergeben sich insbesondere aus dem zugrunde liegenden Bauentwurf im Sinne des § 31b EisbG idgF, gemäß dem Inhaltsverzeichnis Plannummer PODO-EB1-HAM1AL-00-0001-F00 vom April 2009. Dies insoweit, als sich aus den von der Antragstellerin im weiteren Verfahren und insbesondere in der mündlichen Verhandlung abgegebenen Erklärungen, oder aus diesem Bescheid selbst nichts Abweichendes ergibt.

II. 6. Durch das Vorhaben sind nachstehende Gemeinden als Standortgemeinden berührt:

- Gemeinde Hennersdorf
- Marktgemeinde Vösendorf
- Marktgemeinde Biedermannsdorf
- Gemeinde Achau
- Gemeinde Münchendorf

II. 7. Die Trasse des zweigleisigen Ausbaus beginnt im südliche Teil des Bahnhofs Wien-Blumental. Er umfasst die beiden Streckengleise der Pottendorfer Linie und östlich angrenzend zwei Bahnhofsgleise. Von der Brücke über die S1 bei ca. km 7,6 bis ca. km 8,4 verläuft die Strecke im Einschnitt, danach in Hochlage bis zum Bahnhof Hennersdorf. Der Johannisweg wird unterführt. Der Bahnhof Hennersdorf liegt neu in Hochlage, verfügt über drei Gleise, einen Inselbahnsteig und einen Randbahnsteig. Ab km 9,45 verläuft die Trasse horizontal. Die Landesstraße L 2008 unterquert die Bahn und verläuft in unveränderter Höhenlage. Im Zuge der freien Strecke zwischen Hennersdorf und Achau ist, um die geplante Geschwindigkeitserhöhung zu ermöglichen, südlich der Bahnsteige der Station Hennersdorf eine Linienverbesserung in Form eines Linksbogens und eines anschließenden Rechtsbogens bis km 12,10 erforderlich. Bei ca. km 10,50 endet die Hochlage, die Trasse geht in die bestandsnahe Niveaulage über und fällt mit 7,5 Promille in Richtung Achau. In ca. km 10,69 wird eine Gemeindestraße überführt. Der nächste Projektsabschnitt erstreckt sich von km 11,98 bis km 14,40 und umfasst den Bahnhof Achau.

Dieser wird zu einem Überholbahnhof mit 4 Bahnhofsgleisen ausgebaut. Das Projekt sieht an den außen liegenden Überholgleisen Randbahnsteige vor sowie einen Freiraum in der Mitte zwischen den Durchfahrtsgleisen, sodass später noch ein Inselbahnsteig ergänzt werden kann. Am Nordkopf des Bahnhofs Achau überfährt die Aspangbahn die Trasse der Pottendorfer Linie niveaufrei, wobei das Kreuzungsbauwerk in versetzter Lage in km 12,620 neu errichtet wird. Die bestehende Eisenbahnkreuzung mit der Landesstraße B 11 in km 13,502 wird im Zuge des Ausbaues aufgelassen und durch eine neu zu errichtende Unterführung ersetzt.

Der nächste Projektsabschnitt umfasst die freie Strecke zwischen Achau und Münchendorf. Um die ab km 14,403 geplante Geschwindigkeitserhöhung auf maximal 200 km/h zu ermöglichen, ist im Bereich des bestehenden Rechtsbogens südlich des Bahnhofs Achau aus fahrdynamischen Gründen eine Linienverbesserung von km 14,225 bis km 15,798 vorgesehen. Für die Unterführung der Landesstraße B 16 in km 14,423 wird die Nivellette der Pottendorfer Linie um ca. 2,0 m angehoben. Für die Querung der Gerinne Heidbach und Schwechat (Aubach-Künette) und die Unterführung eines Feldwegs in km 14,528 und eines Gemeindeweges in km 15,071 wird die Nivellette der Trasse im Bereich der Linienverbesserung um bis zu 5,5 m angehoben.

Anschließend verläuft die zweigleisige Strecke in einer Höhe von ca. 2,0 m über Gelände geradlinig in Richtung Süden bis zum Bahnhof Münchendorf. Der letzte Abschnitt umfasst den Bahnhof Münchendorf (km 17,75 bis km 20,35), der ebenfalls als Überholbahnhof viergleisig ausgebaut wird. Er verfügt über zwei Inselbahnsteige. Die außen liegenden Überholgleise weisen eine Nutzlänge von 760 m auf. Im Bereich der Triesting werden die beiden Hauptgleise aufgeweitet um zwei unabhängige Brückentragwerke herstellen zu können. Die Nivellette wird generell angehoben und verläuft im Bereich der Bahnsteige horizontal. Erst bei der Bestandsanbindung wird auf Höhe des Bestandes abgesenkt. Im Ortsgebiet von Münchendorf werden die Himberger Straße und die Velmer Straße (L 2005) unterführt, südlich von Münchendorf bei km 20,424 wird eine Gemeindestraße überführt. Südlich des Bahnhofs Münchendorf wird das Gleis 1 von ca. km 20,441 bis km 20,705 an den Bestand angeschwenkt.

II. 8. Die Rechtswirkungen der Genehmigung im Sinne des § 5 HIG, wonach auf den vom künftigen Trassenverlauf betroffenen Grundstücksteilen (Hochleistungsstrecken-Baugebiet) Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen werden, keine Anlagen sonst errichtet oder geändert werden, keine Gewinnung mineralischer Rohstoffe aufgenommen werden sowie keine Deponien errichtet oder erweitert werden dürfen, bezieht sich auf den in den beim Bundesministerium für Verkehr, beim Amt der niederösterreichischen Landesregierung sowie bei den Standortgemeinden in den zehn Plänen „Trassenverlaufsplan“ vom April 2009, Plan Nr. PODO-EB1-HEN1SP-02-0006-F00, PODO-EB1-HEN1SP-02-0070-F00, PODO-EB1-HEN1SP-02-0071-F00, PODO-EB1-ACH1SP-02-0221-F00, PODO-EB1-ACH1SP-02-0222-F00, PODO-EB1-ACH1SP-02-0223-F00, PODO-EB1-ACH1SP-02-0224-F00, PODO-EB1-ACH1SP-02-0225-F00, PODO-EB1-ACH1SP-02-0226-F00 und PODOEB1-MUE1SP-02-0007-F00, jeweils im Maßstab 1:1.000, welche einen integrierenden Bestandteil dieses Bescheides darstellen, ausgewiesenen Geländestreifen in den Marktgemeinden Vösendorf und Biedermannsdorf sowie in den Gemeinden Hennersdorf, Achau und Münchendorf.

II. 9. Die im Zusammenhang mit dem gegenständlichen Verfahren mit behandelten und von der Genehmigung mit umfassten wasserrechtlichen Belange im Sinne des § 127 Abs 1 lit b WRG beziehen sich insbesondere auf nachstehende, durch die Bauausführung der Eisenbahnanlagen notwendig werdenden wasserbautechnischen Maßnahmen:

- teilweise Verfüllung des Fischeiches Hennersdorf
- Errichtung von Bauten im Hochwasserabflussbereich

II.10. Der ÖBB-Infrastruktur AG wird die Bewilligung zur Errichtung des 2-gleisigen Ausbaus der Pottendorfer Linie im Bergbaugebiet erteilt.

II.11. Die Genehmigung umfasst die Rodung nachstehender Waldflächen:
in der Katastralgemeinde 16112 Hennersdorf:

| Gst-Nr. | EZ | Rodung dauernd (m ²) | Rodung vorübergehend (m ²) | Rodungsplan |
|---------|-----|----------------------------------|--|---------------------------------|
| 163 | 728 | 570 | -- | PODO-EB1-HEN1GE-02-0003-F00 |
| 160 | 654 | 71 | -- | PODO-EB1-HEN1GE-02-0073-F00 160 |
| 428/1 | 607 | 897 | -- | PODO-EB1-HEN1GE-02-0073-F00 |
| 291 | 111 | 4.372 | -- | PODO-EB1-HEN1GE-02-0073-F00 |

| | | | | |
|---------------|--|--------------|----|--|
| SUMME: | | 5.910 | -- | |
|---------------|--|--------------|----|--|

in der Katastralgemeinde 16103 Biedermannsdorf:

| Gst-Nr. | EZ | Rodung dauernd (m ²) | Rodung vorübergehend (m ²) | Rodungsplan |
|---------------|-----|----------------------------------|--|-------------------------------------|
| 1107 | 412 | 1.074 | 207 | PODO-EB1- HEN1GE-02-0074- F00 |
| SUMME: | | 1.074 | 207 | PODO-EB1- ACH1GE-02-0255- F00 |

in der Katastralgemeinde 16101 Achau:

| Gst-Nr. | EZ | Rodung dauernd (m ²) | Rodung vorübergehend (m ²) | Rodungsplan |
|---------------|-----|----------------------------------|--|-------------------------------------|
| 660 | 505 | 85 | -- | PODO-EB1- ACH1GE-02-0250- F00 |
| 329/2 | 556 | 1.964 | -- | PODO-EB1- HEN1GE-02-0072- F00 |
| SUMME: | | 2.049 | -- | |

In der Katastralgemeinde 16120 Münchendorf:

| Gst-Nr. | EZ | Rodung dauernd (m ²) | Rodung vorübergehend (m ²) | Rodungsplan |
|---------------|------|----------------------------------|--|-------------------------------------|
| 1891 | 1184 | 3.544 | 5.091 | PODO-EB1- ACH1GE-02-0252- F00 |
| 1365 | 1002 | 724 | -- | PODO-EB1- MUE1SP-02-0007- F00 |
| 1617 | 1184 | 2.664 | 91 | PODO-EB1- MUE1SP-02-0007- F00 |
| 1618 | 1003 | 707 | -- | PODO-EB1- MUE1SP-02-0007- F00 |
| SUMME: | | 7.639 | 5.182 | |

| | | | | |
|----------------|--|---------------|--------------|--|
| GESAMT: | | 16.672 | 5.389 | |
|----------------|--|---------------|--------------|--|

III. Nebenbestimmungen

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

III. 1. Allgemeine Vorschreibung

Das Vorhaben ist innerhalb von 9 Jahren ab Bescheiddatum auszuführen und der Betrieb zu eröffnen.

III. 2. Vorschreibungen aus forstwirtschaftlicher Sicht

Die Genehmigung hinsichtlich der Rodung wird an die Einhaltung nachstehender **Auflagen** geknüpft:

III. 2.1. Die Genehmigung hinsichtlich der Rodung erlischt, wenn der Rodungszweck nicht innerhalb von 9 Jahren ab Bescheiddatum erfüllt wird.

III. 2.2. Die Genehmigung hinsichtlich der Rodung für die (gemäß der UVE und dem Teilgutachten im UV-G für Forstwirtschaft) dauernden und vorübergehenden Rodungen sind ausschließlich zweckgebunden für das gegenständliche Bauvorhaben samt aller dazugehörigen Anlagen und Einrichtungen.

IV. Entscheidung über Einwendungen

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

1. Alle gegen das Vorhaben erhobenen Einwendungen, Anträge und sonstigen Vorbringen werden, soweit es sich nicht um zivilrechtliche Einwendungen handelt oder den Einwendungen durch die Aufnahme von entsprechenden Nebenbestimmungen oder durch bereits im Bauentwurf selbst vorgesehenen Maßnahmen entsprochen wird, als unbegründet

abgewiesen.

2. Zivilrechtliche Ansprüche werden

zurückgewiesen

und auf den Zivilrechtsweg verwiesen.

3. Nicht verfahrensgegenständliche Einwendungen werden

zurückgewiesen.

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

V. Rechtsgrundlagen

- § 23b Abs 1 Z 2 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 - UVP-G 2000, BGBl 697/1993 in der Fassung (idF) BGBl. I Nr. 2/2008 iVm § 46 Abs 20 Z 1 UVP-G 2000 idF BGBl. I Nr. 87/2009
- §§ 24 Abs 1 und 24f Abs 1, Abs 1a, Abs 2, Abs 3 sowie Abs 5 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 - UVP-G 2000, BGBl 697/1993 idF BGBl. I Nr. 87/2009

jeweils unter Mitwirkung von

- §§ 2, 3 und 5 Hochleistungsstreckengesetz -HIG, BGBl. Nr. 135/1989 idF BGBl. I Nr. 154/2004
- § 31f, § 34b und § 20 Eisenbahngesetz 1957 - EisbG, BGBl. Nr. 60 idF BGBl. I Nr. 95/2009
- § 127 Abs 1 lit. b iVm § 32 Abs 1 und § 38 Abs 1 Wasserrechtsgesetz 1959 – WRG 1959, BGBl. Nr. 215/1959 idF BGBl. I Nr. 123/2006
- § 94 ArbeitnehmerInnenschutzgesetz - ASchG, BGBl. Nr. 450/1994 idF BGBl. I Nr. 147/2006, zuletzt geändert durch BGBl. II Nr. 13/2007
- §§ 17 bis 19 des Forstgesetzes 1975 (ForstG), BGBl. Nr. 440 idF BGBl. I Nr. 55/2007
- § 153 Abs 2 und 156 Mineralrohstoffgesetz – MinroG, BGBl. I Nr. 38/1999 idF BGBl. I Nr. 115/2009
- §§ 44a ff, 59 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 – AVG, BGBl. Nr. 51 idF BGBl. I Nr. 20/2009

B. Kosten

I. Vorschreibung von Kommissionsgebühren des Bundes:

Für die am 05.10.2009 und am 06.10.2009 (öffentliche Erörterung) sowie am 02.11.2009 und 03.11.2009 durchgeführten Amtshandlungen (öffentliche mündliche Verhandlung) hat die ÖBB-Infrastruktur AG für insgesamt 128 Halbstunden (eine Halbstunde zu € 13,80) für vier Vertreter des BMVIT

€ 1766,40

an Kommissionsgebühren innerhalb von 14 Tagen ab Bescheidzustellung durch Einzahlung auf das Konto Nummer 5040003 bei der Österreichischen Postsparkasse, BLZ 60 000, lautend auf Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, zu entrichten. Als Verwendungszweck ist die Zahl dieses Bescheides anzuführen.

II. Barauslagen

1. Die ÖBB-Infrastruktur AG hat innerhalb von vierzehn Tagen ab Bescheidzustellung die durch die Teilnahme von Amtsorganen des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung angefallenen Barauslagen in Höhe von **5. 343,78 Euro** durch Einzahlung auf das Konto Nummer 1152-991602, lautend auf „Land Niederösterreich, Kassenabteilung“, bei Hypo NÖ Landesbank, BLZ 53 100, zu entrichten. Als Verwendungszweck ist „GF Nr.: 0480010; WA2-A-244/033-2009; 2/020005/8505/913“ anzuführen.

2. Über den Ersatz der durch die Beiziehung von nichtamtlichen Sachverständigen erwachsenen Barauslagen wurde bereits gesondert abgesprochen.

Rechtsgrundlagen:

§§ 59 Abs 1, 76 und 77 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes
Bundes-Kommissionsgebührenverordnung 2007, BGBl. II. Nr. 262/2007

B e g r ü n d u n g:

A. Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens

Verfahrensablauf

Antrag und Einleitung der Umweltverträglichkeitsprüfung und des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens:

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

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

Der Antrag auf Mitbehandlung der wasserrechtlichen Belange wurde insoweit präzisiert, dass um die Mitbehandlung der materiellrechtlichen Bestimmungen des § 32 Abs 1 hinsichtlich der Verfüllung des Teiches Hennersdorf und 38 Abs 1 hinsichtlich der im Antrag genannten Bauten im Hochwasserabflussbereich angesucht wurde.

Es wurde der Antrag auch insoweit präzisiert, als auch um Genehmigung gem § 24 Abs 1 UVP-G iVm §153 MinroG („Baugenehmigung im Bergbauggebiet“ angesucht wurde.

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

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

- Eisenbahnwesen
- Eisenbahnwesen (-technik)
- Elektromagnetische Felder, Elektrotechnik einschließlich Belichtung
- Lärmschutz
- Erschütterungen und Sekundärschallschutz
- Geologie und Hydrogeologie
- Grundwasserschutz
- Wasserbautechnik
- Deponietechnik
- Abfallchemie
- Naturschutz
- Denkmalschutz
- Humanmedizin (einschl. Elektromagnetische Felder aus medizinischer Sicht)
- Gewässerökologie
- Fischereiwirtschaft
- Forst- und Jagdwirtschaft
- Landwirtschaft
- Straßenverkehrstechnik
- Luftschadstoffe
- Klima

Von der Behörde wurde auch ein UVP-Koordinator zur Unterstützung der Behörde sowie der Koordination der Erstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens (Gesamtgutachten) beauftragt, wobei seitens der Koordination auch die Fachgebiete

- Raumplanung
- Orts- und Landschaftsbild

im Gutachten behandelt wurden.

Weiteres wurde vor der öffentlichen mündlichen Verhandlung ein nichtamtlicher veterinärmedizinischer Sachverständiger bestellt und zur Erstattung eines ergänzenden veterinärmedizinischen Gutachten zu den im Zuge der öffentlichen Auflage erfolgten Einwendungen von der Behörde beauftragt.

Im Sinne der Koordinationsverpflichtung des § 24f Abs 7 UVP-G 2000 erfolgten im Zuge des Verfahrens auch entsprechende Kontaktaufnahmen und Besprechungen mit den Behörden gemäß § 24 Abs 3 und 24 Abs 4 (Landeshauptmann von Niederösterreich, Bezirkshauptmannschaft Mödling).

Des Weiteren wurden auch die in § 24a Abs 3 und 4 UVP-G 2000 vorgesehenen Behörden und Dienststellen zu einer Stellungnahme eingeladen. In diesem Sinne wurden der Antrag und die Unterlagen den Standortgemeinden sowie dem Niederösterreichischen Umweltschutz und dem Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft mit der Möglichkeit zur Stellungnahme übermittelt.

Seitens der Behörden und Standortgemeinden erfolgten die nachfolgend angeführten Stellungnahmen:

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

Seitens des Niederösterreichischen Umweltschutzes sowie des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt- und Wasserwirtschaft erfolgten die nachfolgend angeführten Stellungnahmen:

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

Diese gemäß § 24a Abs 3 bzw. 4 UVP-G 2000 in der damals gültigen Fassung erstatteten Stellungnahmen wurden im Wege der Koordination den Sachverständigen umgehend zur Kenntnis gebracht.

Unter Anwendung der Bestimmungen der §§ 3 und 4 HIG hinsichtlich der beantragten Trasseneinweisung erfolgte auch die Befassung des Landes und der Standortgemeinden sowie der gesetzlichen Interessenvertretungen im Sinne des Anhörungsverfahrens nach dem Hochleistungsstreckengesetz.

Seitens der gesetzlichen Interessenvertretungen erfolgte keine Stellungnahme.

Kundmachung des verfahrenseinleitenden Antrages und öffentliche Auflage:

Der das gegenständliche Verfahren einleitende Antrag der ÖBB-Infrastruktur Bau AG vom 24.04.2009 sowie die öffentliche Auflage der Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) sind nach den Bestimmungen des Großverfahrens gemäß §§ 44a und 44b des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 (AVG) iVm §§ 24 Abs 8 iVm § 9 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000) mittels Edikt vom 20.05.2009 kundgemacht worden.

Nach Abschluss der im UVP-G 2000 vorgesehenen Verfahrensschritte für die Prüfung der Vollständigkeit der Einreichunterlagen bzw. der Umweltverträglichkeitserklärung wurde das gegenständliche Vorhaben durch Edikt vom 20.05.2009 im redaktionellen Teil der Niederösterreich-Ausgaben der "Kronen Zeitung" und des „Kurier“ sowie im Amtsblatt zur "Wiener Zeitung" sowie im Internet unter <http://www.bmvit.gv.at> kundgemacht und der Antrag samt Einreichprojekt und Umweltverträglichkeitserklärung im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie sowie bei den Standortgemeinden zur öffentlichen Einsichtnahme aufgelegt. Das Edikt wurde auch an der Amtstafel der Gemeinden angeschlagen.

Dem Edikt waren der Gegenstand des Antrages und eine Beschreibung des Vorhabens zu entnehmen. Es wurde festgelegt, dass bei der UVP-Behörde und der Standortgemeinde vom Montag, dem 25. Mai 2009 bis einschließlich Freitag, dem 10. Juli 2009 in die Unterlagen Einsicht genommen werden könne und dass bei der Behörde in diesem Zeitraum von jedermann schriftlich Einwendungen eingebracht werden können. Auf die Parteistellung von Bürgerinitiativen gemäß § 19 UVP-G 2000 wurde hingewiesen. Ebenso wurde auf den Verlust der Parteistellung gemäß § 44b AVG hingewiesen, wenn nicht innerhalb der Auflagefrist bei der Behörde schriftlich Einwendungen erfolgen. Abschließend wurde darauf hingewiesen, dass weitere Kundmachungen und Zustellungen im Verfahren durch Edikt vorgenommen werden können.

Während der Einwendungsfrist von 25.05.2009 bis einschließlich 10.07.2009 wurden bei der UVP-Behörde folgende schriftliche Stellungnahmen eingebracht:

1. Ing. Wilhelm RADLINGER, Hauptstraße 36, 2481 Achau vom 19.06.2009
2. Günther und Karin OSSWALD, Feldgasse 11, 2481 Achau vom 21.06.2009
3. Hannelore GIEL, Laxenburgerstraße 7, 2481 Achau vom 30.06.2009
4. Ing. Bernhard und Ing. Karin FEICHTINGER, Hauptstraße 42, 2482 Münchendorf vom 01.07.2009
5. Ing. Otto RIEDMÜLLER, Bahnstraße 2, 2481 Achau vom 29.06.2009

6. Walter KOZA, Christine KOZA, Manuela PLACEK, geb. KOZA, Wilhelm PLACEK, alle Franz Hütter-Gasse 3, 2482 Münchendorf, gemeinsame Stellungnahme vom 06.07.2009
7. Mag. Gabriela ACIN, Robert Richtergasse 17/3, 2482 Münchendorf vom 07.07.2009
8. Mag. Peter und Mag. Evelyn HADLER, Franz Hütter-Gasse 21, 2482 Münchendorf vom 09.06.2009
9. Mag. Eveline KROIHER, Himberger Straße 10-12/5/3, 2482 Münchendorf vom 07.07.2009
10. Karin BAUMGARTNER und Ing. Johannes WÜRSTL, Untere Ortsstraße 44, 2481 Achau vom 25.06.2009
11. Edith und Othmar WÜRSTL. Untere Ortsstraße 33, 2481 Achau vom 08.07.2009
12. Hartwig und Inge OSSWALD, Bahnstraße 16, 2481 Achau vom 06.07.2009
13. Ing. Manfred und Monika GRABNER, Untere Ortsstraße 3, 2481 Achau vom 02.07.2009
14. Phillip NEMETH und Christina GRUNDMANN, Hauptstraße 53, 2481 Achau vom 05.07.2009
15. Herbert TAUSCHER, Laxenburger Straße 11, 2481 Achau vom 07.07.2009
16. Gabriela TAUSCHER, Mühlgasse 16/1/9, 2431 Achau vom 07.07.2009
17. Astrid TAUSCHER, Hauptstraße 41/1/4, 2481 Achau vom 07.07.2009
18. Hermine WIRTH, Unter Bregarten 9, 2482 Münchendorf vom 06.07.2009
19. Dipl.-Ing. Herbert R. BEYWINKLER, 2482 Münchendorf vom 06.07.2009
20. Ing. Thomas CECHOVSKY, Mühlgasse 8, 2481 Achau vom 06.07.2009
21. Ing. Helmut SCHATTOVITS, Ludwig - Maywergasse 3, 2482 Münchendorf vom 09.07.2009
22. Hauseigentümergeinschaft, Hauptstraße 29, Häuser 1-12, 2332 Hennersdorf vom 09.07.2009
23. BMLVS, Roßauer Lände 1, 1090 Wien vom 09.07.2009
24. Gerhard BECVAR, Laxenburgerstraße 9, Achau vom 09.07.2009
25. Robert G. und Ingrid STOPFER, Karl Friedrich-Gasse 1, 3462 Münchendorf, vom 10.09.2009
26. Gertrude SCHATTOVITS, Ludwig- Mayergasse 3, 2482 Münchendorf vom 09.07.2009
27. Wohnpark Hennersdorf, Hauptstraße 29, 2332 Hennersdorf vom 09.07.2009
28. R. S. und O. Z., vom 08.07.2009
29. Armin und Renate SCHERTLER, Robert Richter Gasse 19/1, 2482 Münchendorf vom 08.07.2009
30. Dipl.-Ing. Klaus STEININGER, Hauptstraße 29/32, 2332 Hennersdorf vom 10.07.2009
31. Thomas WIEDERER, Unter-Bregarten 12 und 18, 2482 Münchendorf vom 10.07.2009
32. Hans KOSCH, Karl-Friedrichgasse 7, 2482 Münchendorf vom 10.07.2009
33. Margit und Christian KOSCH, Karl-Friedrichgasse 7, 2482 Münchendorf vom 10.07.2009
34. Erich GRABNER, Hintausstr. 36 und Hauptstr. 50, 2481 Achau vom 08.07.2009
35. Herbert und Renate HOFER, Rothneusiedlerstr. 31, 2332 Hennersdorf vom 10.07.2009
36. Paul MEYER, Franz Hütter-Gasse 2, 2482 Münchendorf vom 10.07.2009
37. Hubertus SUTTNER, Schlossplatz 1, 2481 Achau vom 07.07.2009
38. Mario MÜHLBAUER, Untere Ortsstr. 17, 2481 Achau vom 07.07.2009
39. Erwin MÜHLBAUER, Mühlgasse 5B, 2481 Achau vom 07.07.2009
40. Josef und Gerda BLIEBERGER, Bahnstr. 8, 2481 Achau vom 10.07.2009
41. Karin MÜHLBAUER, Mühlgasse 5B, 2481 Achau vom 07.07.2009
42. Marianne HEINTEL und Mitbesitzer, Mühlgasse, 2481 Achau vom 03.07.2009
43. Karl MÜHLBAUER, Untere Ortsstr. 17, 2481 Achau vom 07.07.2009

44. Johann und Gertraud HOFBAUER, Bahnstr. 10, 2481 Achau vom 10.07.2009
45. Martin MÜHLBAUER, Mühlgasse 5B, 2481 Achau vom 07.07.2009
46. Sabine PETKOVITS, Bahnstr. 7, 2481 Achau vom 09.07.2009
47. Andreas PETKOVITS und Hermine MOSANDL, Mühlgasse 11, 2481 Achau vom 09.07.2009
48. Ludwig und Elisabeth PETKOVITS, Mühlgasse 13, 2481 Achau vom 09.07.2009

Weiters wurden während der Auflagefrist Stellungnahmen und Unterschriftenlisten von zwei nachstehend angeführten Personengruppen vorgelegt und von diesen gemäß § 19 Abs 1 Z 6 UVP-G 2000 Parteistellung als Bürgerinitiativen behauptet:

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

Im Zuge der Öffentlichen Auflage haben sich somit 2 Bürgerinitiativen gebildet.

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

Erstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens

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

Nach entsprechenden Forderungen der Sachverständigen wurden seitens der UVP-Behörde mit Schreiben vom 02.06.2009, GZ. BMVIT-820.301/0015-IV/SCH2/2009 gemäß § 24c Abs 8 UVP-G 2000 idgF der ÖBB-Infrastruktur Bau AG der Auftrag erteilt, der Behörde ehestmöglich die konkret angeführten, zu Vollständigkeit- und Plausibilität aufgeworfenen Fragen der Sachverständigen zu beantworten bzw. gemäß § 24a Abs 5 UVP-G 2000 iVm 3 § Abs 3 AVG die noch erforderlichen vertiefenden bzw. detaillierten Unterlagen vorzulegen. Durch die vorgelegten Ergänzungen bestand weiterhin Projektsidentität und ergab sich dadurch keine Änderung hinsichtlich der Parteistellung durch das Vorhaben Betroffener.

Seitens der Projektwerberin wurden daraufhin die ergänzenden Unterlagen vorgelegt bzw. die entsprechenden Antworten auf die Fragen der Sachverständigen an die Behörde übermittelt.

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

Aufgrund der von den Sachverständigen abgegebenen Gutachten und Stellungnahmen wurde das in vier Fragenbereiche gegliederte Umweltverträglichkeitsgutachten gemäß § 24c UVP-G 2000 vom August 2009 erstellt. Die im Rahmen der öffentlichen Auflage bzw. vorab abgegebenen Stellungnahmen des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, der Niederösterreichischen Umweltschutzbehörde und der Standortgemeinden sowie der oben angeführten Personen wurden im Umweltverträglichkeitsgutachten behandelt.

Mit Edikt vom 22.09.2010, GZ. BMVIT-820.301/0029-IV/SCH2/2009 im redaktionellen Teil der Niederösterreich-Ausgabe der "Kronen-Zeitung" und des „Kurier“, im Amtsblatt zur "Wiener Zeitung" sowie im Internet unter <http://www.bmvit.gv.at> wurde das Umweltverträglichkeitsgutachten gemäß § 24e Abs 2 UVP-G 2000 verlautbart. Unter einem wurde die Anberaumung der am 05.10.2009 und 06.10.2009 durchgeführten öffentlichen Erörterung gemäß § 44c AVG und die Anberaumung der am 02.11.2009 und 03.11.2009 durchgeführten öffentlichen mündlichen Verhandlung gemäß § 24 Abs 7 iVm 16 UVP-G 2000 und § 44e AVG nach den Bestimmungen des § 44d AVG kundgemacht.

öffentliche Erörterung

Im Sinne der im UVP-Gesetz vorgesehenen mehrmaligen Einbindung der Öffentlichkeit, insbesondere durch die öffentliche Auflage der UVE und des Umweltverträglichkeitsgutachtens fand am 05.10.2009 und 06.10.2009 in der Bettfedernfabrik, Kulturstraße 1, 2522 Oberwaltersdorf, eine öffentliche Erörterung gemäß § 44c AVG statt.

Im Zuge der öffentlichen Erörterung wurde von RA Dr. Vana als Vertreter der Gemeinden Hengersdorf und Achau sowie seitens weiterer Gemeindevertreter und von DI Herbert Beyer als Vertreter der Niederösterreichischen Umweltschutzbehörde Fragen an die Behörde, die Sachverständigen und die Projektwerber gestellt.

Seitens Mag. Peter Hadler als Vertreter der "Bürgerinitiative Münchendorf gegen den Ausbau der Pottendorfer Linie als Hochleistungsstrecke" erfolgten zwar Eintragungen in die Rednerlisten, die dann aber wegen vorzeitigen Verlassens des Sprechers der Bürgerinitiative aus offensichtlich terminlichen Gründen nicht behandelt werden konnten.

Vor der öffentlichen mündlichen Verhandlung, am 30.10.2009 wurde das ergänzende veterinärmedizinische Gutachten von o. Univ. Prof. Dr. Troxler der Behörde vorgelegt

mündliche Verhandlung

Am 02.11.2009 und 03.11.2009 wurde die mündliche Verhandlung in der Bettfedernfabrik, Kulturstraße 1, 2522 Oberwaltersdorf durchgeführt.

Das Ergebnis der Verhandlung ist der einen integrierenden Bestandteil dieses Bescheides darstellenden Verhandlungsschrift, GZ. BMVIT-820.301/0037-IV/SCH2/2009 zu entnehmen.

Mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie vom 05.1.2009, GZ. BMVIT-820.301/0037-IV/SCH2/2009, wurde die Auflage der Verhandlungsschrift gemäß § 44e Abs 3 AVG in den Standortgemeinden sowie im Internet durch Anschlag in den Standortgemeinden und Veröffentlichung im Internet kundgemacht.

Durch das Ergebnis der erfolgten Verfahrensschritte und insbesondere der mündlichen Verhandlung war der Sachverhalt ausreichend geklärt, um ihn der rechtlichen Beurteilung zu Grunde zu legen.

weiterer Verfahrensverlauf

Mit E-Mail vom 12.02.2010 wurde von Mag. Peter Hadler, als Sprecher der Bürgerinitiative „Münchendorf gegen den Ausbau der Pottendorfer Linie als Hochleistungstrecke“ ein Aktenvermerk des Prokuristen der Antragstellerin über ein Gespräch vom 30. November 2009 übermittelt.

Dem o. a. Aktenvermerk war zu entnehmen, dass in der Besprechung bei der ÖBB-Infrastruktur AG am 30.11.2009 (Gesprächsteilnehmer Bgm. Josef Ehrenberger seitens der Gemeinde Münchendorf, Mag. Peter Hadler als Vertreter der Bürgerinitiative sowie DI Dr. Hans Wehr als Vertreter der Projektwerberin) seitens Dr. Wehr zugesagt wurde, dass die Lärmschutzplanung für den Bereich Münchendorf einer weiteren Prüfung unterzogen wird. Ein gemeinsamer Termin mit den Herren der Projektleitung und dem Lärmschutzplaner wird zum Jahreswechsel stattfinden, um über das Ergebnis der getätigten Prüfung zu berichten.

Der nächste Gesprächstermin wurde für den 16. 3. 2010 vereinbart. Mag Hadler hat daher namens der Bürgerinitiative „Münchendorf gegen den Ausbau der Pottendorfer Linie als Hochleistungstrecke“ den Antrag gestellt, die ho Behörde möge mit einer Entscheidung im UVP Verfahren, GZ. BMVIT-820.301/0013-IV/SCH2/2009, bis zum Abschluss dieser Verhandlungen über die Lärmschutzplanung in Münchendorf zuwarten, bzw das Verfahren bis zu diesem Zeitpunkt zu unterbrechen. Mag. Hadler wird die erkennende Behörde vom Abschluss der Verhandlungen in Kenntnis setzen.

Am 11. März 2010 wurde um 10:00 Uhr im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Radetzkystraße 2, 1031 Wien, 7. Stock, Zimmer 7E14 im Berufungsverfahren „ÖBB-Strecke Wien Matzleinsdorf (Wien Meidling) - Wiener Neustadt (Pottendorfer Linie); zweigleisiger Ausbau Bf. Inzersdorf - Metzgerwerke bis Bf. Hennersdorf, Enteignungsverfahren, Dr. Gerda Hosnedl, geb. 09.10.1950“ eine mündliche Verhandlung durchgeführt.

Diese Verhandlung nahmen neben einem Behördenvertreter als Leiter der Amtshandlung auch der nichtamtlicher Sachverständiger für Eisenbahnwesen/Eisenbahnbautechnik im ggstdl. UVP-Verfahren sowie Vertreter der ÖBB und der rechtsfreundliche Vertreter von Frau Dr. Hosnedl teil.

Im Zuge dieser Verhandlung wurde seitens der Behörde klargestellt, dass für das Vorhaben 2-gleisiger Ausbau der Pottendorfer Linie im Abschnitt Bf. Inzersdorf - Metzgerwerke bis Bf. Hen-

nersdorf zum Verhandlungszeitpunkt eine rechtskräftige eisenbahnrechtliche Genehmigung (Bescheid des BMVIT vom 13.06.2006, GZ. BMVIT-820.093/0006-IV/SCH2/2006) vorgelegen ist.

Bei diesem rechtskräftig genehmigten Vorhaben ist man davon ausgegangen, dass die bestehende Niveaulage im Bahnhof Hennersdorf auch zukünftig bleibt. Durch die nunmehr im anhängigen UVP-Verfahren vorgesehene Hochlage im Bereich Hennersdorf wurde der südliche Teil (ab der Schnellstraße S 1) des bereits rechtskräftig genehmigten Vorhabens in abgeänderter Form neu eingereicht.

Den Projektunterlagen ist zu entnehmen, dass durch die nunmehrige Hochlage der Eisenbahntrasse in Hennersdorf jedenfalls eine Umplanung und neuerliche Einreichung erforderlich war, wobei das Entwässerungskonzept im Zuge der Umplanungen jedoch nicht verändert wurde.

Hiezu wurde im Zuge der Verhandlung seitens des Sachverständigen für Eisenbahnwesen/Eisenbahntechnik ausgeführt, dass die relevante Änderung zwischen dem bereits genehmigten Vorhaben 2002 und dem derzeit anhängigen Vorhaben 2010 in einer unterschiedlichen Gestaltung der Nivelette liegt. Durch die Hochlage des Bahnhofes Hennersdorf wird nunmehr die Nivelette vom Bahnhof Blumenthal als Durchgehende Steigung in Richtung Bahnhof Hennersdorf ausgeführt. Beim betroffenen Grundstück ist jedoch die Nivelette (Gleishöhe) zum eisenbahnrechtlich rechtskräftig genehmigten Vorhaben nahezu identisch.

Weiters wurde durch den Sachverständigen bestätigt, dass auch für das im derzeit anhängigen UVP-Verfahren anhängigen Projekt sich gegenüber dem rechtskräftig genehmigten Vorhaben hinsichtlich der ggstdl. Grundinanspruchnahme keine relevante Änderung ergibt.

Hinsichtlich Umfang und Notwendigkeit der erforderlichen Grundinanspruchnahme wurde seitens der Vertreter der ÖBB-Infrastruktur AG ausgeführt, dass das ggstdl. Projekt ohne die Inanspruchnahme des Grundstückes nicht möglich ist. Durch die Absenkung der Bahntrasse entsteht ein Niveauunterschied von ca. 3,5 m. Die Strecke ist als Hochleistungsstrecke ausgewiesen, dementsprechend sind die HL- Richtlinien mit den entsprechenden erhöhten Sicherheitsabständen und Regelquerschnitten zu beachten. Weiters ist durch die Nähe des Bauwerkes eine Unterbringung der erforderlichen sicherungs- und entwässerungstechnischen Maßnahmen sowie des Bedienweges nicht möglich. Selbst bei der projektsgemäß nicht vorgesehenen Herstellung einer Stützmauer reichen die Platzverhältnisse für die Bauarbeiten nicht aus. Weiters sind die Einflüsse von Lärm, Erschütterung und elektromagnetischer Felder zu berücksichtigen, die Einhaltung der zulässigen Grenzwerte für Wohnräume wird als unmöglich eingestuft.

Seitens des nichtamtlichen Sachverständigen wurde hinsichtlich dieser Stellungnahme der Projektwerberin ausgeführt, dass die fachlichen Äußerungen der ÖBB-Infrastruktur AG aus der eisenbahnfachlichen Sicht des Sachverständigen vollinhaltlich geteilt werden. Durch den Ausbau im Sinne der HL-Richtlinie ist somit (sowohl für das rechtskräftig genehmigte, als auch für das ggstdl UVP-Vorhaben, welche das genehmigte Projekt im Bereich der Schnellstraße S1 bis Hennersdorf

abändert) aus der Sicht des Sachverständigen eine Inanspruchnahme des ggstdl. Grundstückes jedenfalls erforderlich.

Seitens der rechtsfreundlichen Vertretung von Frau Dr. Hosnedl wurde im Zuge der Verhandlung hiezu ausgeführt, dass aus technischer Sicht die Errichtung einer Stützmauer samt Lärmschutz sehr wohl möglich ist, sodass die Inanspruchnahme des Grundes der Berufungswerberin aus technischer Sicht nicht notwendig ist. Auch die Entwässerungsanlagen können ohne Inanspruchnahme des Grundes der Berufungswerberin errichtet werden.

Weiters wurde im Zuge der Verhandlung seitens des Rechtsvertreters von Frau Dr. Hosnedl ausgeführt, dass der gegenständliche Streckenbereich im unmittelbaren Bereich des zu enteignenden Grundstückes ebenfalls dem UVP-Verfahren, welches noch nicht abgeschlossen ist, unterliegt und daher der der Berufungswerberin nicht zugekommene Bescheid des BMVIT mangels positiven UVP-Bescheid nicht rechtswirksam ist.

Änderung in der Person der Projektwerberin:

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

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

Vorhaben

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

Ziel des zweigleisigen Ausbaus ist einerseits die Schaffung einer zweiten leistungsfähigen Bahnstrecke im Südraum von Wien, die primär als Ausweich- und Ergänzungsstrecke für die Südbahn dienen und dadurch die stark frequentierte Südbahn entlasten soll. Andererseits soll dadurch das Nahverkehrsangebot verbessert und auf diese Weise der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Modal-Split erhöht werden.

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

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

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

Ergänzend wird angemerkt, dass für den Bereich vom Projektbeginn bei der Schnellstraße S1 bis zum Bahnhof Hennersdorf bereits eine rechtskräftige eisenbahnrechtliche Genehmigung vorliegt (eisenbahnrechtlicher Baugenehmigungsbescheid des BMVIT vom 13.06.2006, GZ. BMVIT-820.093/0006-IV/SCH2/2006). Durch die nunmehrige Hochlage der Eisenbahntrasse in Hennersdorf war eine Umplanung und neuerliche Einreichung als Bestandteil des ggstdl. UVP-Vorhabens erforderlich. Der Abschnitt S1-Hennersdorf ist somit ebenfalls Gegenstand dieses UVP-Verfahrens und ist in den Unterlagen auch dementsprechend ausgewiesen.

Ergebnis des Umweltverträglichkeitsgutachtens

Das vorliegende Umweltverträglichkeitsgutachten wurde auf Basis der UVE einschließlich der im Gutachten angeführten Unterlagen erstellt.

Die Gutachter kommen zu folgendem Ergebnis:

Alternativen, Trassenvarianten, Nullvariante:

Die von der Projektwerberin vorgelegte Darlegung zu Alternativen bzw. Trassenvarianten einschließlich Nullvariante entspricht den Erfordernissen der Umweltverträglichkeitsprüfung im Sinne des UVP-G 2000.

Die Ergebnisse der UVE zur Trassenauswahl werden von den Sachverständigen bestätigt.

Auswirkungen, Maßnahmen, Kontrolle:

Bei Einhaltung der in der UVE angeführten und der von den Sachverständigen zusätzlich für zwingend erforderlich erachteten Maßnahmen und Kontrollen ist im Sinne einer integrativen Gesamtschau die Umweltverträglichkeit des eingereichten Vorhabens gegeben.

Auswirkungen auf die Entwicklung des Raumes:

Unter Berücksichtigung der in der UVE angeführten und der von den Sachverständigen zusätzlich als zwingend erforderlich erachteten Maßnahmen sind keine wesentlichen nachteiligen Auswirkungen des geplanten Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes zu erwarten.

Fachliche Auseinandersetzung mit Stellungnahmen:

Bei der Behandlung der Stellungnahmen – sofern diese projektrelevant sind - haben sich bezüglich der Einschätzung der Umweltverträglichkeit keine maßgeblichen Änderungen ergeben.

Bei Einhaltung der in der UVE angeführten und der von den Sachverständigen zusätzlich für zwingend erforderlich erachteten Maßnahmen und Kontrollen ist im Sinne einer integrativen Gesamtschau die Umweltverträglichkeit des eingereichten Vorhabens gegeben.

Gesamtschlussfolgerung

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

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

Sachverhalt

Die Projektunterlagen (Umweltverträglichkeitserklärung samt technischen Grundlagen, Bauentwurf, Planunterlagen für das Trassengenehmigungsverfahren, Gutachten gemäß § 31a EisbG) stellen die Beurteilungsgrundlage für die Erstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens dar und werden die sich aus dem Umweltverträglichkeitsgutachten ergehenden Beschreibungen des Projektes und der Umwelt als maßgebender, entscheidungsrelevanter Sachverhalt der rechtlichen Beurteilung zugrunde gelegt. Somit kann als entscheidungsrelevanter Sachverhalt hinsichtlich der Umweltverträglichkeit des Vorhabens auf die Beschreibungen des Umweltverträglichkeitsgutachtens insbesondere in den Kapiteln 2 „DAS VORHABEN“, S 85-86 und „ALLGEMEIN VERSTÄNDLICHE ZUSAMMENFASSUNG“ S 926-960 verwiesen werden.

B. Beweiswürdigung und rechtliche Beurteilung

Die Entscheidung gründet sich auf das durchgeführte Ermittlungsverfahren, insbesondere auf das Einreichprojekt (UVE samt technischen Beilagen, Planunterlagen für den Trassenverlauf, Bauentwurf) das Gutachten gemäß § 31a EisbG, auf das im UVP-Verfahren erstellte Umweltverträglichkeitsgutachten, auf die Ergebnisse der mündlichen Verhandlung vom 08. und 09.10.2009 sowie auf die Stellungnahmen und Erklärungen der Parteien, Beteiligten und sonst beizuziehenden Stellen.

Das von der Projektwerberin vorgelegte Gutachten gem. § 31a EisbG vom April 2009 sowie das im Zuge des Verfahrens eingeholte Umweltverträglichkeitsgutachten vom August 2009 sind vollständig, schlüssig und nachvollziehbar.

Rechtliche Grundlagen

1. Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz:

Gemäß § 23b Abs 1 Z1 UVP-G 2000 in der hier anzuwendenden Fassung vor der UVP-G Novelle 2009 ist bei Vorhaben für Hochleistungsstrecken u. a. für den Neubau von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken oder ihrer Teilabschnitte die nicht bloß in Ausbaumaßnahmen auf bestehenden Eisenbahnen bestehen, eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem dritten Abschnitt des UVP-G durchzuführen.

Wenn ein Vorhaben gemäß § 23a oder § 23b einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen ist, hat die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000 idgF die Umweltverträglichkeitsprüfung und ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen. In diesem Genehmigungsverfahren hat sie alle jene nach den bundesrechtlichen Verwaltungsvorschriften für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen anzuwenden, die ansonsten von ihr oder einem/einer anderen Bundesminister/in in erster Instanz zu vollziehen sind.

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 Sinn 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.

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

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

Anzuwendende Rechtslage des UVP-G

Mit BGBl. I Nr. 87/2009 vom 18.08.2009, somit im Laufe des gegenständlichen Verwaltungsverfahrens, wurde das UVP-G 2000 geändert.

Der Spruch eines Bescheides hat der im Zeitpunkt der Erlassung bestehenden Rechtslage zu entsprechen. Gemäß Art. § 49 B-VG treten Bundesgesetze, sofern in diesen selbst nicht anders bestimmt, mit Ablauf des Tages ihrer Kundmachung in Kraft. Die Kundmachung erfolgte am 18.08.2009, die neuen Bestimmungen des UVP-G 2000 sind somit grundsätzlich mit 19.08.2009 in Kraft getreten.

Gemäß den Übergangsbestimmungen des § 46 Abs 20 UVP-G 2000 idF BGBl I Nr.87/2009 gilt für das Inkrafttreten durch die bezughabende Novelle neu gefasster oder eingefügter Bestimmungen u. a. Folgendes:

Gemäß Z 1 sind die Bestimmungen der §§ 2 Abs 1 (mitwirkende Behörden), 6 Abs 1 und 2 (Umweltverträglichkeitsprüfungserklärung), 23 b Abs 2 (UVP im vereinfachten Verfahren), 24 Abs 7 (im dritten Abschnitt anzuwendende Bestimmungen des ersten und zweiten Abschnittes), § 24a Abs 3 und 5 (Einleitung der UVP) in der Fassung der Novelle 2009 nicht anzuwenden, wenn zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Novelle das Verfahren nach dem UVP-G 2000 bereits anhängig war.

Gemäß Z 2 ist die Bestimmung des § 19 Abs 4 (Entstehung von Bürgerinitiativen) in der Fassung der Novelle nicht anzuwenden, wenn zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Novelle, die öffentliche Auflage im Sinne des § 9 leg. cit. bereits eingeleitet wurde.

Somit war der Entscheidung mit Ausnahme der in den zitierten Übergangsbestimmungen angeführten Bestimmungen die Bestimmungen des UVP-G 2000 in der geltenden Fassung der Novelle 2009 zugrunde zu legen.

2. Hochleistungsstreckengesetz

Gemäß § 2 Hochleistungsstreckengesetz (HIG) idGF iVm § 13 Abs 1 EisbG erteilt die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie als gemäß § 12 Abs 3 EisbG für Hauptbahnen zuständige Behörde die zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn erforderlichen Genehmigungen. Gemäß § 3 Abs 1 HIG bedarf es für die Sicherstellung des Trassenverlaufes einer 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 HIG) mit Bescheid zu erteilen hat.

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

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

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

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

Eisenbahngesetz:

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 beizulegen, 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. Für das Gutachten gilt die widerlegbare Vermutung der inhaltlichen Richtigkeit.

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 Abweichungen 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.

ArbeitnehmerInnenschutzgesetz:

Bei der Bewilligung von Einrichtungen, Arbeitsmitteln usw. nach dem Eisenbahngesetz 1957 sind nach § 94 Abs 1 Z. 4 ASchG die mit dem Genehmigungsgegenstand zusammenhängenden Be-

lange des Arbeitnehmerschutzes zu berücksichtigen, sofern nicht § 93 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 § 15 Abs 1 VAIG 1994, BGBl. Nr. 650/1994, idgF ist in Verwaltungsverfahren in Angelegenheiten, die den Schutz der Arbeitnehmer betreffen, das Verkehrs-Arbeitsinspektorat Partei. Gemäß Abs 2 der zitierten Norm ist das Verkehrs-Arbeitsinspektorat insbesondere zu einer mündlichen Verhandlung zu laden.

Wasserrechtsgesetz

Gemäß § 127 Abs. 1 lit. b WRG 1959 hat die Eisenbahnbehörde im eisenbahnrechtlichen Bauverfahren, sofern die Bauten nicht mit einer Wasserentnahme aus oder einer Einleitung in ein öffentliches Gewässer oder 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 öffentliche 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 öffentliche 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 Verfüllung des Teiches Hennersdorf sowie der im Antrag genannten Bauten im Hochwasserabflussbereich beantragt .

Allfällige weitere erforderlich wasserrechtliche Genehmigungen gem. § 127 Abs 1 lit a werden im teilkonzentrierten Verfahren beim Landeshauptmann gem § 24 Abs 3 UVP-G behandelt.

Mineralrohstoffgesetz

Mit Schreiben vom 22. Juli 2009 von der ÖBB-Infrastruktur Bau AG wurde der Antrag ergänzt bzw. auf die Mitbewilligung des § 153 Abs. 2 MinroG präzisiert.

Gemäß § 153 Abs. 2 MinroG dürfen in Bergbaugebieten nach Maßgabe des § 156 Bauten und andere Anlagen, soweit es sich nicht um Bergbauanlagen handelt, nur mit Bewilligung der Behörde errichtet werden. Dies gilt auch bei wesentlichen Erweiterungen und Veränderungen der Anlagen. Die Bewilligung gilt als erteilt, wenn sie nicht binnen drei Monaten nach Vorlage des Ansuchens von der Behörde versagt wird oder wenn die Behörde bis zu diesem Zeitpunkt die Entscheidungsfrist nicht mit Bescheid um bis zu drei Monate verlängert hat. Eine Verlängerung der Entscheidungsfrist ist zulässig, wenn nach den konkreten Umständen des Falles (z.B. wegen schwieriger bergschadenskundlicher Fragen) eine Klärung des Sachverhaltes binnen drei Monaten nicht möglich ist. Im Fall der Verlängerung der Entscheidungsfrist gilt die Bewilligung als erteilt, wenn sie nicht bis zum Ablauf der verlängerten Entscheidungsfrist versagt wird. Dem Ansuchen um Erteilung der Bewilligung sind je zwei Ausfertigungen einer von einem hierzu Befugten erstellten Beschreibung und planlichen Darstellung des Vorhabens anzuschließen.

Nach § 156 Abs. 1 MinroG ist die als „Baubewilligung“ bezeichnete Bewilligung nach § 153 Abs. 2 MinroG von der Behörde zu versagen, wenn

1. durch die Errichtung des geplanten Baus oder einer anderen geplanten Anlage im Bergbaugebiet die Gewinnungs- oder Speichertätigkeit in diesem verhindert oder erheblich erschwert wird, es sei denn, der Bergbauberechtigte nimmt die erhebliche Erschwerung der Gewinnungs- oder Speichertätigkeit auf sich oder

2. eine wesentliche Veränderung des geplanten Baus oder der geplanten anderen Anlage durch Bodenverformungen nicht ausgeschlossen werden kann und Bodenverformungen oder deren Auswirkungen nicht durch geeignete Maßnahmen oder Sicherheitsvorkehrungen (Abs. 2) vermieden werden können oder

3. durch den geplanten Bau oder die geplante andere Anlage ein möglichst vollständiger Abbau

des Vorkommens nicht mehr möglich ist. Nach Abs. 4 der zitierten Bestimmung (leg. cit.) ist die Bewilligung dann nicht zu versagen, wenn die bergbauliche Inanspruchnahme der Grundstücke nicht innerhalb von 15 Jahren zu erwarten ist. Die voraussichtliche bergbauliche Inanspruchnahme hat der Bergbauberechtigte glaubhaft zu machen.

Forstgesetz:

Für die Rodung von Wald ist gemäß §§ 17-20 ForstG ist 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. Kann eine Bewilligung nach Abs 2 nicht erteilt werden, kann die Behörde eine Bewilligung zur Rodung gemäß § 17 Abs 3 leg. cit. dann erteilen, wenn ein öffentliches Interesse an einer anderen Verwendung der zur Rodung beantragten Fläche das öffentliche Interesse an der Erhaltung dieser Fläche als Wald überwiegt. Gemäß § 17 Abs 4 ForstG sind Öffentliche Interessen an einer anderen Verwendung im Sinne des 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 begründet.

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 im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft betraut.

Umweltverträglichkeitsprüfung und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren

Prüfung der UVP-Pflicht und Zuständigkeit

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.

Die gegenständliche Eisenbahnstrecke Wien Matzleinsdorf (Meidling) – Wiener Neustadt ist weiters Teil des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems (Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates in der Fassung der Entscheidung Nr. 884/2004/ EG).

Die gegenständliche Eisenbahnstrecke stellt somit unzweifelhaft eine Fernverkehrsstrecke dar.

Durch das Vorhaben wird im gesamten Projektbereich ein Streckengleis zugelegt. Gemäß § 23b Abs 1 Z. 1 UVP-G 2000 in der hier anzuwendenden Fassung vor der Novelle 2009 ist für Vorhaben von Hochleistungsstrecken, die den Neubau von Eisenbahn- Fernverkehrsstrecken oder ihrer Teil-

abschnitte, die nicht bloß in Ausbaumaßnahmen auf bestehenden Eisenbahnen bestehen, eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem 3. Abschnitt des UVP-G durchzuführen.

Beim geplanten Ausbau handelt es sich somit um einen Neubau eines Abschnittes einer Eisenbahn-Fernverkehrsstrecke, da nach der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes (VwGH 12.09.2006, ZI 2005/03/0131) die Zulegung eines weiteren Gleises bei einer Eisenbahn-Fernverkehrsstrecke im Rahmen einer richtlinienkonformen Auslegung als Neubau anzusehen ist. Insbesondere ist hier auch auf das Erkenntnis des VwGH vom 03.09.2008, ZI. 2007/03/0068 zu verweisen, wonach eine Umweltverträglichkeitsprüfung auch dann durchzuführen ist, wenn im Vorhaben die Dimensionierung für die Zulegung eines zweiten Gleises vorgesehen ist, ohne dass vorerst die konkrete Zulegung im Projekt tatsächlich erfolgt.

Es ist somit von einem Neubau im Sinne der zitierten Bestimmungen des UVP-G 2000 auszugehen und war das gegenständliche Vorhaben antragsgemäß einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000 zu unterziehen. Zuständige Behörde ist gemäß § 47 Abs 2 UVP-G 2000 die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie.

Die Genehmigung im Sinne der Trassengenehmigung nach § 3 Abs. 1 HIG ist von der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie mit Bescheid zu erteilen.

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

Nach § 127 Abs. 1 WRG sind für Eisenbahnbauten und Bauten auf Bahngrund, die nach den eisenbahnrechtlichen Vorschriften einer eisenbahnbaubehördlichen Bewilligung bedürfen und durch die öffentliche Gewässer oder obertägige Privatgewässer berührt werden und diese Bauten weder mit einer Wasserentnahme aus einem derartigen Gewässer oder mit einer Einleitung in ein solches verbunden ist noch die Bauten die Ausnutzung der motorischen Kraft des Wassers bezwecken, im eisenbahnrechtlichen Bauverfahren auch die materiellrechtlichen Bestimmungen des WRG anzuwenden. Zu diesem Zweck ist dem eisenbahnbehördlichen Ermittlungsverfahren (der politischen Begehung) ein Vertreter der Wasserrechtsbehörde als Kommissionsmitglied beizuziehen. Findet sich die Eisenbahnbehörde nicht in der Lage, der Stellungnahme dieses Kommissionsmitgliedes Rechnung zu tragen, so hat sie bei der Entscheidung im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft vorzugehen.

Gemäß § 185 Abs. 6 ForstG ist mit der Vollziehung der Bestimmungen zum Rodungsverfahren, soweit es sich um Wald handelt, der für Eisenbahnanlagen in Anspruch genommen werden soll, die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft betraut.

Gemäß § 170 MinroG ist der Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit (nunmehr: Bundesminister für Wirtschaft, Familie und Jugend) Montanbehörde im Sinne des MinroG, soweit im § 171 oder in einer anderen Bestimmung des MinroG nichts anderes vorgesehen ist. Weder wird die Bewilligung nach § 153 MinroG in § 171 MinroG erwähnt, noch enthält das MinroG eine andere Bestimmung für die Zuständigkeit für Bewilligungen nach § 153 MinroG.

Nach § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 hat die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie die Umweltverträglichkeitsprüfung und ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen. In diesen Genehmigungsverfahren hat sie alle nach bundesgesetzlichen Verwaltungsvorschriften für die Ausführung des Vorhabens erforderliche materiellen Genehmigungsbestimmungen anzuwenden, die ansonsten von ihr oder einem/einer anderen Bundesminister/in zu vollziehen sind.

Die gegenständlichen mitanzuwendenden Genehmigungsbestimmungen, nämlich der Trassenebene, der eisenbahnrechtliche Baugenehmigung, der Rodungsbewilligung sowie der Genehmigung nach dem MinroG, fallen sohin aufgrund der Bestimmung des § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 allein in die Zuständigkeit der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie.

Teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren

Für Vorhaben nach dem 3. Abschnitt ist kein vollständig konzentriertes Verfahren wie nach dem 2. Abschnitt des UVP-G 2000 durchzuführen. Die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie hat aber nach § 24 Abs 1 UVP-G 2000 ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren mit UVP durchzuführen, in dem nicht nur die zusätzlichen Genehmigungskriterien des UVP-G 2000 (§ 24 h Abs 1 bis 5), sondern darüber hinaus alle nach dem Hochleistungsstreckengesetz und nach den sonstigen für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen bundesrechtlichen materiellrechtlichen Genehmigungsbestimmungen anzuwenden sind, die ansonsten von der Bundesministerin oder einer anderen Bundesministerin oder einem anderen Bundesminister in erster Instanz zu vollziehen sind.

In diesem Genehmigungsverfahren sind nach der Novelle 2009 nunmehr zur Vermeidung unnötiger Kollisionen zwischen verschiedenen Verfahrensvorschriften der Materiegesetze nur noch die materiellrechtlichen Genehmigungsvorschriften der mit zu behandelnden Materiegesetze anzuwenden.

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

Anwendung der Bestimmungen über Großverfahren

Im gegenständlichen Verfahren wurden die Bestimmungen über das Großverfahren angewendet. Nach § 44a Abs 1 AVG kann die Behörde die Anträge durch Edikt kundmachen, wenn an einer Verwaltungssache oder an verbundenen Verwaltungssachen voraussichtlich insgesamt mehr als 100 Personen beteiligt sind. Im konkreten Fall sind durch das Bauvorhaben erheblich mehr als 100 Personen betroffen. Dies ergibt sich insbesondere aus den Antragsunterlagen. Aus dem Gesamtparteienverzeichnis, Einlagezahl 9/07, Plannummer: PODO-EB1-HAM1GE-00-0004-F00 ist ersichtlich, dass mit einer „Parteienanzahl“ von ca. 5.000 Personen nach dem UVP-G 2000 sowie den anzuwendenden Materiegesetzen auszugehen ist. Die entsprechenden im Zuge des Verfahrens erfolgten Kundmachungen durch Edikt sind der Schilderung des Verfahrensherganges zu entnehmen.

Zeitplan

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

Die gesetzliche Entscheidungsfrist, nach der die Entscheidung gemäß § 24b Abs 2 UVP-G 2000 ohne unnötigen Aufschub, spätestens jedoch innerhalb von zwölf Monaten zu erfolgen hat, ist durch die Behörde jedenfalls unterschritten worden.

Erfüllung der Genehmigungsvoraussetzungen:

Genehmigungsvoraussetzungen des § 24f Abs 1 UVP-G

§ 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 sowohl für die teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren gemäß § 24 Abs 1 und Abs 3 UVP-G 2000 als auch für alle übrigen nach den Verwaltungsvorschriften durchzuführenden Genehmigungsverfahren gemäß § 24 Abs 4 leg. cit.

Die Prüfung, ob das Vorhaben den zusätzlichen Genehmigungsvoraussetzungen nach § 24f Abs 1 und 2 UVP-G 2000 entspricht, ist jeweils zusammen mit der Prüfung der Genehmigungsvoraussetzungen der einzelnen materiellen Genehmigungsbestimmungen erfolgt. Überdies ist die Einhaltung dieser Genehmigungsvoraussetzungen aus fachlicher Sicht jeweils durch die Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten überprüft worden. Hierbei konnten keine Widersprüche zu den besonderen Genehmigungsvoraussetzungen nach dem UVP- 2000 festgestellt werden.

Im Einzelnen wird im Umweltverträglichkeitsgutachten die Erfüllung bzw. Einhaltung der zusätzlichen Genehmigungskriterien des § 24f Abs 1-5 bestätigt.

Demnach werden Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik begrenzt und wird die Immissionsbelastung zu schützender Güter möglichst gering gehalten. Dies ergibt sich für die Fachbereiche Gewässerschutz und Grundwasserschutz bereits aus dem vorgelegten Gutachten nach § 31a EibG.

Hinsichtlich der Geringhaltung der Immissionsbelastungen zu schützender Güter und Vermeidung von Immissionen ist auf die Auseinandersetzung mit den hierauf gerichteten Stellungnahmen zu verweisen. Im Verfahren sind keine Umstände hervorgekommen, die bei konsensgemäßer Durchführung zu einer Gefährdung von Leben oder Gesundheit von Menschen durch Immissionen führen würden. Auch eine Gefährdung von Eigentum oder sonstigen dinglichen Rechte der Nachbarn/ Nachbarinnen durch Immissionen ist beim gegenständlichen Vorhaben nicht gegeben.

Das Ermittlungsverfahren hat ergeben, dass keine wesentliche zusätzliche Umweltbeeinträchtigungen aus dem Bau und Betrieb der HL-Strecke unter Berücksichtigung der Art der Nutzung des benachbarten Geländes zu erwarten sind. Dem Gutachten ist weiters zu entnehmen, dass beim vorliegenden Projekt Immissionen, die erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen oder solche, die geeignet sind, den Tierbestand bleibend zu schädigen, jedenfalls vermieden werden.

Durch die vorgesehenen Maßnahmen werden jedenfalls unzumutbare Belästigungen der Nachbarn/Nachbarinnen durch Immissionen im Sinn des § 77 Abs 2 der Gewerbeordnung 1994 hintangehalten. Hinsichtlich des Schienenlärms werden die Vorgaben der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung, BGBl. Nr. 415/1993, eingehalten.

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

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

Genehmigungsvoraussetzungen nach dem Hochleistungsstreckengesetz

Mit dem Antrag sind von der Bewilligungswerberin zum Zwecke der Anhörung im Sinne des § 4 HIG beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ausreichende Planunterlagen über den Trassenverlauf übermittelt worden (Pläne PODO-EB1-HEN1SP-02-0006-F00, PODO-EB1-HEN1SP-02-0070-F00, PODO-EB1-HEN1SP-02-0071-F00, PODO-EB1-ACH1SP-02-0221-F00, PODO-EB1-ACH1SP-02-0222-F00, PODO-EB1-ACH1SP-02-0223-F00, PODO-EB1-ACH1SP-02-0224-F00, PODO-EB1-ACH1SP-02-0225-F00, PODO-EB1-ACH1SP-02-0226-F00 und PODOEB1-MUE1SP-02-0007-F00, jeweils im Maßstab 1:1.000).

Dem Umweltverträglichkeitsgutachten ist zu entnehmen dass die gesetzliche Vorgabe zur Darstellung des Geländestreifens des Trassenverlaufes unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse erfüllt ist. Die maximale Breite ist in den Planunterlagen ersichtlich und überschreitet die vom oben genannten Gesetz geforderten Randbedingungen nicht.

Im gegenständlichen Teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren erfolgte die Befassung des Landes Niederösterreich, der Standortgemeinden, der Wirtschaftskammer Niederösterreich, der Kammer für Arbeiter und Angestellte für Niederösterreich sowie der Niederösterreichischen Landwirtschaftskammer im Sinne des § 4 HIG.

Im Zuge der Anhörung wurde keine Stellungnahme durch die Interessensvertretungen abgegeben

Dem Umweltverträglichkeitsgutachten ist zu entnehmen, dass die Trasse den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn entspricht.

Genehmigungsvoraussetzungen nach dem Eisenbahngesetz

Gemäß § 31f EisbG ist die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung zu erteilen, wenn die darin angeführten Voraussetzungen erfüllt sind:

1. Stand der Technik - Gutachten gemäß § 31a EisbG:

Seitens der Antragstellerin wurde ein Gemeinschaftsgutachten gemäß § 31a EisbG vom April 2009 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 den in § 31a Abs 2 EisbG angeführten Personenkreis verfasst und beinhaltet die im Folgenden angeführten projektrelevanten Fachgebiete:

- Eisenbahnbautechnik inkl. Konstruktiver Ingenieurbau
- Elektrotechnik
- Sicherheitstechnik
- Straßenverkehrstechnik
- Eisenbahnbetrieb
- Bodenmechanik
- Wasserbautechnik
- Hochbautechnik
- Brandschutz

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

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 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 gegen die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß § 31 ff. EisbG kein Einwand.

Für das Gutachten gemäß § 31a EisbG gilt die widerlegbare Vermutung der Richtigkeit.

Seitens der Behörde erscheint das § 31a EisbG Gutachten schlüssig, vollständig und nachvollziehbar. Im Verfahren sind keine Umstände hervorgekommen, die die inhaltliche Richtigkeit des Gutachtens in Zweifel gezogen hätten. Es ist somit von der inhaltlichen Richtigkeit des Gutachtens auszugehen.

Abschließend ist zu den Sachverständigen bzw. zu dem von ihnen erstatteten Gutachten festzustellen, dass sich daraus für das gegenständliche Bauvorhaben ergibt, dass es jedenfalls 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.

2. Berührte Interessen von Gebietskörperschaften

Hinsichtlich der Einwendungen bzw. Stellungnahmen der Gebietskörperschaften, insbesondere der Gemeinden wird in fachlicher Hinsicht auf das Umweltverträglichkeitsgutachten bzw. die Verhandlungsschrift vom 02.10.2009 und 03.11.2009 verwiesen. Zu den einzelnen Stellungnahmen der Gebietskörperschaften, insbesondere der Standortgemeinden, wird auf den Punkt unten „Auseinandersetzung mit Einwendungen und Stellungnahmen“ hingewiesen.

Ebenso wird hinsichtlich des Überwiegens des Öffentlichen Interesses auf die Ausführungen hiezu weiter unten verwiesen.

3. Eingewendete subjektiv öffentliche Rechte

Stellungnahmen und Einwendungen von Parteien erfolgten im Zuge des gesamten UVP-Verfahrens. Auf die fachliche Replik zu den Einwendungen und Stellungnahmen im Zuge der öffentlichen Auflage des Antrags und der Projektunterlagen im Umweltverträglichkeitsgutachten wird hingewiesen. Auf diese sowie auf die Parteien- und Beteiligtenvorbringen im weiteren Verfahren wird unten unter dem Punkt „Stellungnahmen und Einwendungen“ im Einzelnen näher eingegangen.

Wie dem Spruchpunkt IV zu entnehmen ist, waren sämtliche Einwendungen; soweit es sich überhaupt um Einwendungen im Rechtssinne gehandelt hat, ab- bzw. zurückzuweisen.

Zum Überwiegen des Öffentlichen Interesses siehe unten.

4. Einhaltung der Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes - ArbeitnehmerInnenschutzgesetz

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 § 9 Abs 2 der Arbeitnehmerschutzverordnung Verkehr (AVO Verkehr) BGBl. II Nr. 422/2006 idGF 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 und nachzuweisen und haben die Gutachten hiezu insbesondere die in Abs 2 der zitierten Bestimmung angeführten Prüfungen zu enthalten.

Diese wurden durch die Gutachter überprüft. Insbesondere wurde seitens der Sachverständigen festgehalten, dass Arbeitnehmerschutzbestimmungen gemäß der AVO-Verkehr unter Berücksichtigung der relevanten Punkte der Richtlinie R10 des Verkehrs-Arbeitsinspektorates (Schwerpunkt-konzept aus Sicht des Arbeitnehmerschutzes) herausgegeben von der Versicherungsanstalt für Eisenbahnen und Bergbau eingehalten wurden.

Mit Stellungnahme des Verkehrs-Arbeitsinspektorates vom 19.10.2009 GZ BMVIT-454.134/0004-IV/V1/2009 wurde auf die Rechtsvorschriften zum Schutz der Arbeitnehmer, die von der Genehmigungsbehörde im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zu berücksichtigen sind, insbesondere auf §§ 31ff. und 34b EisbG, AVO Verkehr und ASchG hingewiesen.

Im Übrigen wurde keine Beurteilung des Vorhabens durch das Verkehrs-Arbeitsinspektorat durchgeführt und um Übermittlung einer schriftlichen Ausfertigung des Bescheides ersucht. Um gesonderte Übermittlung der Verhandlungsschrift (Aktenübersendung) gemäß § 15 Abs 2 VAIG wurde jedoch nicht ersucht.

Auch dem Umweltverträglichkeitsgutachten ist hiezu zu entnehmen, dass das Bauvorhaben unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben und den diesbezüglichen technischen Regelungen erstellt wurde und die Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes berücksichtigt wurden. Die fachlichen Vorgaben der AVO Verkehr sind eingehalten, die erforderlichen Unterlagen liegen dem Technischen Projekt für das eisenbahnrechtliche Bauverfahren bei. Dem Umweltverträglichkeitsgutachten ist weiters zu entnehmen, dass die Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes in den diesbezüglichen Unterlagen des Technischen Projekts sowie im §31a Gutachten gemäß EisbG nachgewiesen wird.

Dem Gutachten gemäß § 31 a EisbG ist zu entnehmen, dass die Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entsprechend der AVO Verkehr unter Berücksichtigung des Schwerpunktkonzeptes aus Sicht des Arbeitnehmerschutzes R 10 für Eisenbahnanlagen begutachtet und die Erfüllung aller Erfordernisse festgestellt wurde.

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 ArbeitnehmerInnenschutzgesetzes eingehalten werden.

Öffentliches Interesse

Seitens des Sachverständigen für Eisenbahnwesen werden im Umweltverträglichkeitsgutachten die Gründe für das Vorliegen des öffentlichen Interesses wie folgt beschrieben:

- Die Hochleistungsstrecke Wien-Meidling – Inzersdorf – Wampersdorf – Wiener Neustadt ist als interoperable HGV Strecke eingestuft.
- Durch das Zulegen eines zweiten Gleises wird die Leistungsfähigkeit der Strecke mehr als verdoppelt.
- Durch die Baumaßnahme wird eine Verdichtung des öffentlichen Personennahverkehrs im dicht besiedelten Raum der Südbahn ermöglicht.
- Durch die Anordnung von Richtungsüberholungsgleisen in den Bahnhöfen Achau und Münchendorf ist die Einfahrt in das Überholungsgleis unabhängig vom Gegenverkehr. Das Streckengleis kann dadurch für einen nachfahrenden Zug ohne Behinderung geräumt werden.
- Durch zwei Linienverbesserungen wird die zulässige Streckengeschwindigkeit erhöht und zwar von km 7,6 bis km 14,4 auf $V = 160$ km/h und von km 14,4 bis km 20,7 auf $V = 200$ km/h, so dass gegenüber dem Bestand Fahrzeitgewinne erzielt werden können.
- Im Hinblick auf die Linienführung der Strecke ist auf die Trassierungsparameter des Semmering-Basistunnel Neu Bezug genommen, so dass ein einheitliches Geschwindigkeitsprofil über die Pottendorfer Linie und dem Semmering ermöglicht wird.
- Durch den zweigleisigen Ausbau wird eine Verlagerung von Reisezügen, die zwischen Wien-Meidling und Wiener Neustadt nicht halten, von der Südbahn auf die Pottendorfer Linie möglich; ebenso die Verlagerung von Güterzügen.
- Durch den Ausbau der Pottendorfer Linie steht dem Betrieb eine viergleisige Strecke zwischen Wien-Meidling und Wiener Neustadt zur Verfügung. Im Anlassfall (z.B. bei Bauarbeiten) können Züge von der einen auf die jeweils andere Strecke umgeleitet werden.
- Güterzüge vom Zentralverschiebebahnhof Wien-Kledering können über die Ostschleife Inzersdorf und die Pottendorfer Linie direkt nach Süden geführt werden. Sie entlasten damit die Strecke nach Bruck/Leitha und die eingleisige Strecke Gramatneusiedl – Wampersdorf.
- Auf Grund des Einsatzes moderner Signal- und Sicherungstechnik wird in den Bahnhöfen Hennersdorf, Achau und Münchendorf kein Personal mehr benötigt. Die Sicherheit der Reisenden ist durch die höhenfreien Zugänge zu den Bahnsteigen gewährleistet. Die Wirt-

schaftlichkeit der Betriebsführung wird wesentlich verbessert. Die Verlängerung der Betriebszeit (z.B. auf 24 Stunden pro Tag) bedingt keine überproportionalen Mehrkosten.

- Wesentliche Verbesserungen im Komfort werden durch barrierefreie Zugänge, Witterungsschutz, neue Informationssysteme auf den Bahnsteigen und den Zugängen erreicht. Abstellmöglichkeiten für PKW sowie Bike & Ride Plätze werden errichtet.
- Durch die Beseitigung der höhengleichen Kreuzungen der Eisenbahn mit dem Wege- und Straßennetz ist die Sicherheit für beide Verkehrsteilnehmer erheblich erhöht. Staus und Wartezeiten entfallen.
- Die für die Erhaltung der Strecke errichteten Begleitwege stehen auch Fußgängern und Radfahrern zur Verfügung.

Aufgrund dieser Aufzählung ist das öffentliche Interesse an der Schaffung ist gegenüber allfälligen öffentlichen Interessen der Gebietskörperschaften bzw. mit der Verletzung subjektiv-öffentlicher Rechte verbundenen Nachteilen von Parteien als überwiegend anzusehen. Schon alleine um den Erfordernissen des transeuropäischen Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnnetzes zu entsprechen ist davon auszugehen, dass bereits im Zusammenhang mit der Mitbewertung der Bestimmungen der § 31 ff festgestellt wurde, dass aufgrund des Ermittlungsverfahrens sowohl davon auszugehen ist, dass der durch die Ausführung und die Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der aus der Verletzung von vom Bund, von den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmenden Interessen für die Öffentlichkeit durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht, als auch dass der durch die Ausführung und die Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der den Parteien durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht.

Bei der erfolgten Interessensabwägung nach § 31f Z 2 EibG war davon auszugehen, dass der durch die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der den Parteien durch die Genehmigung des Vorhabens erwächst (Siehe dazu auch das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 14. November 2006, Zl. 2004/03/0053, zu § 35 Abs 3 EibG aF).

Aufgrund der ausgeführten Punkte ist daher zur Frage des öffentlichen Interesses am gegenständlichen Projekt zu bemerken, dass aufgrund des gesamten Verfahrensergebnisses jedenfalls davon auszugehen ist, dass die Interessen der Allgemeinheit am gegenständlichen Projekt die subjektiven Interessen Einzelner überwiegen. Somit ist jedenfalls das öffentliche Interesse am vorliegenden Projekt gegeben.

Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems

Die gegenständliche Hochgeschwindigkeitsstrecke ist im gegenständlichen Abschnitt Hengersdorf - Münchendorf Teil des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates in der Fassung der Entscheidung Nr. 884/2004/ EG

Dies bedeutet, dass auch die materiellrechtlichen Bestimmungen des 8. Teils des EisbG (§§ 86 ff) anzuwenden sind.

Entsprechende Zwischenberichte über die Kompatibilität für die Teilsysteme Infrastruktur (TSI Infrastruktur einschließlich TSI PRM und CCS) und Energie (TSI Energie) der Benannten Stelle „arsenal research“ (Notified Body 0849) waren den Einreichunterlagen angeschlossen

Zweck der oben angeführten Bestimmungen ist die Sicherstellung der Interoperabilität des konventionellen österreichischen Eisenbahnsystems mit dem übrigen transeuropäischen konventionellen Eisenbahnsystem.

Die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen richtet sich nach § 118 EisbG.

Gemäß § 118 EisbG müssen die Teilsysteme nach § 117 leg. cit. den grundlegenden Anforderungen entsprechen. Sofern eine einschlägige anzuwendende Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) im Sinne des § 106 leg. cit. vorliegt, ist die Interoperabilität eines Teilsystems im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen anhand dieser festzustellen.

Es wird darauf hingewiesen, dass nunmehr die Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (Zusammenführung der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG) am 18. Juli 2008 im Amtsblatt der EU veröffentlicht wurde und somit in Kraft getreten ist. Da die Mitgliedstaaten diese bis spätestens 19. Juli 2010 in nationales Recht umsetzen müssen und diese außerdem die Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG mit Wirkung zum 19. Juli 2010 aufhebt wird auf allfällige Auswirkungen auf allfällige künftige Änderungsverfahren bzw. das Betriebsbewilligungsverfahren für das gegenständliche Vorhaben hingewiesen. Durch die Zusammenfassung der beiden Richtlinien soll eine weitere Harmonisierung erreicht werden.

Genehmigungsvoraussetzungen nach dem Wasserrechtsgesetz

Gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000 ist im gegenständlichen Verfahren auch die Zuständigkeitsbestimmung des § 127 Abs 1 lit b WRG anzuwenden, wonach die Eisenbahnbehörde im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren, 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 sind. (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 öffentliche 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 bezwecken, neben der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung auch

einer gesonderten wasserrechtlichen Bewilligung. Dem Verfahren ist ein Vertreter der Wasserrechtsbehörde als Kommissionsmitglied beizuziehen.

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

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 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 teilkonzentrierten Verfahren gemäß § 24 Abs 3 UVP-G 2000 durch den Landeshauptmann zu behandeln. Hinzuweisen ist jedoch darauf, dass die bezughabenden 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 Umweltverträglichkeitsgutachten ist zu entnehmen, dass die Genehmigungskriterien des § 24f UVP-G 2000 sowie die im Rahmen des nach § 24 Abs 1 leg. cit. durchzuführenden Genehmigungsverfahrens anzuwendenden Verwaltungsvorschriften aus fachlicher Sicht eingehalten werden. Beim Bau der geplanten Gewässerquerungen sind Eingriffe in die Wasserläufe der betroffenen Gewässer gegeben. In diesem Zusammenhang sind auch die Bauprovisorien relevant. Das Projekt sieht aus wasserbautechnischer Sicht eine ordnungsgemäße Wiederherstellung der betroffenen Wasserläufe vor. Dies gilt auch für den umgelegten Abschnitt des Krottenbaches im Bereich der Verschwenkung der Aspangbahn. Nachdem die beanspruchten Uferbereiche im Vergleich zur Länge der Gewässer als geringfügig zu werten ist und gewässerbiologische Belange bei den Bauwerken, so weit aus technischer Sicht möglich, berücksichtigt werden, wird der Verlust von Uferbereichen als vertretbar eingestuft. Für den Flächenverlust beim Fischteich Hennersdorf werden ökologische Ausgleichsflächen geschaffen.

Das Vorhaben ist somit aus der Sicht der berührten, von der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie gem § 24 Abs 1 UVP-G 2000 zu behandelnden wasserrechtlichen Gesichtspunkte bewilligungsfähig. Was die auf Grund des § 105 WRG gebotene Berücksichtigung eines weiten Katalogs öffentlicher Interessen betrifft, genügt im vorliegenden Fall der Verweis auf das Umweltverträglichkeitsgutachten. Dieses belegt auch, dass sämtliche der im konkreten Fall in Betracht kommenden öffentlichen Interessen im Sinne des § 105 Abs 1 WRG gewahrt sind.

Es handelt sich weiters nicht um ein Vorhaben im Sinne des § 104a Abs 1 WRG (Vorhaben, bei denen mit dem Nichterreichen eines guten Grundwasserzustandes, eines guten ökologischen Zustandes oder gegebenenfalls eines guten ökologischen Potentials oder mit einer Verschlechterung des Zustandes eines Oberflächenwasser- oder Grundwasserkörpers zu rechnen ist, bzw. bei de-

nen durch Schadstoffeinträge mit einer Verschlechterung von einem sehr guten zu einem guten Zustand eines Oberflächenwasserkörpers zu rechnen ist). Die besonderen Abwägungsgründe des § 104a Abs 2 WRG waren daher nicht zu berücksichtigen. Hierzu wird auch auf die Aussagen im Umweltverträglichkeitsgutachten hingewiesen.

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 § 32 Abs 1 und § 38 Abs 1 WRG geprüft. Weitere wasserrechtliche Genehmigungen, welche nicht in die Zuständigkeit der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie fallen sind allenfalls durch den Landeshauptmann von Steiermark im Verfahren gemäß § 24 Abs 3 UVP-G zu erteilen.

Genehmigungsvoraussetzungen nach dem Mineralrohstoffgesetz

Das Ermittlungsverfahren hat folgendes ergeben:

Durch die Errichtung des geplanten Baus im Bergbauggebiet wird die Gewinnung des darin enthaltenen mineralischen Rohstoffs Ton, der den Anforderungen des § 3 Abs. 1 Z 4 MinroG entspricht, in Teilbereichen auf einer Fläche von ca. 2 ha unterbunden. Darüber hinaus ist auch eine Beeinträchtigung der Gewinnung des bergfreien mineralischen Rohstoffs im Bereich Veränderung der Größe des Teiches auf der Überschar Hennersdorf I gegeben.

Der schriftlichen Stellungnahme (Aktenvermerk) der Firma Wienerberger ist zu entnehmen, dass diese mit der Grundeinlöse grundsätzlich einverstanden ist. Entsprechende Verhandlungen darüber beginnen nach Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baubewilligung. Der Bergbauberechtigte nimmt somit offensichtlich die erhebliche Erschwerung der Gewinnungs- oder Speichertätigkeit auf sich.

Unter der Voraussetzung, dass ein entsprechend dimensionierter Sicherheitsstreifen zwischen Bahntrasse und dem künftigen Tieftagebau eingehalten wird, können Bodenverformungen mit nachhaltigen Auswirkungen auf die Trasse bzw. den Tieftagebau ausgeschlossen werden.

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

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

Da auf den verfahrensgegenständlichen Grundstücken noch keine Gewinnung mineralischer Rohstoffe aufgenommen wurde und aufgrund der o. a. Verordnung keine bergbauliche Inanspruchnahme der Grundstücke mehr rechtlich möglich ist, war die Bewilligung nicht zu versagen..

Auf die von der Projektwerberin vorgelegten Aktenvermerk mit Stellungnahme der Bergabauberichtigten (Wienerberger AG), der Bergabaubehörde sowie des Sachverständigen für Geologie und Hydrogeologie wird hingewiesen.

Im Hinblick auf die besonderen verfahrensrechtlichen Regelungen des § 153 Abs. 2 MinroG (Fiktion der Erteilung einer Bewilligung, wenn die Entscheidungsfrist nicht um maximal drei Monate verlängert wurde) ist festzuhalten, dass einerseits im teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren nur die materiellen Genehmigungsbestimmungen der Materiegesetze mit anzuwenden sind, andererseits auch die Bestimmung des § 24 Abs. 10 UVP-G 2000 zu beachten ist, wonach vor Abschluss der Umweltverträglichkeitsprüfung Genehmigungen nicht erteilt werden dürfen und nach den Verwaltungsvorschriften getroffenen Anzeigen keine rechtliche Wirkung zukommt. Im Hinblick auf diese Sonderbestimmung umfasst die gegenständliche Genehmigung ausdrücklich auch die Bewilligung im Sinne des §153 Abs 2 MinroG.

Genehmigungsvoraussetzungen nach dem Forstgesetz

Im Genehmigungsantrag wurde auch um die Mitbehandlung der dauernden Rodung im Sinne der §§ 17 ff iVm § 185 Abs 6 ForstG angesucht. Für die Errichtung des gegenständlichen Vorhabens wurde die Bewilligung zur Rodung im Gesamtausmaß von 16.672m² sowie 5.389m² vorübergehend somit insgesamt 22.061m² beantragt.

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

Hinsichtlich der vorhabensgemäß vorgesehenen Rodungsflächen im Ausmaß von 22.061m² wurde in der Umweltverträglichkeitserklärung ausgeführt, dass die betroffenen Waldbereiche entsprechend dem Waldentwicklungsplan eine hohe Schutz-, hohe Wohlfahrts- und geringe Erholungsfunktion aufweisen. Die Schutzwirkung der Waldflächen im gegenständlichen Projektbereich liegt insbesondere in der Windbremsung und im daraus resultierenden Schutz des Waldbodens selbst und angrenzender Ackerböden vor Winderosion. Die Bedeutung der Wohlfahrtswirkung ist im Lärmschutz, in der Staubauskämmung aus der Luft (Filterwirkung) und in der ausgleichenden Wirkung auf das Lokalklima der in der Nähe gelegenen Ortschaften oder angrenzender landwirtschaftlicher Flächen zu sehen.

Weiteres wurde seitens des Amtssachverständigen zusammenfassend ausgeführt, dass Nachteilige Wirkungen für den Wald sind nicht zu erwarten sind. Als Ersatzleistungen für den Verlust an Waldflächen In Summe stehen 22.061m² an dauerhaften und befristeten Rodungen Aufforstungen von 73.699m² gegenüber.

Aus diesen Ausführungen des forsttechnischen Amt sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten ergeben sich daher rechtlich folgende Schlussfolgerungen:

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

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

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

Im Hinblick auf die vom Gesetz gebotene Interessenabwägung ist festzuhalten, dass im Umweltverträglichkeitsgutachten ein entsprechender Bedarf am gegenständlichen Streckenausbau festgestellt wurde.

Das öffentliche Interesse an der Schaffung der gegenständlichen Eisenbahnanlage, ist gegenüber dem öffentlichen Interesse an der Erhaltung der zur Rodung vorgesehenen Flächen als Wald als überwiegend anzusehen. Insbesondere hat die gegenständliche Strecke auch weiterhin den Erfordernissen des interoperablen transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes zu entsprechen. Im Speziellen ist darauf zu verweisen, dass bereits im Zusammenhang mit der Mit-anwendung der Bestimmungen der § 31 ff EisebG festgestellt wurde, dass aufgrund des Ermittlungsverfahrens sowohl davon auszugehen ist, dass der durch die Ausführung und die Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der aus der Verletzung von vom Bund, von den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmenden Interessen für die Öffentlichkeit durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht, als auch dass der durch die Ausführung und die Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der den Parteien durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht.

Hinsichtlich der erforderlichen Wirkungen des Waldes gewährleistenden Waldausstattung ist auf die im Gutachten angeführten Ersatz- bzw. Ausgleichsmaßnahmen für den Verlust von Waldflächen bzgl. dauernder Rodung im Ausmaß von 73.699m² und der aufgrund der ansonsten im Wirkraum verloren gehenden Waldfunktionen hinzuweisen.

Weiters war bei der Abwägung zu berücksichtigen, dass trotz der hohen Schutz- und hohen Wohlfahrtsfunktion der von der Rodung betroffenen Waldflächen in der Umweltverträglichkeitserklärung nur von einer geringen Erheblichkeit für die Umwelt ausgegangen wird.

Die im Projekt vorgesehene Inanspruchnahme von Waldboden zu forstfremden Zwecken war somit in Mitwirkung des ForstG zu bewilligen.

In den Spruch wurde auch der Hinweis aufgenommen, dass durch die Mitwirkung der §§ 17ff ForstG das Erfordernis des Erwerbes der betreffenden Grundstücke und Rechte unberührt bleibt. Dieses Erfordernis dient lediglich der Klarstellung und ergibt sich aus § 19 Abs 8 ForstG. In diesem Zusammenhang ist auch zu berücksichtigen, dass der Antragstellerin das Enteignungsrecht gem. § 24f Abs 1a UVP-G 2000 iVm § 6 HIG zukommt. Dementsprechend könnten die im Spruch vorgeschriebenen Vereinbarungen mit Grundeigentümern von der Antragstellerin gegebenenfalls auch im Zwangswege durchgesetzt werden, sofern die (zwingend erforderlichen) Bemühungen um eine privatrechtliche Einigung scheitern sollten.

Die wirtschaftliche Beeinträchtigung der Waldeigentümer und deren Entschädigung ist nicht Gegenstand des Genehmigungsverfahrens gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000, sondern im Rahmen zivilrechtlicher Übereinkommen oder allfälliger Zwangsrechts und Entschädigungsverfahren zu klären.

Inbetriebnahme

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

Weiters ist jedenfalls die materiellrechtliche Genehmigungsbestimmung der §§ 34 ff im Zuge der zitierten Inbetriebnahmegenehmigung anzuwenden.

Hinsichtlich der Inbetriebnahmegenehmigung für das Gesamtvorhaben ist darauf hinzuweisen, dass wegen des Umfangs und der Komplexität des gesamten Vorhabens die Betriebsbewilligung nicht im Sinne des § 34a EisbG mit der Baugenehmigung mitverbunden werden könnte.

Für den mehrfachen Softwaretausch der Sicherungsanlage während der Bauphase wurde die Betriebsbewilligung unter der Bedingung der Ausstellung einer Erklärung einer gemäß § 40 EisbG verzeichneten oder dieser gleichzuhaltenden Person die Genehmigung für die Inbetriebnahme mitverbunden. Die Genehmigung der Inbetriebnahme tritt mit der Ausstellung bzw. Unterfertigung der § 40 EisbG-Person in Kraft. Die § 40 EisbG Erklärung ist unverzüglich der Behörde vorzulegen.

Änderungen der erteilten Genehmigung gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000 noch vor Errichtung und Inbetriebnahme des Vorhabens sind im Sinne des § 24g UVP-G 2000 noch durch die teilkon-

zentriert zuständige Behörde zu behandeln. Der Zuständigkeitsübergang an die nach den Materiegesetzten zuständigen Behörden erfolgt erst mit Verkehrsfreigabe des Vorhabens.

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

Nebenbestimmungen

Allgemeines

Soweit von den Parteien und Beteiligten und insbesondere den Sachverständigen die Aufnahme von Nebenbestimmungen (Vorschreibungen, Bedingungen und Auflagen) in den Genehmigungsbescheid gefordert wurde, ist darauf hinzuweisen, dass durch den Antrag der ÖBB-Infrastruktur Bau AG vom 15. Juni 2009 auch der Gegenstand des Verwaltungsverfahrens klar und eindeutig vorgegeben wird.

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

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

Zuletzt ist festzuhalten, dass das Umweltverträglichkeitsgutachten und die Verhandlungsschrift integrative Bestandteile des gegenständlichen Bescheides sind. Allfällige dort enthaltene Erläuterungen und Begründungen sind somit insbesondere bei der Auslegung des Spruches heranzuziehen.

Gutachten gemäß § 31a

Hinsichtlich des Aspekts der Einhaltung des Standes der Technik unter Berücksichtigung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes im Sinne des § 31a EisbG ist die Aufnahme von Nebenbestimmungen grundsätzlich nicht möglich, da aufgrund des vorliegenden Gutachtens gemäß § 31a EisbG, welchem im Zuge des Verfahrens nicht entgegengetreten wurde und an dessen Vollständigkeit, Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit seitens der Behörde keine Bedenken bestehen, jedenfalls von der Einhaltung der angeführten Kriterien auszugehen ist.

Umweltverträglichkeitsgutachten

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

Zwingende Maßnahmen werden aus Sicht der Sachverständigen als Voraussetzung für die Bestätigung der Umweltverträglichkeit gefordert. Diese werden von den UVP-Sachverständigen im Sinne des § 24c Abs. 5 Z. 1 UVP-G 2000 vorgeschlagen („die zur Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens vorgelegte Umweltverträglichkeitserklärung und andere relevante vom Projektwerber/ von der Projektwerberin vorgelegte Unterlagen sind nach dem Stand der Technik und dem Stand der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften in einer umfassenden und integrativen Gesamtschau und unter Berücksichtigung des Genehmigungskriterien des § 24f UVP-G 2000 aus fachlicher Sicht zu bewerten **und allenfalls zu ergänzen**“)

Empfohlene Maßnahmen sind jene, deren Umsetzung aus der Sicht der Sachverständigen sinnvoll wäre und zu einer Verbesserung der Umwelt- und Vorhabenssituation über das unbedingt erforderliche Ausmaß hinaus – führen würde. Rechtsgrundlage für diese Maßnahmen ist § 24c Abs. 5 Z. 3 UVP-G 2000, wonach die Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten Vorschläge für Maßnahmen gemäß § 1 Abs. 1 Z. 2 UVP-G 2000 zu machen haben (Die Sachverständigen haben „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“).

Hinsichtlich der empfohlenen Maßnahmen wird auf das UV-G und auf die Verhandlungsschrift vom 2. und 3. November 2009 sowie auf entsprechende Ausführungen in der Begründung dieses Bescheides verwiesen.

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

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass sämtliche Bescheidvoraussetzungen durch die Projektwerberin einzuhalten sind. Diese stellen neben den in den Spruch des Bescheides übernommenen Vorschriften der Sachverständigen vor allem auch sämtliche in der UVE, dem Bauentwurf, dem Umweltverträglichkeitsgutachten sowie der Verhandlungsschrift und sonstigen Unterlagen enthaltenen Bedingungen hinsichtlich Bau- und Betrieb des gegenständlichen Vorhabens dar.

Die Aufnahme von Auflagenvorschlägen, die bereits im Projekt enthalten und somit Projektsbestandteil sind ist daher ebenfalls entbehrlich.

Im Zuge der Verhandlung am 2. und 3. November 2009 erklärte die ÖBB-Infrastruktur AG in ihrer Schlussstellungnahme, dass die von den Sachverständigen im Rahmen des UVP – Gutachtens

erstatteten, zwingenden Auflagenvorschläge („Maßnahmenkatalog“) – mit Ausnahme der nachstehend angeführten Punkte – seitens der Antragstellerin akzeptiert und zum Projektinhalt erhoben werden (S. 68 und 69 der Verhandlungsschrift).

Folgende Maßnahmen wurden seitens der ÖBB-Infrastruktur AG nicht oder abgeändert zum Projektbestandteil erklärt:

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

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

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

Nr 147, da gesetzlich ohnehin vorgegeben **Nr 148**, da gesetzlich ohnehin vorgegeben **Nr 150**, da durch die SchIV nicht gefordert und somit ohne Rechtsgrundlage **Nr 156**, da durch die SchIV nicht gefordert und somit ohne Rechtsgrundlage **Nr 185**: Wegführungen sind im Bereich der Brücken über die Schwechat und den Heidbach nicht vorgesehen, daher ist diese Maßnahme obsolet. **Nr 189**, da gesetzlich ohnehin vorgegeben **Nr 190**, da gesetzlich ohnehin vorgegeben

Unter Berücksichtigung der Erklärungen der Antragstellerin sowie der Sachverständigen ist zu den nicht bzw. in abgeänderter Form von der Projektwerberin als Projektbestandteil übernommenen zwingenden Maßnahmen festzuhalten:

Nr. 16: Im Projekt sind keine Deponieflächen im Bereich von Siedlungsflächen geplant. Für den Fall, dass sich die Notwendigkeit ergibt Deponien anzulegen durch die Vorhabensänderungen mit nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können, ist seitens der Projektwerberin ein entsprechender Änderungsantrag gem § 24g Abs 2 UVP-G 2000 zu stellen. Der Rechtsmeinung der ÖBB-Infrastruktur Ag ist somit beizupflichten und war der Vorschlag nicht als Nebenbestimmung in den Bescheid zu übernehmen.

Nr. 40: Die Vorschreibung von präsumtiv in der Zukunft allenfalls existierenden Pflanzenschutzmitteln mit geringeren negativen Potential für die Umwelt als die derzeit verwendeten kann nicht als Nebenbestimmung in den Bescheid übernommen werden. Künftige, derzeit nicht voraussehbare ungewisse Entwicklungen können nicht Inhalt einer Nebenbestimmung sein, das sie den Bestimmtheitsgebot widersprechen. Darüber hinaus besteht für den Einsatz von Herbiziden keine Genehmigungspflicht durch die Eisenbahnbehörde. Der erste Teil des Auflagenvorschlages ist jedoch als empfohlene Maßnahme anzusehen.

Hinsichtlich der Auflagenvorschläge **Nr. 92-104** sowie **Nr. 106** wird auf die abgeänderten Auflagenvorschläge der Sachverständigen für Fischereiwirtschaft und Gewässerökologie in der Verhandlungsschrift (Seiten 61 – 64) , die von der Projektwerberin zum Projektbestandteil erklärt wurden, hingewiesen.

Die zwingenden Maßnahmenvorschläge **Nr. 147, 148, 189** und **190** waren, da gesetzlich geregelt, nicht als Nebenbestimmung in den Bescheid zu übernehmen.

Die Auflagenvorschläge **Nr 150** und **156** gehen, da die Begrenzung von Spitzenpegel des Schienenlärms in der SchiV nicht vorgesehen sind, mangels Rechtsgrundlage nicht in den bescheid übernommen werden. Sie sind jedoch als empfohlene Maßnahme anzusehen.

Maßnahmenvorschlag **Nr. 185** ist wegen projektgemäß nicht vorgesehenen Wegführungen sind im Bereich der Brücken über die Schwechat und den Heidbach obsolet.

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

1. Allgemeine Vorschreibung:

Gemäß § 24f Abs. 5 UVP-G 2000 idgF können in der Genehmigung angemessene Fristen für die Fertigstellung des Vorhabens, einzelner Teile davon oder für die Inanspruchnahme von Rechten festgesetzt werden. Gemäß der materiellrechtlichen Genehmigungsbestimmung des § 31g EiszB ist eine angemessene Frist festzusetzen, in der das Bauvorhaben auszuführen und der Betrieb zu eröffnen ist. Die Behörde kann die Fristen gemäß § 24f Abs 5. UVP-G 2000 aus wichtigen Gründen verlängern, wenn die Projektwerberin dies vor Ablauf beantragt. In diesem Fall ist der Ablauf der Frist bis zur rechtskräftigen Entscheidung oder zur Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes oder Verfassungsgerichtshofes über die Abweisung des Verlängerungsantrages gehemmt. Im Rahmen eines Verfahrens gemäß § 24g UVP-G 2000 können die Fristen von Amts wegen geändert werden.

Die Frist von 9 Jahren für die Realisierung eines Projektes dieser Größenordnung unter laufendem Betrieb wird seitens der Behörde als angemessen erachtet.

2. Vorschreibungen aus forstwirtschaftlicher Sicht:

Diesbezüglich wird auf die weiter oben erfolgten Ausführungen hinsichtlich der Genehmigungs Voraussetzungen nach dem Forstgesetz verwiesen. Es wurden nur die gemäß § 18 Abs 1 Z1 und 2 erforderlichen Nebenbestimmungen in den Spruch übernommen. Hinsichtlich der weiteren, im Umweltverträglichkeitsgutachten angeführten zwingenden Maßnahmen aus forsttechnischer Sicht wird darauf hingewiesen, dass diese seitens der Antragstellerin akzeptiert und zum Projektinhalt erhoben wurden und somit die Aufnahme als Nebenbestimmung in den Bescheid entbehrlich war.

Auseinandersetzung mit Einwendungen und Stellungnahmen

Allgemeines

Gemäß § 23c Abs 5 Z 2 UVP-G 2000 hat das Umweltverträglichkeitsgutachten sich mit den gemäß § 9 Abs 5, § 10 und § 24a UVP-G 2000 vorgelegten Stellungnahmen fachlich auseinander zu setzen, wobei gleichgerichtete oder zum gleichen Themenbereich eingelangte Stellungnahmen zusammen behandelt werden können. Nicht im Umweltverträglichkeitsgutachten wurden Fragestellungen behandelt, die einer fachlichen Auseinandersetzung nicht zugänglich sind, wie z.B. Fragen zur Finanzierung, Forderungen auf zivilrechtliche Vereinbarungen oder Übernahme sonstiger Kosten sowie sonstige reine Rechtsfragen.

Hinsichtlich der vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen zum Zeitpunkt der Verfahrenseinleitung bzw. der öffentlichen Auflage ist auf das vorliegende, einen integrativen Bestandteil dieses Bescheides bildenden Umweltverträglichkeitsgutachten und die darin enthaltenen gutachtlichen Äußerungen der Sachverständigen aus fachlicher Sicht zu verweisen. Die Auseinandersetzung mit den im Rahmen der öffentlichen Auflage eingelangten Stellungnahmen erfolgt im vorliegenden Umweltverträglichkeitsgutachten auf den Seiten 705 bis 892 (Fragebereich 4). Auf die so behandelten Stellungnahmen und Einwendungen wird an dieser Stelle daher nur insoweit eingegangen, als zu den Ausführungen im Umweltverträglichkeitsgutachten aus rechtlicher Sicht oder in Folge des weiteren Ermittlungsverfahrens unmittelbarer Ergänzungsbedarf besteht. In gleicher Weise wird bei im Rahmen der öffentlichen mündlichen Verhandlung vorgebrachten Stellungnahmen und Einwendungen auf die dementsprechenden Ausführungen der Sachverständigen verwiesen, die in der einen integrierenden Bestandteil dieses Bescheides bildenden Verhandlungsschrift über die öffentliche mündliche Verhandlung am 2. und 3. November 2010 festgehalten sind.

Bei dieser Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen werden jeweils die von den Sachverständigen als zwingend angesehenen Maßnahmen als gegeben vorausgesetzt. Ebenso ist zu berücksichtigen, dass zum Zeitpunkt der öffentlichen Auflage in den Stellungnahmen und Einwendungen Kritik an Inhalt der Antragsunterlagen geübt wurde, die von den Sachverständigen in weiterer Folge grundsätzlich geteilt bzw. als nachvollziehbar angesehen wurde, diese Kritik aber durch die Forderungen oder Darstellung der Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten (vgl. § 24c Abs 5 Z 1 UVP-G 2000: „aus fachlicher Sicht zu bewerten und allenfalls zu **ergänzen**“) oder durch ergänzende Angaben oder die Zusicherung der Umsetzung von zusätzlichen Maßnahmen durch die Antragstellerin als überholt anzusehen ist. Die Auseinandersetzung mit den im Rahmen der öffentlichen Auflage oder der öffentlichen mündlichen Verhandlung abgegebenen Stellungnahmen muss daher bei solchen Stellungnahmen, die zum Zeitpunkt der Einbringung derselben nachvollziehbare und berechtigte Kritik am Vorhaben äußerten, die Kritikpunkte aber in der Folge durch Anpassungen ausgeräumt wurden, zum Ergebnis, dass die Kritikpunkte aus der Sicht zum Zeitpunkt der Entscheidung entweder gar nicht mehr oder nicht im vorgebrachten Ausmaß zutreffen.

Soweit sich aus dem Ermittlungsverfahren (Umweltverträglichkeitsgutachten oder sonstigen Ausführungen der Sachverständigen unter Berücksichtigung der zwingenden Maßnahmen) ergibt, dass trotzdem Restbelastungen verbleiben werden, so wird dies im Anschluss an die Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen und den Sachverständigengutachten im Rahmen einer Gesamtbetrachtung entsprechend berücksichtigt.

Parteien

Im gegenständlichen Verfahren haben gemäß § 19 Abs 1 UVP-G neben der Projektwerberin Nachbarn, die nach den geltenden Verwaltungsvorschriften vorgesehenen Parteien sofern ihnen nicht schon als Nachbarn Parteistellung zukommt, die Umweltschutzorganisation, das wasserwirtschaftliche Planungsorgan, die Standortgemeinde sowie die an diese angrenzenden Gemeinden sofern diese von wesentlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt berührt sein können, Bürgerinitiativen und Umweltorganisationen Parteistellung.

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

Bürgerinitiativen erlangen erst nach entsprechender Konstituierung gemäß § 19 Abs 4 UVP-G 2000 während der öffentlichen Auflage Parteistellung als Formalpartei. Im gegenständlichen Verfahren haben sich die zwei, bereits angeführten Bürgerinitiativen konstituiert.

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

Im Zuge der Auflagefrist erfolgten keine Einwendungen anerkannter Umweltorganisationen.

Als geltende Verwaltungsvorschriften waren die materiellrechtlichen Genehmigungsbestimmungen des HIG, des EisbG, des WRG, des MinroG und des ForstG anzuwenden.

Beim Verfahren gemäß § 4 HIG handelt es sich um ein Anhörungs- und Stellungnahmerecht, welches jedoch nur der Antragstellerin Parteistellung verleiht. Gemäß § 31e EisbG sind im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren neben der Antragstellerin, die Eigentümer der betroffenen Liegenschaften, die an diesen dinglich Berechtigten, die Wasserberechtigten und die Bergwerksberechtigten und die Eigentümer der in den Bauverbotsbereich kommenden Liegenschaften Parteien. Im eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligungsverfahren gemäß § 34 ff EisbG ist das Eisenbahnunternehmen Partei. Weiters ist auf die Parteistellung von weiteren Formalparteien, z.B. dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat hinzuweisen. Gemäß § 153 MinroG sind der Bergwerksberechtigte, der Grundeigentümer sowie der Bewilligungswerber Parteien im Verfahren. Die Parteien im Rodungsverfahren werden in § 19 Abs 1 ForstG angeführt, dies sind im Wesentlichen der Waldeigentümer, der an der zur Rodung beantragten Waldfläche dinglich oder obligatorisch Berechtigte in Ausübung seines Rechtes.

Dem Bauentwurf für das gegenständliche Vorhaben sind jeweils gemäß § 31b Abs 1 Z 4 EisbG Unterlagen hinsichtlich der betroffenen Liegenschaften sowie die Eigentümer dieser Liegenschaften zu entnehmen, ebenso den Rodungsunterlagen im Sinne des ForstG.

Einwendung

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

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

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

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

Grundeinlöse

Generell ist zur Grundeinlösung folgendes festzuhalten:

Die Erteilung der Genehmigung durch die Behörde erfolgt unter der Voraussetzung des Erwerbes der erforderlichen Grundstücke und Rechte.

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

Enteignung

Fragen der Grundeinlösung, der Einräumung von Servituten, etc. sind grundsätzlich nicht Gegenstand des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens. Sofern keine einvernehmliche Lösung erzielt werden kann, hat die Konsenswerberin als Eisenbahnunternehmen die Möglichkeit, die Enteignung auf Grund der Bestimmungen des Eisenbahnteignungsentschädigungsgesetzes zu beantragen.

Anzumerken ist noch, dass für die Verwirklichung des Bauvorhabens neben der erforderlichen Genehmigung auch noch die Erlangung der Verfügungsberechtigung über die vom gegenständlichen Bauvorhaben betroffenen Grundstücke erforderlich ist. Dies kommt im Spruch des Bescheides auch entsprechend zum Ausdruck. Dem Antrag ist zu entnehmen, dass zum Teil Fremdgrund beansprucht wird. Die ÖBB-Infrastruktur AG erwartet für den Erwerb der benötigten Grundflächen eine vertragliche Einigung.

Enteignungen wurden von der Antragstellerin nicht beantragt. Die ÖBB-Infrastruktur AG hat als Eisenbahnunternehmen jedoch das Recht, im Bedarfsfall auch die Enteignung von für das Vorhaben erforderlichen Grundstücken zu beantragen. Enteignungen sind somit im Sinne der Bestimmungen des Eisenbahn- Enteignungsentschädigungsgesetzes, des HIG und des UVP-G 2000 in allfällig gesondert zu führenden Verfahren zu behandeln. Durch die Erteilung der gegenständlichen Genehmigung werden erforderliche privatrechtliche Einigungen nicht ersetzt. Sofern jedoch die ernsthaften Bemühungen des Eisenbahnunternehmens auf privatrechtliche Einigung zum Erwerb der erforderlichen Grundstücke und Rechte scheitern sollten, müsste das Eisenbahnunternehmen somit zusätzlich zur erteilten Genehmigung noch die Enteignung beantragen, um die erforderlichen Rechte zu erlangen. Da mit der Erteilung der Genehmigung das Überwiegen des öffentlichen Interesses über die widerstreitenden privaten Interessen nachgewiesen wurde, ist es einem Eigentümer verwehrt, sich in einem allfälligen nachfolgenden Enteignungsverfahren gegen die Enteignung mit dem Argument zu wehren, die Enteignung läge nicht im öffentlichen Interesse.

Nach § 4 EisbEG ist das Eisenbahnunternehmen verpflichtet, den Enteigneten für alle durch die Enteignung verbundenen Nachteile gemäß § 365 ABGB schadlos zu halten. Zur Ermittlung der Enteignungsentschädigung sind in Enteignungsverfahren Sachverständige zu bestellen. Vor Einleitung des Enteignungsverfahrens ist das Eisenbahnunternehmen überdies verpflichtet, mit dem Eigentümer entsprechende Verhandlungen über eine privatrechtliche Einigung zu führen. Ohne ernsthafte Bemühungen um eine privatrechtliche Einigung kann eine Enteignung nicht ausgesprochen werden. Diese Pflicht zur Führung von ernsthaften Bemühungen um eine privatrechtliche Einigung für die Grundeinlöse vor der Antragstellung gilt freilich nur für das Enteignungsverfahren, nicht aber für das gegenständliche UVP- und teilkonzentrierte Genehmigungsverfahren.

Genehmigungsverfahren können eingeleitet und die Genehmigung erteilt werden, auch wenn mit den Grundeigentümern noch keine Einlöseverhandlungen geführt wurden bzw. noch keine Einigung erzielt wurde. Dies gilt gemäß § 24a Abs 1 dritter Satz UVP-G 2000 im Hinblick auf das eingeräumte Enteignungsrecht insbesondere auch bei solchen Genehmigungsverfahren, bei denen sonst die Nachweise über Berechtigungen bereits bei Antragstellung erforderlich wären.

Abschließend ist darauf zu verweisen, dass im Hinblick auf allfällige spätere Enteignungsanträge der Eigentümer sein sämtliches Vorbringen zu den Projekten im gegenständlichen teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren anzubringen hat. Eine diesbezügliche Rechtsbelehrung durch den Verhandlungsleiter erfolgte ausdrücklich im Zuge der öffentlichen mündlichen Verhandlung.

Privatrechtliche Einwendungen

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

Soweit von Einwendern daher in den Stellungnahmen auf nicht bestehende, aber erforderliche privatrechtliche Übereinkommen zwischen Antragstellerin und Einwendern Bezug genommen wird, wird dies im Rahmen der Würdigung des Vorbringens im Sinne der Einwender so ausgelegt, als wäre damit allgemein eingewendet worden, dass die Nachteile, die der Partei aus der Realisierung des Vorhabens erwachsen, die öffentlichen Interessen an der Errichtung des Vorhabens überwiegen. Bei dieser Auslegung ist aber zu berücksichtigen, dass eine Einwendung in dieser Form der allgemein geltenden Konkretisierungspflicht nicht genügt. Es reicht nicht aus, bloß auf „offensichtliche“ Nachteile bzw. auf bestehende Vertragsverhältnisse mit Dritten zu verweisen. In derartigen Fällen kann die Behörde bei der Beurteilung der Nachteile der Fremdgrundinanspruchnahme nur jene Nachteile zu Grunde legen, die mit einer Fremdgrundinanspruchnahme grundsätzlich verbunden sind.

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

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

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

Gerichte berufen. Dies umfasst z.B. auch die Entscheidung über allfällige gerichtliche Verfahrenskosten.

Immissionen

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

Die Immissionsbelastung zu schützender Güter ist möglichst gering zu halten (§ 24f Abs 1 Z 2 UVP-G 2000). Bei Eisenbahnvorhaben ist die Zumutbarkeit einer Belästigung nach den bestehenden, besonderen Immissionsschutzvorschriften zu beurteilen. Für die Begrenzung der Schallimmissionen auf Grund des Schienenverkehrs ist für den Neubau und den wesentlichen Umbau von Strecken(teilen) die Schienenverkehrs-Immissionschutzverordnung (SchIV) anzuwenden. Diese Verordnung enthält einen aus Sicht des Nachbarnschutzes tragfähigen Kompromiss zwischen dem Schutz der Nachbarn vor Belästigungen durch Bahnlärm und den Interessen der Öffentlichkeit an der Verwirklichung des Bahnvorhabens. Diese Verordnung wurde vom (damaligen) Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr auf Grund eingehender medizinischer und lärmtechnischer Studien erlassen. Deren Anwendung ist daher für den Bereich des Lärmschutzes vor dem Schienenlärm an Eisenbahnstrecken auch im Verfahren gemäß UVP-G 2000 geboten.

Zu den einzelnen Stellungnahmen und Einwendungen wird ausgeführt:

Zur schriftliche Stellungnahme des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft , Sektion V, Allgemeine Umweltpolitik, Referat Umweltbewertung vom 05.06.2009 zu der übermittelten Umweltverträglichkeitserklärung

Hinsichtlich dieser Stellungnahme wird auf die in der einen integrierenden Bestandteil dieses Bescheides bildenden Umweltverträglichkeitsgutachten (Seiten 705 bis 715) festgehaltenen Aussagen der Sachverständigen verwiesen.

Hinsichtlich der zum Stellungnahmezeitpunkt aus der Sicht des BMLFUW noch ergänzungsbedürftigen Darstellungen zum Ist-Zustand und den Auswirkungen in einigen Bereichen ist im Allgemeinen auf die Ausführungen unter „Allgemeines“ oben und im Konkreten auf die im Zuge des Verfahrens erfolgten Verbesserungs- und Auskunftsaufträge sowie den daraus resultierenden Austausch bzw. die entsprechende Ergänzung der Unterlagen durch die Antragstellerin zu verweisen.

Zur schriftlichen Stellungnahme der Niederösterreichischen Umweltschutzbehörde vom 10.06.2009 sowie zur ergänzende Stellungnahme des Vertreters der NÖ Umweltschutzbehörde im Zuge der mündlichen Verhandlung am 02.11.2009

Auf die fachliche Beantwortung der Fragen durch die Sachverständigen im UVP-Gutachten wird hingewiesen. (Punkte 02.01 bis 02.07 auf den Seiten 715 bis 718 des Gutachtens).

Hinsichtlich des Prognosehorizonts 2025 (Punkt 02.01 des Gutachtens) wird auf die Aussage des Sachverständigen für Luftreinhaltung hingewiesen. Allgemein ist zu diesem Thema auszuführen, dass gemäß § 31b Abs 1 Z. 2 EISbG ein Bau- und Betriebsprogramm vorzulegen ist. Dieses Bau- und Betriebsprogramm beschreibt den Bau und Betrieb als „Programm“ bzw. „Prognose“ insoweit, als dies insbesondere für die Verkehrseinschätzung erforderlich ist. So erfolgt die Dimensionierung der erforderlichen Maßnahmen zur Einhaltung der Immissionsschutzkriterien für Lärm, Erschütterungen und Sekundärschall, elektromagnetische Felder sowie Staub- und Luftschadstoffe auf Basis der dem Projekt zugrundeliegenden Ausgangsdaten zum Verkehrsaufkommen.

Das vorgelegte Bau- und Betriebsprogramm und die darin enthaltenen Zugzahlen selbst sind somit kein Bestandteil der Genehmigung, wogegen die im Projekt festgelegten (bzw. allenfalls im Bescheid vorgeschriebenen) konkreten Immissionsschutzgrenzwerte einen Bestandteil der Genehmigung darstellen.

(Mögliche) Kapazitätsausweitungen, mit denen die der Trassenverordnung (nunmehr der Genehmigung gem § 24 Abs 1 UVP-G 2000) zugrunde liegenden Emissions- und Immissionsannahmen überschritten werden, lösen (erst) eine rechtliche Verpflichtung der Eisenbahnunternehmung im späteren Betrieb aus, entsprechende zusätzliche Schutzmaßnahmen zu ergreifen. (E des VfGH vom 13.12.2007, Zl. V87/06).

Somit sind auch bei aktueller Rechtslage die im Projekt festgelegten Grenzwerte vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen jedenfalls einzuhalten. Bei allfälligen Überschreitungen der festgelegten Immissionsgrenzwerte durch den Schienenverkehr hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen entsprechende Maßnahmen gemäß § 19 Abs 1 und 2 EISbG von sich aus zu treffen.

Hinsichtlich der seitens der Umweltanwaltschaft angesprochenen Spitzenpegel (Punkt 02.03 und 02.04 des Gutachtens) ist auszuführen, dass es sich bei der der SchIV um eine "besondere Immissionsschutzvorschrift" für Eisenbahntrassen iSd § 24f Abs 2 UVP-G 2000 handelt (vgl. hiezu obzitierte E des VfGH vom 13.12.2007, Zl. V87/06). Die Behörde gem § 24 Abs 1 UVP-G 2000 hat sich demgemäß bei der Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmbelästigungen von Nachbarn durch Eisenbahnvorhaben gemäß §24h Abs1 Z2 lit c UVP-G 2000 an den Grenzwerten der SchIV zu orientieren.

Die Grenzwerte der SchIV stellen sohin den im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit eines Projektes jedenfalls einzuhaltenden Mindeststandard dar. Eine Berücksichtigung bzw. Schutz von Spitzenpegeln ist in der SchIV nicht vorgesehen. Sofern im Hinblick auf den Schienenlärm die in der SchIV festgesetzten Grenzwerte eingehalten werden ist somit diesbezüglich von der Umweltverträglichkeit und Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens auszugehen. Daher ist auch die seitens der Umweltanwaltschaft geforderte zusätzliche humanmedizinische Beurteilung des Spitzenpegels beim Schienenlärm im Hinblick auf die Genehmigungsfähigkeit aufgrund der Einhaltung der rechtlich verbindlich festgelegten Grenzwerte des Vorhabens nicht erforderlich. Entsprechende zusätzliche Stellungnahmen und Forderungen des lärmtechnischen und medizinischen Sachverständigen vermögen an der hinsichtlich des Schienenlärms vorliegenden Umweltverträglichkeit nichts

zu ändern und sind im Sinne des § 1 Abs. 1 Z. 2 UVP-G 2000 als empfohlene Maßnahmen anzusehen. Deren Umsetzung wäre sinnvoll und würde zu einer Verbesserung der Umwelt- und Vorhabenssituation über das unbedingt erforderliche Ausmaß hinaus führen.

Zu Punkt 02.07 ist daher nochmals darauf hinzuweisen, dass gemäß § 24 f Abs 1 Z2 lit c iVm § 24 Abs 2 letzter Satz hinsichtlich des Schienenlärms bei Einhaltung der in der SchiV festgelegten Grenzwerte von keiner unzumutbaren Belästigung der Nachbarn und schon gar nicht von der Gefährdung von Leben und Gesundheit von Menschen ausgegangen werden kann und somit diesbezüglich von der Umweltverträglichkeit des Vorhabens auszugehen ist. Die Anwendung der Kriterien der SchiV widerspricht nach dem obzitierten E des VfGH vom 13.12.2007, Zl. V87/06 auch nicht der UVP-Richtlinie. Die SchiV zielt auf den Schutz von öffentlichem und privatem Gut und insbesondere des Lebens und der Gesundheit von Personen. Ihre Grenzwerte orientieren sich keineswegs allein daran, Lärmschutzmaßnahmen in einem wirtschaftlich vertretbaren Rahmen zu halten, sondern stellen eine ausreichende Grundlage für die von der UVP-Richtlinie geforderte Beschreibung und Bewertung unmittelbarer und mittelbarer lärmbedingter Auswirkungen eines Eisenbahnvorhabens auf den Menschen dar. Weiters wird seitens des VfGH ausgeführt, dass die Guidelines der WHO lediglich empfehlender Charakter haben.

Da durch das Projekt die Immissionsgrenzwerte für den Schienenlärm gemäß der Schienenverkehrslärm Immissionsschutzverordnung jedenfalls eingehalten werden, und das Vorhaben damit jedenfalls aus der Sicht des Schienenlärms als umweltverträglich anzusehen ist, konnte eine Berücksichtigung der Spitzenpegel und die verlangte Vorschreibung der zwingenden Maßnahmen in der gegenständlichen Genehmigung, mangels Rechtsgrundlage nicht erfolgen.

Somit ist hinsichtlich der Immissionen des Schienenlärms gemäß § 24f Abs 2 UVP-G 2000, letzter Satz bei Einhaltung der Grenzwerte der SchiV durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen von der Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens auszugehen.

Zur schriftlichen Stellungnahme von Günther und Karin Osswald, 2481 Achau vom 29.06.2009

Auf die fachliche Beantwortung der Fragen durch die Sachverständigen im UVP-Gutachten wird hingewiesen. (Punkte 03.01 bis 03.02 auf den Seiten 719 bis 721 des Gutachtens).

Die Grenzwerte der SchiV werden eingehalten und ist somit schon alleine aufgrund der Rechtslage hinsichtlich des Schienenlärms von keiner unzumutbaren Belästigung bzw. Gesundheitsgefährdung auszugehen. Auch seitens des humanmedizinischen Sachverständigen wird von keiner Gesundheitsgefährdung, weder in der Bauphase, noch in der Betriebsphase ausgegangen. Eine negative Auswirkung auf den Straßenlärm von der B 11 durch das Projekt nicht zu erwarten.

Die im Zuge der Projektrealisierung befürchteten Schäden durch die Wasserhaltungsmaßnahmen sind nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens, sondern nach deren allfälligen Eintritt auf zivilrechtlicher Basis zu behandeln. Auf die Ausführungen zu privatrechtlichen Einwendungen oben wird verwiesen. Es wird jedenfalls auf die Verpflichtung der Antragstellerin gemäß § 19 Abs 2

EisbG hingewiesen, wonach das Unternehmen Vorkehrungen zu treffen hat, dass durch den Bau, Bestand oder Betrieb der Eisenbahn keine Schäden an öffentlichem und privatem Gut entstehen. Aufgrund des positiven Gutachtens gemäß § 31a EisbG bzw. im Umweltverträglichkeitsgutachten wird von der Setzung entsprechender, allfällige Schäden vermeidender Vorkehrungen ausgegangen.

Eine Gefährdung der Standsicherheit des Gebäudes aufgrund der projektsgemäß vorgesehenen Wasserhaltungsmaßnahmen aus Sicht der Sachverständigen ausgeschlossen. Eine Beweissicherung des Gebäudes durch die Projektwerberin wird im Einvernehmen mit den Grundeigentümern erfolgen.

Stellungnahme des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft als Oberste Forstbehörde vom 14.05.2009

Seitens des BMLFUW wurde die Vollständigkeit der Rodungsunterlagen sowie die Antragslegitimation der ÖBB-Infrastruktur AG bestätigt. Ebenso besteht seitens des BMLFUW kein Einwand der Beiziehung eines forsttechnischen Amtssachverständigen des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung.

Zur schriftlichen Stellungnahme des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, Gruppe Verkehrs-Arbeitsinspektorat, BMVIT - IV/V1 (Schienenbahnen) vom 13.05.2010

Hinsichtlich dieser Stellungnahme wird auf die Aussagen im Gutachten gem § 31a EisbG, auf die entsprechenden Aussagen im Umweltverträglichkeitsgutachten (Seite 721), sowie auf die Einhaltung der Arbeitnehmerschutzbestimmungen oben getätigten Aussagen verwiesen.

Somit wird festgehalten, dass von der Antragstellerin zusammen mit dem Antrag ein Gutachten gemäß § 31a EisbG vorgelegt wurde. In diesem Gutachten sind nach § 31a EisbG auch die Belange des ArbeitnehmerInnenschutzes mitbehandelt worden. Aus dem vorgelegten Gutachten ist daher abzuleiten, dass die vorgelegten Unterlagen den angeführten Forderungen in inhaltlicher Hinsicht entsprechen.

Zur schriftlichen Stellungnahme von Ing. Wilhelm Radlinger, Hauptstraße 36, 2481 Achau vom 19.06.2009

Auf die fachliche Beantwortung der Fragen durch die Sachverständigen im UVP-Gutachten wird hingewiesen. (Punkte 06.01 bis 06.04 auf den Seiten 723 bis 724 des Gutachtens).

Hinsichtlich der projektsgemäßen Berührung der Drainagen und deren allfälliger Beschädigung wird auf die allgemeinen Ausführungen zu privatrechtlichen Einwendungen verwiesen. Fragen allfälliger Entschädigungen sind nicht Gegenstand des UVP- und teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens. Diese stellen zivilrechtliche Einwendungen dar und waren daher zurückzuweisen bzw. auf den Zivilrechtsweg zu verweisen. Auf die Ausführungen zu zivilrechtlichen Einwendungen oben wird hingewiesen. Die Einwendungen wurden seitens der Behörde als Nachteile angesehen,

die im Rahmen der Genehmigung mit den öffentlichen Interessen abzuwägen sind. Bei Abwägung der allenfalls bei Eintritt eines Schadens nach den zivilrechtlichen Bestimmungen durch die Projektwerberin zu ersetzen wäre, ist jedenfalls vom Überwiegen des das öffentliche Interesse an der Errichtung der Eisenbahn auszugehen.

Zur schriftlichen Stellungnahme von Hannelore Giel, Laxenburgerstraße 7, 2481 Achau, 30.06.2009

Auf die fachliche Beantwortung der Fragen durch die Sachverständigen im UVP-Gutachten wird hingewiesen. (Punkte 07.01 bis 07.03 auf den Seiten 724 und 725 des Gutachtens).

Hinsichtlich des Schienenlärms werden die Grenzwerte der SchIV jedenfalls eingehalten. Eine Berücksichtigung bzw. Schutz von Spitzenpegeln ist in der SchIV nicht vorgesehen und konnte daher die Maßnahme des humanmedizinischen Sachverständigen nicht in den Bescheid übernommen werden.

Die Gefahr von Bauwerksschäden an der Liegenschaft der Einschreiterin zufolge Bauarbeiten ist nach dem Umweltverträglichkeitsgutachten insgesamt als minimal (vertretbares Restrisiko) anzusehen und wird bei allfällig auftretende Schäden entsprechend zu entschädigen sein. Es ist somit jedenfalls vom Überwiegen des öffentlichen Interesses an der Realisierung des Vorhabens auszugehen.

Eine Veränderung des Grundwasserniveaus im Bereich der gegenständlichen Liegenschaft wird gemäß dem Umweltverträglichkeitsgutachten weder für die Bau- noch für die Betriebsphase zu erwarten. Ebenso sind achteilige Veränderungen aus der Sicht des Hochwasserschutzes sind nicht zu erwarten.

Zur schriftlichen Stellungnahme von Ing. Otto Riedmüller, Bahnstraße 2, 2481 Achau, 29.06.2009

Auf die fachliche Beantwortung der Fragen durch die Sachverständigen im UVP-Gutachten wird hingewiesen. (Punkte 08.01 bis 08.06 auf den Seiten 727 bis 730 des Gutachtens).

Hinsichtlich des Schienenlärms werden die Grenzwerte der SchIV für Wohnräume , teilweise unter Durchführung von objektseitigen Maßnahmen, jedenfalls eingehalten. Hinsichtlich der Bau verursachten Immissionen (Lärm, Erschütterungen, Luftschadstoffe) ist keine Gesundheitsgefährdung anzunehmen. Der allenfalls angeführte Wertverlust der Liegenschaft stellt eine privatrechtliche Einwendung dar, die nicht Gegenstand des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens gemäß §24 Abs 1 UVP-G ist. Auf die allgemeinen Ausführungen zu privatrechtlichen Einwendungen, oben, wird verwiesen.

Die Ausgestaltung der Strasse im Einfahrtsbereich ist Gegenstand eines noch abzuführenden straßenrechtlichen Verfahrens.

Während der Errichtung der Eisenbahnanlagen im Bereich der gegenständlichen Liegenschaft sind temporäre Beeinflussungen des Brunnens in Form von Absenkungen des Wasserstandes bzw. Einbußen in der Ergiebigkeit möglich. Im Falle einer tatsächlichen Beeinflussung sind entsprechende Ersatzmaßnahmen durch die ÖBB-Infrastruktur Bau AG vorzunehmen. Das öffentliche Interesse ist jedenfalls den allfällig möglichen, im Zuge eines Schadenfalles durch entsprechende kompensierende Ersatzmaßnahmen ausgeglichene allfällige Schäden als überwiegend anzusehen.

Fragen der Grundeinlöse sind nicht Gegenstand des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens gemäß § 24 Abs 1 UVP-G. Es ist auf die allgemeinen Anmerkungen oben zum Thema Grundeinlöse zu verweisen. Der erforderliche Umfang und Notwendigkeit der Grundinanspruchnahme, wie im Bauentwurf dargestellt, wird durch das Umweltverträglichkeitsgutachten bestätigt.

Hinsichtlich der projektspezifischen Berührung der Drainagen und deren allfälliger Beschädigung wird auf die allgemeinen Ausführungen zu privatrechtlichen Einwendungen verwiesen.

Zur schriftlichen Stellungnahme von Ing. Bernd und Ing. Karin Feichtinger Hauptstraße 42, 2482 Münchendorf, 01.07.2009

Die bezugshabende Stellungnahme wird im Umweltverträglichkeitsgutachten auf den Seiten 730 bis 732 (Punkt 09.01) aus fachlicher Sicht behandelt.

Hinsichtlich des Schienenlärms ist in der SchiV nur der Schutz der Wohnbevölkerung durch allenfalls zu errichtende bahnseitige oder objektseitige Maßnahmen vorgesehen. Zusätzlich wird auf das im Verfahren eingeholte und der Verhandlungsschrift zu entnehmende veterinärmedizinische Gutachten zu verweisen.

Zur schriftlichen Stellungnahme der Gemeinde Münchendorf, Trumauerstraße 1, 2482 Münchendorf vom 01.07.2009 sowie zur Stellungnahme im Zuge der öffentlichen mündlichen Verhandlung, vertreten von Herrn Bgm. Josef Ehrenberger, Trumauerstraße 1, 2482 Münchendorf:

Auf die fachliche Beantwortung der Fragen durch die Sachverständigen im UVP-Gutachten wird hingewiesen. (Punkte 08.01 bis 08.06 auf den Seiten 732 bis 737 des Gutachtens).

Die Ausgestaltung der Franz Hüttler Straße ist Gegenstand eines gesondert abzuführenden straßenrechtlichen Verfahrens.

Die Passierbarkeit der Unterführungen durch Inbetriebnahme der im Projekt vorgesehenen Pumpwerke auch im Fall einer möglichen Überflutungsgefahr gewährleistet.

Die Grenzwerte der SchiV für Wohnräume werden durch die im Projekt enthaltenen und dargestellten bahnseitigen und objektseitigen Maßnahmen eingehalten und ist somit schon alleine aufgrund der Rechtslage hinsichtlich des Schienenlärms von keiner unzumutbaren Belästigung bzw. Gesundheitsgefährdung auszugehen. Hinsichtlich Lärm- und Erschütterungen wird auf die erforderli-

chen Kontrollmessungen nach Inbetriebnahme verwiesen. Einschränkungen im Betriebsprogramm werden bei Hochleistungstrecken nicht vorgesehen.

Zusätzlich wirksame Lärmschutzmaßnahmen hinsichtlich des Schienenlärms sind nicht zu begründen. Auf die im Projekt und dem Umweltverträglichkeitsgutachten vorgesehenen und einen Projektbestandteil darstellenden Kontrollmessungen nach Betriebsaufnahme wird hingewiesen. Die Forderung nach Änderung der ausreichenden Lärmschutzmaßnahmen war somit als unbegründet abzuweisen.

Die Lärmimmissionen während der Bauzeit sowie die mögliche Erreichbarkeit sämtlicher Ortsteile war ebenfalls Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung und wurde der projektmäßige Bauablauf von den Sachverständigen als umweltverträglich gewertet. Das grundsätzliche Nacht- und Wochenendbauverbot ist ebenfalls Projektbestandteil.

Betriebliche Einschränkungen wie die Einschränkung des Güterverkehrs in der Nacht entsprechen nicht den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn im Sinne des § 3 Abs 1 HIG. Aus diesem Grund sind auch Beschränkungen im Hinblick auf Gefahrgutzüge nicht vorgesehen.

Zur schriftlichen Stellungnahme von Karl Unsinn, Lindenstraße 30 , 2362 Biedermannsdorf, 06.07.2009

Der Antrag und die öffentliche Auflage des Antrags, der Umweltverträglichkeitserklärung sowie der weiteren Unterlagen ist mit Edikt vom 20. Mai 2009 gemäß den Bestimmungen des § 24 Abs 8 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000) iVm § 9 leg. cit. und den Großverfahrensbestimmungen des §§ 44a ff des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes (AVG) ordnungsgemäß kundgemacht worden.

Das Edikt durch Verlautbarung im redaktionellen Teil zweier im Bundesland Niederösterreich weit verbreiteter Tageszeitungen (Kronen Zeitung und Kurier) und im „Amtsblatt zur Wiener Zeitung“ sowie durch Anschlag an der Amtstafel der im Edikt angeführten Standortgemeinden und im Internet (www.bmvt.gv.at) kundgemacht.

Eine darüber hinaus bestehende Informationspflicht der Behörde, der Gemeinde oder der Projektswerberin ist weder nach den Bestimmungen des UVP-G 2000 noch nach den Großverfahrensbestimmungen des AVG vorgesehen.

Eine Verlängerung der im Edikt angeführten Frist zur Stellungnahme wurde wegen der ordnungsgemäß erfolgten Kundmachung nicht gewährt.

Zur gemeinsamen schriftlichen Stellungnahme von Walter Koza, Franz Hütter-Gasse 3, 2482 Münchendorf Christine Koza, Franz Hütter-Gasse 3, 2482 Münchendorf, Manuela Placek geb. Koza, Franz Hütter-Gasse 3, 2482 Münchendorf Wilhelm Placek, Franz Hütter-Gasse 3, 2483 Münchendorf

Die bezughabende Stellungnahme wird im Umweltverträglichkeitsgutachten auf den Seiten 730 bis 746 (Punkte 12.01 bis 12.09) aus fachlicher Sicht behandelt.

Nach der ständigen Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes lässt sich weder aus dem HIG noch aus dem UVP-G 2000 eine gesetzliche Verpflichtung zur Wahl der im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit optimalen Trassenvariante ableiten. Die Grundlage für die Erlassung einer Trassenverordnung (nunmehr Trassengenehmigung) besteht in einem bestimmten, vom Eisenbahnunternehmen nach Maßgabe der "Erfordernisse einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn" geplanten Trassenprojekt, bei dessen Erstellung auf das Ergebnis einer Umweltverträglichkeitsprüfung Bedacht zu nehmen ist (siehe §3 Abs1 HIG), ohne dass daraus jedoch ein Vorrang für Projekte ableitbar wäre, bei denen unter Hintanstellung der Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit ausschließlich auf die bestmögliche Umweltverträglichkeit abgestellt würde. (E des VwGH vom 13.12.2007, ZI V87/06)

Somit wird der Behörde im Genehmigungsantrag ein konkretes Projekt bzw. eine konkrete Trassenvariante zur Entscheidung vorgelegt und nur für dieses konkrete Projekt bzw. diese konkrete Trassenvariante wird das Verfahren durchgeführt. Im Planungsprozess werden von der Projektwerberin jedoch meist mehrere Alternativen bzw. Lösungsmöglichkeiten erwogen. Wenn dies der Fall ist, so sind Angaben über diese vorhabensbezogenen Alternativen und die Auswahlgründe (umweltrelevante Vor- und Nachteile) für das schließlich ausgewählte und vorgelegte Projekt darzulegen, d.h. plausibel zu machen. Grundsätzlich ist es jedoch der Projektwerberin überlassen, ob und welche Alternativen sie prüft. Die Vor- und Nachteile des Unterbleibens (Nullvariante) des Vorhabens sind jedoch jedenfalls von der Projektwerberin darzulegen.

Auf die entsprechenden Ausführungen in der Umweltverträglichkeitserklärung sowie die fachliche Abwägung durch die Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten wird verwiesen. Entsprechende Trassenvarianten wurden hinreichend geprüft (verschiedene Höhenlage in Hennersdorf). Die jedenfalls erforderliche Darlegung der Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens wurde seitens der Projektwerberin in der Umweltverträglichkeitserklärung ausreichend dargestellt und im Umweltverträglichkeitsgutachten entsprechend positiv bewertet. Die erforderliche grundsätzliche Beibehaltung der derzeitigen Trasse durch bestandsnahe Zulegung eines zweiten Gleises wird durch die Sachverständigen insbesondere mit dem auch vorgesehenen Personenahverkehr und dem großen Flächenverbrauch einer Neubautrasse begründet.

Aktuelle Daten hinsichtlich des Güter- und Personenverkehrs waren seitens der Behörde nicht zu erheben, da diese keine Grundlage für die gegenständliche Genehmigung darstellen. Auf das im Bauentwurf enthaltene Betriebsprogramm und die entsprechenden Aussagen im Gutachten gem. §31a EISbG wird hingewiesen. Die Pottendorfer Linie kann nach Aussage der Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten nicht isoliert von der Südbahn gesehen werden, die bereits jetzt im Abschnitt von Wien-Meidling nach Wiener Neustadt stark belastet ist. Durch einen vollständigen zweigleisigen Ausbau der Pottendorfer Linie soll eine Ausweich- und Ergänzungstrecke zur Südbahn geschaffen werden.

Dem Umweltverträglichkeitsgutachten ist zu entnehmen, dass eine quantitative Beeinflussung des Brunnens weder in der Bau- noch in der Betriebsphase zu erwarten ist. Durch das erweiterte quantitative und qualitative hydrogeologische Beweissicherungsprogramm ist gewährleistet, dass jede Veränderung des Grundwasserkörpers, die allenfalls auf die baulichen Maßnahmen zurückgeführt werden kann, rechtzeitig erkannt und entsprechende Maßnahmen gesetzt werden können.

Aus dem Umweltverträglichkeitsgutachten ergibt sich weiters, dass die Grenzwerte der SchIV für den Schienenlärm bei Wohnräumen eingehalten werden. Durch den Schienenlärm liegt somit weder eine Gesundheitsgefährdung noch eine unzumutbare Belästigung der Nachbarn vor. Ebenso werden die Grenzwerte für den Schutz der Anrainer vor Erschütterungen und Sekundärschall eingehalten. Seitens des humanmedizinischen Sachverständigen sind Gesundheitsschädigungen durch projektbedingten Lärm und projektbedingte Erschütterungen nach den vorliegenden Prognosen, die noch messtechnisch überprüft werden, auszuschließen. Betriebliche Einschränkungen sind im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit der Strecke nicht vorgesehen. Darüber hinaus ist der Aussage des Sachverständigen für Humanmedizin zu entnehmen, dass durch Betriebsbeschränkungen der Güterverkehr auf die Straße verlagert würde.

Durch das Projekt wurde keine Veränderung der Hochwasserabflussverhältnisse angestrebt, dennoch kommt es projektsgemäß zu einer Verbesserung der Abflusssituation.. Eine entsprechende Entwässerung der Grundwasserwannen durch (auch notstromversorgte) Pumpwerke ist vorgesehen.

Die Parteistellung der Nachbarn gemäß § 24 Abs 8 UVP-G 2000 iVm § 19 Abs. 1 Z 1 leg. cit. können rechtswirksam Einwendungen nur gegen die Beeinträchtigung ihrer sich aus den Schutzgesetzen ergebenden subjektiv-öffentlichen Rechte erheben, nicht aber hinsichtlich aller öffentlichen Interessen oder gar der Wahrung der Rechtsordnung schlechthin. Nachbarn können nur insoweit subjektive Rechte geltend machen, als sie durch das Vorhaben in den Schutzgütern Leben, Gesundheit, Eigentum oder sonstigen dinglichen Rechten in ihrer Substanz und nicht bloß im Vermögen nachteilig beeinflusst werden. Die „Verschandelung“ des Ortsbildes“ sowie die Beeinträchtigung der Flora und Fauna stellt somit keine zulässige Einwendung von Nachbarn dar. Auf die bezug habende fachliche Auseinandersetzung zu diesen Fragen im Umweltverträglichkeitsgutachten wird hingewiesen.

Zur schriftlichen Stellungnahme der Gemeinde Achau Hauptstraße 23, 2481 Achau, 08.07.2009 sowie zur ergänzenden Stellungnahme im Zuge der öffentlichen mündlichen Verhandlung vertreten durch Herrn Vizebürgermeister Rudolf Moser, beide vertreten durch Dr. Heinrich Vana, RA in 1020, Taborstraße 10

Auf die fachliche Beantwortung der Fragen durch die Sachverständigen im UVP-Gutachten wird hingewiesen. (Punkte 13.01 bis 13.09 auf den Seiten 747 bis 758 des Gutachtens).

Zu der im Projekt enthaltenen Prognose der Zugzahlen ist auszuführen, dass gemäß § 31b Abs 1 Z. 2 EisbG ein Bau- und Betriebsprogramm vorzulegen ist. Dieses Bau- und Betriebsprogramm

beschreibt den Bau und Betrieb als „Programm“ bzw. „Prognose“ insoweit, als dies insbesondere für die Verkehrseinschätzung erforderlich ist. So erfolgt die Dimensionierung der erforderlichen Maßnahmen zur Einhaltung der Immissionsschutzkriterien für Lärm, Erschütterungen und Sekundärschall, elektromagnetische Felder sowie Staub- und Luftschadstoffe auf Basis der dem Projekt zugrundeliegenden Ausgangsdaten zum Verkehrsaufkommen.

Das vorgelegte Bau- und Betriebsprogramm und die darin enthaltenen Zugzahlen selbst sind somit kein Bestandteil der Genehmigung, wogegen die im Projekt festgelegten (bzw. allenfalls im Bescheid vorgeschriebenen) konkreten Immissionsschutzgrenzwerte einen Bestandteil der Genehmigung darstellen.

(Mögliche) Kapazitätsausweitungen, mit denen die der Trassenverordnung (nunmehr der Genehmigung gem § 24 Abs 1 UVP-G 2000) zugrunde liegenden Emissions- und Immissionsannahmen überschritten werden, lösen (erst) eine rechtliche Verpflichtung der Eisenbahnunternehmung im späteren Betrieb aus, entsprechende zusätzliche Schutzmaßnahmen zu ergreifen. (E des VfGH vom 13.12.2007, Zl. V87/06).

Somit sind die im Projekt festgelegten Grenzwerte für den Schienenlärm vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen jedenfalls einzuhalten. Bei allfälligen Überschreitungen der festgelegten Immissionsgrenzwerte durch den Schienenverkehr hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen entsprechende Maßnahmen gemäß § 19 Abs 1 und 2 EisbG von sich aus zu treffen.

Dass aufgrund des derzeitigen Betriebsprogramms zur Zeit kein Bahnlärm in der Nacht emittiert wird, ist rechtlich unbeachtlich. Aufgrund der derzeitigen Genehmigungslage wäre es der Projektwerberin möglich, auf der Bestandsstrecke in den Grenzen des § 19 Abs 2 EisbG, einen kapazitätsmäßig maximal möglichen Eisenbahnverkehr, einschließlich verstärktem Nachtverkehr, durchzuführen.

Die Nightnoise Guidelines der WHO haben lediglich empfehlender Charakter (E des VfGH vom 13.12.2007, Zl. V87/06), hinsichtlich des Schienenlärms sind nur die Grenzwerte der SchiV beachtlich.

Hinsichtlich der seitens der Gemeinde Achau angesprochenen Spitzenpegel (Punkt 13.03 und des Gutachtens) ist auszuführen, dass es sich bei der der SchiV um eine "besondere Immissionsschutzvorschrift" für Eisenbahntrassen im Sinne des § 24f Abs 2 UVP-G 2000 handelt (vgl. obzierte E des VfGH vom 13.12.2007, Zl. V87/06). Die Behörde gem § 24 Abs 1 UVP-G 2000 hat sich demgemäß bei der Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmbelastigungen von Nachbarn durch den Schienenlärm gemäß §24h Abs1 Z 2 lit c UVP-G 2000 an den Grenzwerten der SchiV zu orientieren.

Die Grenzwerte der SchiV stellen sohin den im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit eines Projektes jedenfalls einzuhaltenden Mindeststandard dar. Eine Berücksichtigung bzw. Schutz von Spitzenpegeln ist in der SchiV nicht vorgesehen. Sofern im Hinblick auf den Schienenlärm die in der

SchiV festgesetzten Grenzwerte eingehalten werden ist somit diesbezüglich von der Umweltverträglichkeit und Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens auszugehen. Daher ist auch die seitens der Gemeinde Achau geforderte zusätzliche humanmedizinische Beurteilung des Spitzenpegels beim Schienenlärm im Hinblick auf die Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens nicht erforderlich. Entsprechende zusätzliche Stellungnahmen und Forderungen des lärmtechnischen und medizinischen Sachverständigen vermögen an der hinsichtlich des Schienenlärms schon alleine aufgrund der Einhaltung der durch die Rechtsordnung konkret festgelegten Grenzwerte für Schienenlärmimmissionen und der diesbezüglich daher vorliegenden Umweltverträglichkeit nichts zu ändern. Die seitens der Sachverständigen vorgeschlagenen Maßnahmen sind daher im Sinne des § 1 Abs. 1 Z. 2 UVP-G 2000 als empfohlene Maßnahmen anzusehen. Deren Umsetzung wäre sinnvoll und würde zu einer Verbesserung der Umwelt- und Vorhabenssituation über das unbedingt erforderliche Ausmaß hinaus führen.

Es ist daher nochmals darauf hinzuweisen, dass gemäß § 24 f Abs 1 Z2 lit c iVm § 24 Abs 2 letzter Satz hinsichtlich des Schienenlärms bei Einhaltung der in der SchiV festgelegten Grenzwerte von keiner unzumutbaren Belästigung der Nachbarn und schon gar nicht von der Gefährdung von Leben und Gesundheit von Menschen ausgegangen werden kann und somit diesbezüglich von der Umweltverträglichkeit des Vorhabens auszugehen ist. Die Anwendung der Kriterien der SchiV widerspricht nach dem obzitierten E des VfGH vom 13.12.2007, Zl. V87/06 auch nicht der UVP-Richtlinie. Die SchiV zielt auf den Schutz von öffentlichem und privatem Gut und insbesondere des Lebens und der Gesundheit von Personen. Ihre Grenzwerte orientieren sich keineswegs allein daran, Lärmschutzmaßnahmen in einem wirtschaftlich vertretbaren Rahmen zu halten, sondern stellen eine ausreichende Grundlage für die von der UVP-Richtlinie geforderte Beschreibung und Bewertung unmittelbarer und mittelbarer lärmbedingter Auswirkungen eines Eisenbahnvorhabens auf den Menschen dar.

Da durch das Projekt die Immissionsgrenzwerte für den Schienenlärm gemäß der Schienenverkehrslärm Immissionsschutzverordnung jedenfalls eingehalten werden, und das Vorhaben damit jedenfalls aus der Sicht des Schienenlärms als umweltverträglich anzusehen ist, kann eine Berücksichtigung der Spitzenpegel und die verlangte Vorschreibung der zwingenden Maßnahmen in der gegenständlichen Genehmigung, mangels Rechtsgrundlage nicht erfolgen.

Dem Gutachten ist zu entnehmen, dass keine gesundheitsgefährdenden Lärm- und Erschütterungsimmissionen auftreten werden. Durch die Verlegung der B 11 mit Unterführung wird aufgrund der zusätzlich vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen (schallabsorbierende Auskleidung der Unterführung und der östlichen Rampe sowie Einsatz von Lärmschutzwänden an der äußeren Rampen-Brüstungen) eine negative Auswirkung auf den Straßenlärm von der B 11 im Freien weitgehend vermieden. Für Wohnobjekte an der Bahngasse ist der Einbau von Objektschutzmaßnahmen ab dem 1. OG. vorgesehen. Somit ist von keiner unzumutbaren Belästigung durch den Straßenlärm auszugehen.

Dem Gutachten ist weiters zu entnehmen, dass keine unzumutbaren Erschütterungen auftreten werden.

Die spätere Fahrplangestaltung ist nicht Gegenstand des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens gem § 24 Abs 1 UVP-G. Der von der Gemeinde geforderte Nutzen des Ausbaus für den Nahverkehr ist jedenfalls möglich.

Durch das gegenständliche Vorhaben sind unterbrochene Verkehrsanlagen und Wasserläufe, die durch den Bau der Eisenbahn gestört oder unbenützbare werden, nach dem Ergebnis des Verfahrens wiederherzustellen. Allfällige Einschränkungen des LKW-Verkehrs auf der B 16 sind nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens und werden allenfalls gesondert im einen straßenrechtlichen Verfahren zu behandeln sein. Auf die entsprechend kundgemachten Fahrverbote für den Schwerverkehr wird informativ hingewiesen.

Auf die allenfalls noch gesondert abzuführenden straßenrechtlichen Verfahren hinsichtlich des Baustellenverkehrs wird hingewiesen.

Das Vorhaben in der eingereichten Form ist nach Aussage des Umweltverträglichkeitsgutachten jedenfalls umweltverträglich.

Zu den Lärmschutzgrenzwerten für den Schienenlärm ist nochmals auf die Aussagen oben zu verweisen. Die Grenzwerte der SchIV werden eingehalten. Die Berücksichtigung von Spitzenwerten ist der SchIV nicht zu entnehmen. Daher konnte der Maßnahmenvorschlag des humanmedizinischen Sachverständigen nicht in den Bescheid übernommen werden, er ist jedoch als empfohlene Maßnahme anzusehen. Die Nightnoise Guidelines der WHO haben lediglich empfehlenden Charakter.

Anzumerken ist hier, dass Auflagen, Bedingungen und Befristungen nicht von den Sachverständigen vorgeschrieben werden. Die Sachverständigen haben Auflagenvorschläge bzw. Maßnahmen im Zuge des Ermittlungsverfahrens zu formulieren. Die Feststellung des Erfordernisses und die Übernahme von Auflagenvorschlägen in den Bescheid obliegt alleine der Behörde.

Dem Umweltverträglichkeitsgutachten ist zu entnehmen, dass durch die Verlegung der B 11 mit Unterführung aufgrund der zusätzlich vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen (schallabsorbierende Auskleidung der Unterführung und der östlichen Rampe sowie Einsatz von Lärmschutzwänden an der äußeren Rampen-Brüstungen) eine negative Auswirkung auf den Straßenlärm von der B 11 im Freien weitgehend vermieden wird. Für Wohnobjekte an der Bahngasse ist der Einbau von Objektschutzmaßnahmen ab dem 1. OG. vorgesehen. Somit ist von keiner unzumutbaren Belästigung durch den Straßenlärm auszugehen.

Nach Auskunft des wasserbautechnischen Amtssachverständigen ist eine ausreichende Sicherheit für die Entwässerung der Unterführung der B11 gegeben.

Eine Ortsumfahrung ist nicht Gegenstand des UVP- und teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens. Im Zusammenhang mit der Errichtung der Eisenbahn ist bloß im Sinne des § 20 EisbG die

Wiederherstellung der durch den Bau unterbrochenen Verkehrsverbindungen (nach dem Stand der Technik) wiederherzustellen. Dies ist nach Aussage des straßenverkehrstechnischen Sachverständigen gewährleistet. Hinsichtlich der Umweltauswirkungen wird die eingereichte Lösung als umweltverträglich bewertet.

Zur schriftlichen Stellungnahme von Mag. Gabriele Acin, Robert-Richter-Gasse 17/3, 2483 Münchendorf, 08.07.2009

Die bezughabende Stellungnahme wird im Umweltverträglichkeitsgutachten auf den Seiten 758 bis 760 (Punkte 14.01 bis 14.05) aus fachlicher Sicht behandelt.

Die Punkte 14.01, 14.02 und 14.03 stellen keine Einwendungen im Rechtssinne dar. Insbesondere sind Fragen allfälliger Entschädigungen (Punkt 14.01 – Wertverlust von Liegenschaften) auf Grund mündlicher Vereinbarungen mit dem Bauträger oder den ÖBB nicht Gegenstand des teilkonzentrierten UVP-Genehmigungsverfahrens und waren diese auf den Zivilrechtsweg zu verweisen bzw. zurückzuweisen.

Aus dem Sachverständigengutachten ist ersichtlich, dass Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik begrenzt werden und die Immissionsbelastung zu schützender Güter möglichst gering gehalten wird. Hinsichtlich Erschütterungen wird das Kriterium „guter Erschütterungsschutz“ eingehalten. Die Zunahme der Immission von Luftschadstoffen ist in der Bauphase zwar relevant, der entsprechende Grenzwert von 40 µg/m³ wird aber nicht erreicht – in der Betriebsphase ist die Zunahme irrelevant. Auch seitens des humanmedizinischen Sachverständigen liegt keine unzumutbare Belästigung der Nachbarn vor. Hinsichtlich des Schienenlärms werden die Grenzwerte der SchIV für Wohnräume jedenfalls eingehalten.

Gegenstand des teilkonzentrierten UVP-Genehmigungsverfahrens ist das eingereichte Projekt bzw. die eingereichte Trasse. Eine andere Trassenführung würde ein anderes Projekt darstellen. Gemäß § 1 Abs 3 UVP-G 2000 ist es Aufgabe der Umweltverträglichkeitsprüfung, die Vor- und Nachteile der von der Projektwerberin geprüften Alternativen sowie die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens darzulegen. Daraus ergibt sich, dass es der Projektwerberin überlassen ist, ob und welche Alternativen sie prüft. Da es sich beim gegenständlichen Vorhaben um einen Ausbau im Bestand handelt, war eine Alternativenprüfung im Bereich Münchendorf weder aus der Sicht der Projektwerberin, noch aus der Sicht der Sachverständigen erforderlich. Die jedenfalls erforderliche Darlegung der Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens wurde seitens der Projektwerberin in der Umweltverträglichkeitserklärung ausreichend dargestellt und im Umweltverträglichkeitsgutachten entsprechend positiv bewertet.

Zur Stellungnahme der Bürgerinitiative „Münchendorf gegen den Ausbau der Pottendorfer Linie als Hochleistungsstrecke“ vertreten durch Mag. Peter Hadler, Franz Hüttergasse 21, 2482 Münchendorf; vom 20.06.2009

Auf die fachliche Beantwortung der Fragen durch die Sachverständigen im UVP-Gutachten wird hingewiesen. (Punkte 15.01 bis 15.09 auf den Seiten 760 bis 766 des Gutachtens).

Gegenstand des teilkonzentrierten UVP-Genehmigungsverfahren ist das eingereichte Projekt bzw. die eingereichte Trasse. Eine andere Trassenführung würde ein anderes Projekt darstellen. Gemäß § 1 Abs 3 UVP-G 2000 ist es Aufgabe der Umweltverträglichkeitsprüfung, die Vor- und Nachteile der von der Projektwerberin geprüften Alternativen sowie die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens darzulegen. Daraus ergibt sich, dass es der Projektwerberin überlassen ist, ob und welche Alternativen sie prüft. Da es sich beim gegenständlichen Vorhaben um einen Ausbau im Bestand handelt, war eine Alternativenprüfung im Bereich Mündendorf weder aus der Sicht der Projektwerberin, noch aus der Sicht der Sachverständigen erforderlich. Die jedenfalls erforderliche Darlegung der Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens wurde seitens der Projektwerberin in der Umweltverträglichkeitserklärung ausreichend dargestellt und im Umweltverträglichkeitsgutachten entsprechend positiv bewertet. Die erforderliche grundsätzliche Beibehaltung der derzeitigen Trasse durch bestandsnahe Zulegung eines zweiten Gleises wird durch die Sachverständigen insbesondere mit dem auch vorgesehenen Personennahverkehr und dem großen Flächenverbrauch einer Neubautrasse begründet.

Aktuelle Daten hinsichtlich des Güter- und Personenverkehrs waren seitens der Behörde nicht zu erheben, da diese keine Grundlage für die gegenständliche Genehmigung darstellen. Auf das in den Projektunterlagen enthaltene Betriebsprogramm wird hingewiesen. Die Pottendorfer Linie kann nach Aussage der Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten nicht isoliert von der Südbahn gesehen werden, die bereits jetzt im Abschnitt von Wien-Meidling nach Wiener Neustadt stark belastet ist. Durch einen vollständigen zweigleisigen Ausbau der Pottendorfer Linie soll eine Ausweich- und Ergänzungsstrecke zur Südbahn geschaffen werden.

Ein generelles Hochwasserprojekt ist nicht Gegenstand des Verfahrens. Das vorliegende UVP-Infrastrukturprojekt berücksichtigt Anforderungen des Hochwasserschutzes durch Bau einer entsprechend dimensionierten Flutbrücke und Eisenbahnbrücke über die Triesting. Dadurch kommt es, wie dem Umweltverträglichkeitsgutachten zu entnehmen ist, zu einer Verbesserung der Abflusssituation

Eine quantitative Beeinflussung der Brunnen ist weder in der Bau- noch in der Betriebsphase zu erwarten. Die entsprechenden Beweissicherungen bzw. bei allfälligen Schäden die erforderliche Durchführung von Ersatzmaßnahmen sind vorgesehen.

Aus dem Umweltverträglichkeitsgutachten ergibt sich, dass die Grenzwerte der SchIV für den Schienenlärm bei Wohnräumen eingehalten werden. Durch den Schienenlärm liegt somit weder eine Gesundheitsgefährdung noch eine unzumutbare Belästigung der Nachbarn vor. Ebenso werden die Grenzwerte für den Schutz der Anrainer vor Erschütterungen und Sekundärschall eingehalten. Seitens des humanmedizinischen Sachverständigen sind Gesundheitsschädigungen durch projektbedingten Lärm und projektbedingte Erschütterungen nach den vorliegenden Prognosen, die noch messtechnisch überprüft werden, auszuschließen. Betriebliche Einschränkungen sind im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit der Strecke nicht vorgesehen. Darüber hinaus würde durch Betriebsbeschränkungen der Güterverkehr auf die Straße verlagert werden.

Dem Umweltverträglichkeitsgutachten ist zu entnehmen, dass Eingriffe in die Tier- und Pflanzenwelt der Triestingauen durch das Vorhaben nicht gegeben sind und dass die Zerschneidung des Ortsgebietes bereits heute durch die Trasse besteht und mit dem Ausbau der Pottendorfer Linie diese Trennung der Siedlungsteile zumindest teilweise aufgehoben wird. Die Erreichbarkeit der Siedlungsgebiete wird durch die niveaufreien Verbindungen auf Straßen und Wegen optimiert und gesichert.

Der Einwand hinsichtlich der wirtschaftlichen Betroffenheit von Gastronomiebetrieben ist nicht hinreichend konkretisiert, hinsichtlich der Irritation von Reitpferden wird auf die Aussagen hierzu im Umweltverträglichkeitsgutachten sowie auf das gesonderte veterinärmedizinische Gutachten (Verhandlungsschrift S 19 – S 22 verwiesen. Nach Aussage der Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten sind Gastgärten in diesen Bereich nicht betroffen.

Zu der im Zuge der öffentlichen mündlichen Verhandlung erhobenen Einwendung, bei dem gegenständlichen Projekt liege eine nach dem UVP-G 2000 unzulässige Stückelung vor ist das Folgende auszuführen:

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass es die Antragstellerin in der Hand hat, den Umfang eines Vorhabens zu definieren. Die Behörde ist bei einem antragsbedürftigen Verfahren an die Vorgaben der Projektwerberin gebunden. Dies ist jedoch dadurch beschränkt, dass Vorhaben nicht missbräuchlich (zur Vermeidung einer UVP) gestückelt werden dürfen.

Im Bereich der Pottendorfer Linie ist neben den verfahrensgegenständlichen Abschnitt noch der Abschnitt Münchendorf – Wampersdorf eingleisig ausgebaut.

In einem Verfahren nach dem UVP-G 2000 ist die Umweltverträglichkeit eines Vorhabens zu prüfen. Der Vorhabensbegriff ist nach § 2 Abs. 2 UVP-G 2000 zu beurteilen. Demnach definiert sich Vorhaben in der Errichtung einer Anlage oder ein sonstiger Eingriff in Natur und Landschaft unter Einschluss sämtlicher damit in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehender Maßnahmen. Ein Vorhaben kann eine oder mehrere Anlagen oder Eingriffe umfassen, wenn diese in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehen.

Nach der ständigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ist bei der Beurteilung, ob ein eingereichter Teilabschnitt eines größeren Eisenbahnprojektes für sich als Vorhaben im Sinne des § 2 Abs. 2 UVP-G zu beurteilen ist, die Sachlichkeit der Abgrenzung und der Umstand maßgeblich, ob der Grund für die Stückelung der Strecke lediglich die Vermeidung eines Verfahrens nach dem UVP-G 2000 ist (VwGH v. 20.3.2003, ZI. 2000/03/0004 zur Stückelung zur Vermeidung eines Vorhabens nach dem UVP-G 2000). Weiters ist u. a. auch dem Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes vom 28. Juni 2001, ZI. V 51/00, zu entnehmen, dass es einer Begrenzung und Teilung eines Vorhabens an der sachlichen Rechtfertigung fehlt, wenn der Grund für die Stückelung einer Strecke lediglich die Vermeidung eines Verfahrens nach dem UVP-G 2000 ist.

Ein räumlicher Zusammenhang des eingereichten Vorhabens mit dem Nachbarabschnitt „Münchendorf – Wampersdorf“ ist unbestreitbar. Dieser Abschnitt befindet sich aber derzeit erst in der Phase der Trassenfindung, d .h. es liegt hier noch nicht einmal eine konkrete Trassenauswahl vor, während der gegenständliche Abschnitt bis zur Antragsreife fertig geplant wurde. Weiters ist der gegenständliche Abschnitt für sich betriebswirksam.

Agrund der jedenfalls vorliegenden zeitlichen Differenz zwischen den einzelnen Abschnitten ist ein sachlicher Zusammenhang mit dem gegenständlichen Vorhaben im weiten kumulativen Vorhabensbegriff des § 2 Abs. 2 UVP-G 2000 nicht gegeben, es gibt nur einen räumlichen Zusammenhang. Die Genehmigung des verfahrensgegenständlichen Abschnittes erfolgt im Rahmen eines UVP-Verfahrens. Nach Anschluss der Planung für den Nachbarabschnitt wird es dann Aufgabe der ÖBB-Infrastruktur AG sein, die entsprechenden Schritte nach dem UVP-G 2000 zu setzen und die erforderlichen Anträge zu stellen. Eine Stückelung zur Vermeidung der UVP liegt somit nicht vor.

Der zitierte § 18a UVP-G 2000 legt fest, dass bei Vorhaben, die mehr als 3 Standortgemeinden betreffen, nach Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung die einzelnen Abschnitten gesondert genehmigt werden können. Ein in der erforderlichen Tiefe (Vorliegen der Genehmigungsvoraussetzungen für die Trassenentscheidung nach dem HIG i. S. des § 24f Abs 10 UVP-G 2000) geplantes Vorhaben Hennersdorf – Wampersdorf liegt aber (noch) nicht vor.

Inwiefern die gesonderte Behandlung der beiden Abschnitte zu einer sachlich nicht gerechtfertigten Ungleichbehandlung führen soll, kann seitens der Behörde nicht nachvollzogen werden.

Seitens der Projektwerberin wurde ausdrücklich kein Mediationsverfahren gem. § 16 Abs 2 iVm § 24 Abs 7 UVP-G 2000 beantragt. Da die Unterbrechung des Verfahrens für die Einschaltung eines Mediationsverfahrens nur auf Antrag der Projektwerberin möglich ist, kann der Anregung der Bürgerinitiative durch die Behörde hier nicht gefolgt werden.

Hinsichtlich des Schienenlärms wird auf die Stellungnahme des lärmschutztechnischen Sachverständigen verwiesen, wonach durch die im Einreichprojekt vorgesehenen bahnseitigen Lärmschutzmaßnahmen die lärmschutztechnischen Kriterien der Schienenverkehrslärmimmissionschutzverordnung (SchIV) (in allen Gemeinden) für Wohnräume eingehalten werden. Die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nach SchIV wird überdies durch Kontrollmessungen nach Inbetriebnahme überprüft werden.

Durch den Einbau von Schalldämmflütern kommt es auch an heißen Tagen bzw. Nächten zu keiner medizinisch nicht zu vertretbaren Belastung.

Einschränkungen im Betriebsprogramm, wie die geforderte Geschwindigkeitsbeschränkung von 70 km/h in den Nachtstunde, werden bei Hochleistungsstrecken nicht vorgesehen. Diese entsprechen nicht den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn im Sinne des § 3 Abs 1 HIG.

Das gegenständliche Eisenbahnprojekt und das Hochwasserschutzprojekt des Landes NÖ sind aufeinander abgestimmt. Dem Umweltverträglichkeitsgutachten ist zu entnehmen, dass es durch das gegenständliche Eisenbahnprojekt jedenfalls zu keiner Verschlechterung der Abflusssituation kommt, gleichgültig ob das Hochwasserprojekt verwirklicht wird oder nicht.

Der Antrag der Bürgerinitiative „Münchendorf gegen den Ausbau der Pottendorfer Linie als Hochleistungsstrecke“ vom 12.02.2010 mit einer Entscheidung im UVP Verfahren, GZ. BMVIT-820.301/0013-IV/SCH2/2009, bis zum Abschluss dieser Verhandlungen über die Lärmschutzplanung in Münchendorf zu warten, bzw. das Verfahren bis zu diesem Zeitpunkt zu unterbrechen. wird mangels Rechtsgrundlage abgewiesen.

Zur gemeinsamen schriftlichen Stellungnahme von Mag . Peter Hadler, Mag. Evelyn Hadler Franz Hüttergasse 21, 2482 Münchendorf, 09.06.2009

Auf die fachliche Beantwortung der Fragen durch die Sachverständigen im UVP-Gutachten wird hingewiesen. (Punkte 16.01 bis 15.07 auf den Seiten 767 bis 769 des Gutachtens).

Gegenstand des teilkonzentrierten UVP-Genehmigungsverfahrens ist das eingereichte Projekt bzw. die eingereichte Trasse. Eine andere Trassenführung würde ein anderes Projekt darstellen. Gemäß § 1 Abs 3 UVP-G 2000 ist es Aufgabe der Umweltverträglichkeitsprüfung, die Vor- und Nachteile der von der Projektwerberin geprüften Alternativen sowie die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens darzulegen. Daraus ergibt sich, dass es der Projektwerberin überlassen ist, ob und welche Alternativen sie prüft. Da es sich beim gegenständlichen Vorhaben um einen Ausbau im Bestand handelt, war eine Alternativenprüfung im Bereich Münchendorf weder aus der Sicht der Projektwerberin, noch aus der Sicht der Sachverständigen erforderlich. Die jedenfalls erforderliche Darlegung der Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens wurde seitens der Projektwerberin in der Umweltverträglichkeitserklärung ausreichend dargestellt und im Umweltverträglichkeitsgutachten entsprechend positiv bewertet. Die erforderliche grundsätzliche Beibehaltung der derzeitigen Trasse durch bestandsnahe Zulegung eines zweiten Gleises wird durch die Sachverständigen insbesondere mit dem auch vorgesehenen Personennahverkehr und dem großen Flächenverbrauch einer Neubautrasse begründet.

Aktuelle Daten hinsichtlich des Güter- und Personenverkehrs waren seitens der Behörde nicht zu erheben, da diese keine Grundlage für die gegenständliche Genehmigung darstellen. Auf das in den Projektunterlagen enthaltene Betriebsprogramm wird hingewiesen. Die Pottendorfer Linie kann nach Aussage der Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten nicht isoliert von der Südbahn gesehen werden, die bereits jetzt im Abschnitt von Wien-Meidling nach Wiener Neustadt stark belastet ist. Durch einen vollständigen zweigleisigen Ausbau der Pottendorfer Linie soll eine Ausweich- und Ergänzungsstrecke zur Südbahn geschaffen werden.

Ein generelles Hochwasserprojekt ist nicht Gegenstand des Verfahrens. Das vorliegende UVP-Infrastrukturprojekt berücksichtigt Anforderungen des Hochwasserschutzes durch Bau einer entsprechend dimensionierten Flutbrücke und Eisenbahnbrücke über die Triesting. Dadurch kommt

es, wie dem Umweltverträglichkeitsgutachten zu entnehmen ist, zu einer Verbesserung der Abflusssituation.

Der Brunnen (BR-MDF01) auf der angeführten Liegenschaft Franz-Hütter-Gasse 21, 2482 Münchendorf, kommt außerhalb von prognostizierten quantitativen Einflussbereichen zu liegen.

Aus dem Umweltverträglichkeitsgutachten ergibt sich, dass die Grenzwerte der SchIV für den Schienenlärm bei Wohnräumen eingehalten werden. Durch den Schienenlärm liegt somit weder eine Gesundheitsgefährdung noch eine unzumutbare Belästigung der Nachbarn vor. Ebenso werden die Grenzwerte für den Schutz der Anrainer vor Erschütterungen und Sekundärschall eingehalten. Seitens des humanmedizinischen Sachverständigen sind Gesundheitsschädigungen durch projektbedingten Lärm und projektbedingte Erschütterungen nach den vorliegenden Prognosen, die nach Betriebsaufnahme noch messtechnisch überprüft werden, auszuschließen. Betriebliche Einschränkungen sind im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit der Strecke nicht vorgesehen und widersprechen diese den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn im Sinne des § 3 Abs 1 HIG . Darüber hinaus würde durch Betriebsbeschränkungen der Güterverkehr auf die Straße verlagert werden.

Dem Umweltverträglichkeitsgutachten ist zu entnehmen, dass Eingriffe in die Tier- und Pflanzenwelt der Triestingauen durch das Vorhaben nicht gegeben sind. Eine Zerschneidung des Ortsgebietes über das heutige Maß hinaus tritt nicht ein. Darüber hinaus stellt dies keine den Nachbarn nach den UVP-G 2000 zulässige Einwendung dar.

Hinsichtlich der in der Verhandlung auch im eigenen Namen vorgebrachten Einwendungen wird auf die Ausführungen hiezu zur Stellungnahme der Bürgerinitiative „Münchendorf gegen den Ausbau der Pottendorfer Linie als Hochleistungsstrecke“ verwiesen.

Zur schriftlichen Stellungnahme von Mag. Eveline Kroiher, Himbergerstr. 10-12/5/3, 2482 Münchendorf vom 07.07.2009

Die bezug habende Stellungnahme wird im Umweltverträglichkeitsgutachten auf den Seiten 770 bis 775 (Punkte 17.01 bis 17.05) aus fachlicher Sicht behandelt.

Hinsichtlich des Baulärms und der Belastung durch Luftschadstoffe in der Bauphase werden Leben und Gesundheit von Menschen nicht gefährdet bzw. unzumutbar belästigt. Hinsichtlich des Schienenlärms werden die Grenzwerte der SchIV für Wohnräume eingehalten.

Fragen allfälliger Entschädigungen (Wertverlust von Liegenschaften) sind nicht Gegenstand des teilkonzentrierten UVP-Genehmigungsverfahrens und waren diese daher auf den Zivilrechtsweg zu verweisen bzw. zurückzuweisen.

Der Einbau von durchsichtigen Lärmschutzwände, da nicht hochschallabsorbierend wird seitens der lärmtechnischen Sachverständigen nicht empfohlen und wäre diese Möglichkeit im Hinblick auf Einhaltung der Messwerte zu prüfen.

Ein generelles Hochwasserprojekt ist nicht Gegenstand des Verfahrens. Das vorliegende UVP-Infrastrukturprojekt berücksichtigt Anforderungen des Hochwasserschutzes durch Bau einer entsprechend dimensionierten Flutbrücke und Eisenbahnbrücke über die Triesting. Dadurch kommt es, wie dem Umweltverträglichkeitsgutachten zu entnehmen ist, zu einer Verbesserung der Abflusssituation.

Betriebliche Einschränkungen wie ein Einschränken der Taktfrequenz, Geschwindigkeitsbeschränkungen für die durchfahrenden Züge (vor allem in der Nacht, an Wochenenden und Feiertagen) in, vor und nach Münchendorf sowie Gewichtslimits für die durchfahrenden Züge entsprechen nicht den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn im Sinne des § 3 Abs 1 HIG. Aus diesem Grund sind auch Beschränkungen im Hinblick auf Gefahrgutzüge nicht vorgesehen.

Zur gemeinsame Stellungnahme von Karin Baumgartner und Ing. Johannes Würstl Untere – Ortsstraße 44, 2481 Achau; 25.06.2009

Auf die fachliche Beantwortung der Fragen durch die Sachverständigen im UVP-Gutachten wird hingewiesen. (Punkte 18.01 bis 18.04 auf den Seiten 775 bis 777 des Gutachtens).

Gegenstand des Verfahrens ist das eingereichte Vorhaben. Eine Ortsumfahrung Achau ist im gegenständlichen Verfahren nicht vorgesehen. Gemäß § 20 EisbG sind Verkehrsanlagen die durch den Bau der Eisenbahn gestört oder unbenützlich werden vom Eisenbahnunternehmen nach dem Ergebnis des eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahrens auf seine Kosten in geeigneter Weise wiederherzustellen. Die im Projekt vorgesehene Planung ist gemäß dem § 31a EisbG - Gutachten und dem Umweltverträglichkeitsgutachten geeignet.

Die Linienführung der Pottendorfer Linie ist so gestaltet, dass eine Anbindung der Aspangbahn später möglich ist, eine Realisierung ist derzeit aber nicht geplant. Ein räumlicher Zusammenhang ist bei einer allfällig späteren Errichtung einer Schleife zur Aspangbahn zwar gegeben, aufgrund des ungewissen Realisierungszeitraums ist jedoch derzeit kein sachlicher Zusammenhang gegeben. Somit erfolgt auch keine unzulässige Stückelung zur Vermeidung einer Umweltverträglichkeitsprüfung.

Durch das gegenständliche Vorhaben sind unterbrochene Verkehrsanlagen und Wasserläufe, die durch den Bau der Eisenbahn gestört oder unbenützlich werden, nach dem Ergebnis des Verfahrens wiederherzustellen. Allfällige Einschränkungen des LKW-Verkehrs auf der B 16 sind nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens und werden allenfalls gesondert im einen straßenrechtlichen Verfahren zu behandeln sein. Auf die die kundgemachten Fahrverbote für den Schwerverkehr wird informativ hingewiesen.

Die Werte bei dem Objekts liegen insgesamt deutlich unter dem Grenzwert der SchIV von 50 dB, sodass die Durchführung zusätzlicher Untersuchungen für den Nachbarbereich nicht erforderlich ist.

Zur Gemeinsamen Stellungnahme von Hartwig und Inge Osswald, Bahnstraße 16, 2481 Achau vom 06.07.2009

Auf die fachliche Beantwortung der Fragen durch die Sachverständigen im UVP-Gutachten wird hingewiesen. (Punkte 19.01 bis 19.14 auf den Seiten 775 bis 782 des Gutachtens).

Aus dem Gutachten ergibt sich, dass sämtliche projektbedingte Immissionsbelastungen weder das Leben und die Gesundheit gefährdet werden, noch zu unzumutbaren Belästigungen führen. Aus dem Umweltverträglichkeitsgutachten ergibt sich, dass die Grenzwerte der SchIV für den Schienenlärm bei Wohnräumen eingehalten werden. Durch den Schienenlärm liegt somit weder eine Gesundheitsgefährdung noch eine unzumutbare Belästigung der Nachbarn vor.

Für die geforderte Geschwindigkeitsbegrenzungen existiert keine Rechtsgrundlage und widersprechen Einschränkungen der Geschwindigkeit den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn gem. § 3 Abs 1 HIG.

Die entsprechenden Grenzwerte für Erschütterungsschutz werden eingehalten.

Hinsichtlich des Straßenlärms von der B11 wird auf die zusätzlich vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen (schallabsorbierende Auskleidung der Unterführung und der östlichen Rampe sowie Einsatz von Lärmschutzwänden an der äußeren Rampen-Brüstungen) eine negative Auswirkung auf den Straßenlärm von der B 11 im Freien weitgehend vermieden. Für Wohnobjekte an der Bahngasse ist der Einbau von Objektschutzmaßnahmen ab dem 1. OG. vorgesehen.

Eine Beibehaltung der Schrankenanlage an einer Strecke für den Hochgeschwindigkeitsverkehr widerspricht den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn gem. § 3 Abs 1 HIG.

Hinsichtlich der Luftschadstoffe werden die entsprechenden Grenzwerte eingehalten.

Allfällige Schäden sind nach den zivilrechtlichen Bestimmungen zu ersetzen und nicht Bestandteil des gegenständlichen Verwaltungsverfahrens. Zur Entscheidung über allfällige Schadenersatzforderungen wären bei Eintreten eines allfälligen Schadensfalles die ordentlichen Gerichte berufen.

Im Falle einer im Zuge der Projektherstellung (Wasserhaltungsmaßnahmen) tatsächliche möglichen Beeinflussung werden Ersatzmaßnahmen durch die ÖBB-Infrastruktur AG vorgenommen. In der Betriebsphase ist mit keinen quantitativen Beeinflussungen zu rechnen. Der Vorteil für die Öffentlichkeit durch die Realisierung des Vorhabens ist jedenfalls als größer einzustufen als eine etwaige kurzfristige Ersatzwasserversorgung.

Gemeinsame schriftliche Stellungnahme von Monika und Ing. Manfred Grabner, Untere Ortsstraße 3, 2481 Achau vertreten durch: Mag. Johannes Stephan Schriefl, RA, Wienerstraße 2/1, 2340 Mödling; 02.07.2009

Auf die fachliche Beantwortung der Fragen durch die Sachverständigen im UVP-Gutachten wird hingewiesen. (Punkte 20.01 bis 20.05 auf den Seiten 783 bis 786 des Gutachtens).

Die für die Bewirtschaftung erforderlichen Mehrweglängen werden im Umweltverträglichkeitsgutachten als zumutbar angesehen. Die Grundstücke sind jedenfalls zur Realisierung des Vorhabens erforderlich. Fragen der Grundeinlöse sind nicht Gegenstand des teilkonzentrierten UVP-Genehmigungsverfahrens, sondern sind durch entsprechende zivilrechtliche Vereinbarungen zu lösen. Dies gilt auch für allfällige Servitutflächen.

Eine Verschlechterung der Hochwassersituation tritt nicht ein.

Verstärkte Motor- oder Bremsgeräusche sind nicht zu erwarten.. Soferne im Hinblick auf den Schienenlärm die in der SchIV festgesetzten Grenzwerte eingehalten werden ist somit diesbezüglich von der Umweltverträglichkeit und Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens auszugehen.

Zur Stellungnahme der Marktgemeinde Vösendorf, Schlossplatz 1, 2331 Vösendorf; 08.07.2009

Die bezughabende Stellungnahme wird im Umweltverträglichkeitsgutachten auf den Seiten 786 und 787 (Punkte 21.01 bis 21.02) aus fachlicher Sicht behandelt.

Zu den Punkten 21.01 und 21.02 ist daher nochmals darauf hinzuweisen, dass gemäß § 24 f Abs 1 Z 2 lit c iVm § 24 Abs 2 letzter Satz hinsichtlich des Schienenlärms bei Einhaltung der in der SchiV festgelegten Grenzwerte von keiner unzumutbaren Belästigung der Nachbarn und schon gar nicht von der Gefährdung von Leben und Gesundheit von Menschen ausgegangen werden kann und somit diesbezüglich von der Umweltverträglichkeit des Vorhabens auszugehen ist. Durch die SchiV erfolgt der Schutz von Wohnräumen, nur als für Siedlungsraum gewidmete Flächen stellen keine Wohnräume dar. Faktisch wird jedoch durch das Vorhaben auch ein mehr als 800 m westlich der Bahnlinie gelegenes Bauland-Aufschließungsgebiet am nördlichen Ortsrand von Vösendorf geschützt.

Zur gemeinsamen Stellungnahme von Phillip Nemeth und Christina Grundmann, Hauptstraße 53, 2481 Achau; 05.07.2009

Die bezughabende Stellungnahme wird im Umweltverträglichkeitsgutachten auf den Seiten 787 bis 792 (Punkte 22.01 bis 22.07) aus fachlicher Sicht behandelt.

Die Erstellung und die öffentliche Auflage der Unterlage ist entsprechend den einschlägigen Bestimmungen erfolgt. Insbesondere wird hier auf die allgemein verständliche Zusammenfassung der Umweltverträglichkeitserklärung hingewiesen.

Eine entsprechende Beweissicherung wird durchgeführt.

Gemäß dem Gutachten werden die Grenzwerte der SchiV nur bahnseitig im 1 OG überschritten und sind somit nur an dieser der Einbau von Schallschutzfenstern vorgesehen. Eine Berücksichtigung von Spitzenpegeln ist gem. der SchiV nicht vorgesehen. und konnte mangels rechtlicher Grundlage der Auflagenvorschlag des Sachverständigen für Humanmedizin nicht als Nebenbestimmung in den Bescheid aufgenommen werden.

Der allfällige Einbau von Lärmschutzfenstern vor Baubeginn bzw. allfällige Förderungen für diese Maßnahme sind nicht Gegenstand des teilkonzentrierten UVP-Genehmigungsverfahrens und wären im Rahmen von zivilrechtlichen Vereinbarungen mit der Projektwerberin zu vereinbaren.

Durch das gegenständliche Vorhaben sind unterbrochene Verkehrsanlagen und Wasserläufe, die durch den Bau der Eisenbahn gestört oder unbenützlich werden, nach dem Ergebnis des Verfahrens wiederherzustellen. Allfällige Einschränkungen des LKW-Verkehrs auf der B 16 sind nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens und werden allenfalls gesondert im einen straßenrechtlichen Verfahren zu behandeln sein. Auf die die kundgemachten Fahrverbote für den Schwerverkehr wird informativ hingewiesen. Auch die Errichtung der Unterführungen im Zuge der B 11 und der B 16 erfolgen gemäß den einschlägigen Richtlinien und Vorschriften Weitere verkehrstechnische Maßnahmen sind in den noch durchzuführenden Verfahren gemäß § 12 NÖ-Straßengesetz 1999 (Landesstraßen) zu berücksichtigen.

Grundsätzlich sind im Projekt keine Nacharbeiten vorgesehen. Es ist während der Bauzeit somit von keiner Gefährdung des Lebens oder der Gesundheit auszugehen bzw. kommt es durch die Bauarbeiten zu keiner unzumutbaren Belästigung der Anrainer.

Die geforderte Geschwindigkeitsbeschränkung entspricht nicht den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn im Sinne des § 3 Abs 1 HIG und war diese Forderung somit zurückzuweisen. Auf die Einhaltung der Grenzwerte für Schienenlärm und Erschütterungen wird hingewiesen.

Die Grenzwerte der SchiV für den Schienenlärm werden weiterhin eingehalten und nach Betriebsaufnahme auch messtechnisch kontrolliert. Sollten sich bei bzw. nach der Inbetriebnahme Grenzwertüberschreitungen ergeben, sind entsprechende Nachrüstungen vorgesehen.

Zur schriftlichen Stellungnahme von Herbert Tauscher, Laxenburger Straße 11,, 2481 Achau; 07.07.2009

Die bezughabende Stellungnahme wird im Umweltverträglichkeitsgutachten auf den Seiten 792 bis 793 (Punkte 23.01 bis 23.03) aus fachlicher Sicht behandelt.

Aus dem Umweltverträglichkeitsgutachten ergibt sich, dass die Grenzwerte der SchiV für den Schienenlärm bei Wohnräumen eingehalten werden. Durch den Schienenlärm liegt somit weder eine Gesundheitsgefährdung noch eine unzumutbare Belästigung der Nachbarn vor.

Die allfällig mögliche Gefahr der Überflutung von Unterführungen stellt kein den Parteien nach dem UVP-G 2000 oder den anzuwendenden materiellen Genehmigungsbestimmungen zustehendes subjektives öffentliches Recht dar. Dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgutachten ist zu entnehmen, dass die Passierbarkeit der Unterführungen durch Inbetriebnahme der im Projekt vorgesehenen Pumpwerke auch im Fall einer möglichen Überflutungsgefahr gewährleistet ist.

Vor einer Vollenfüllung des Rückhaltebeckens sollte eine Hochwasserwelle im Mödlingbach bereits abgeklungen sein und die Beckenentleerung Richtung Mödlingbach aktiviert sein. Ein Anspringen des Notüberlaufes der Becken wird daher entsprechend selten auftreten, was aus wasserbaulicher Sicht tolerierbar ist.

Zur schriftlichen Stellungnahme von Astrid Tauscher, Hauptstraße 41/1/4, 2481 Achau vom 07.07.2009

Die bezug habende Stellungnahme wird im Umweltverträglichkeitsgutachten auf den Seiten 794 bis 795 (Punkte 24.01) aus fachlicher Sicht behandelt.

Aus dem Umweltverträglichkeitsgutachten ergibt sich, dass die Grenzwerte der SchIV für den Schienenlärm bei Wohnräumen deutlich unterschritten werden. Durch projektbedingten Lärm wird es weder zu einer Gesundheitsgefährdung noch zu einer unzumutbaren Belästigung kommen.

Zur schriftlichen Stellungnahme von Hermine Wirth, Unter Bregarten 9, 2482 Münchendorf vom 06.07.2009

Die bezug habende Stellungnahme wird im Umweltverträglichkeitsgutachten auf den Seiten 794 bis 794 (Punkte 25.01 bis 25.03) aus fachlicher Sicht behandelt.

Aus dem Umweltverträglichkeitsgutachten ergibt sich, dass die Grenzwerte der SchIV für den Schienenlärm bei Wohnräumen eingehalten werden. Durch projektbedingten Schienenlärm wird es weder zu einer Gesundheitsgefährdung noch zu einer unzumutbaren Belästigung kommen.

Durch das Projekt kommt es in diesem Bereich zu einer Verbesserung der Abfluss-Situation.

Die spätere Fahrplangestaltung ist nicht Gegenstand des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens gem § 24 Abs 1 UVP-G. Der geforderte Nutzen des Ausbaus für den Nahverkehr ist jedenfalls möglich.

Zur schriftlichen Stellungnahme von Gabriela Tauscher, Mühlgasse 16/1/9, 2481 Achau; 07.07.2009

Auf die fachliche Beantwortung der Fragen durch die Sachverständigen im UVP-Gutachten wird hingewiesen. (Punkte 26.01 auf der Seiten 795 des Gutachtens).

Die Grenzwerte der SchIV für den Schienenlärm bei Wohnräumen werden durch bahnseitige und objektseitige Maßnahmen eingehalten. Durch projektbedingten Lärm wird es weder zu einer Gesundheitsgefährdung noch zu einer unzumutbaren Belästigung kommen.

Zur schriftlichen Stellungnahme von Dipl.-Ing. Herbert E. Beywinkler, Unter Bregarten 9, 2482 Münchendorf; 06.07.2009

Die bezughabende Stellungnahme wird im Umweltverträglichkeitsgutachten auf den Seiten 795 bis 796 (Punkte 27.01 bis 27.03) aus fachlicher Sicht behandelt.

Die behauptete Vertretung der Anrainer der Johann Wurth Gasse und Unter Bregarten, Bahngasse und Himbergerstraße liegt, mangels der Vorlage entsprechender Vollmachten im Verfahren nicht vor.

Die gesetzlichen Fristen für die öffentliche Auflage wurden eingehalten bzw. sogar geringfügig verlängert.

Die Grenzwerte der SchiV für den Schienenlärm bei Wohnräumen werden eingehalten. Durch projektbedingten Schienenlärm wird es weder zu einer Gesundheitsgefährdung noch zu einer unzumutbaren Belästigung kommen.

Durch das Projekt kommt es in diesem Bereich zu einer Verbesserung der Abfluss-Situation.

Die spätere Fahrplangestaltung ist nicht Gegenstand des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens gem § 24 Abs 1 UVP-G. Der geforderte Nutzen des Ausbaus für den Nahverkehr ist jedenfalls möglich.

Zur schriftlichen Stellungnahme von Ing. Thomas Cechovsky, Mühlgasse 9, 2481 Achau; 06.07.2009

Auf die fachliche Beantwortung der Fragen durch die Sachverständigen im UVP-Gutachten wird hingewiesen. (Punkte 28.01 bis 28.04) auf der Seiten 796 bis 798 des Gutachtens).

Die Grenzwerte der SchiV für den Schienenlärm bei Wohnräumen werden eingehalten. Durch projektbedingten Schienenlärm und den Baulärm wird es weder zu einer Gesundheitsgefährdung noch zu einer unzumutbaren Belästigung kommen. Objektschutzmaßnahmen sind nicht erforderlich und deshalb auch nicht vorgesehen. Auch hinsichtlich Erschütterungen und Sekundärschall kommt es zu keinen unzumutbaren Belästigungen.

Eine quantitative Beeinflussung des Brunnens ist weder in der Bau- noch in der Betriebsphase zu erwarten.

Allfällige Wertminderung von Liegenschaften sind nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens sondern stellen privatrechtliche Ansprüche dar, die zurückzuweisen bzw. auf den Zivilrechtsweg zu verweisen sind. Auf die allgemeinen Aussagen zu privatrechtlichen Einwendungen oben wird verwiesen.

Zur schriftlichen Stellungnahme von Ing. Helmut Schattovits, Ludwig- Mayergasse 3, 2482 Münchendorf, vom 09.07.2009

Die bezughabende Stellungnahme wird im Umweltverträglichkeitsgutachten auf den Seiten 799 bis 800 (Punkte 29.01 und 97.02) aus fachlicher Sicht behandelt.

Gegenstand des teilkonzentrierten UVP-Genehmigungsverfahren ist das eingereichte Projekt bzw. die eingereichte Trasse. Die in der Einwendung dargestellten Alternativen (Erdwall statt Lärmschutzwand, Absenken der Streckenführung, Überplattung im Bereich Münchendorf) stellen jeweils ein anderes Projekt dar und sind nicht Gegenstand dieses UVP- und teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens.

Die Grenzwerte der SchiV für den Schienenlärm bei Wohnräumen werden eingehalten. Durch projektbedingten Schienenlärm und den Baulärm ist dem Umweltverträglichkeitsgutachten weder von einer Gesundheitsgefährdung noch von einer unzumutbaren Belästigung auszugehen.. Auch die Grenzwerte für Erschütterungsschutz werden eingehalten.

Dem Umweltverträglichkeitsgutachten ist die Umweltverträglichkeit des zur Genehmigung eingereichten Vorhabens zu entnehmen.

Zur gemeinsamen Stellungnahme der Hauseigentümergeinschaft Hauptstraße 29 2332 Hannersdorf, Hauptstraße 29, Häuser 1-12 vom 09.07.2009

Die bezughabende Stellungnahme wird im Umweltverträglichkeitsgutachten auf den Seiten 801 bis 804 (Punkte 30.01 und 30.06) aus fachlicher Sicht behandelt.

Die Nutzung der angrenzenden Bereiche der Wohnanlage ist wie bisher möglich.

Die Grenzwerte der SchiV für den Schienenlärm bei Wohnräumen werden projektsgemäß deutlich unterschritten. Durch projektbedingten Schienenlärm und den Baulärm wird es weder zu einer Gesundheitsgefährdung noch zu einer unzumutbaren Belästigung kommen. Auch die Grenzwerte für Erschütterungsschutz werden eingehalten. Ebenso geht keine Gesundheitsgefährdung oder unzumutbare Belästigung durch Feinstaub und Luftschadstoffe aus.

Allfällige Wertminderung von Liegenschaften sind nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens sondern stellen privatrechtliche Ansprüche dar, die zurückzuweisen bzw. auf den Zivilrechtsweg zu verweisen sind. Auf die allgemeinen Aussagen zu privatrechtlichen Einwendungen oben wird verwiesen.

Dem § 31a EibG Gutachten ist zu entnehmen, dass das Bauvorhaben dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Einbringung des Antrages unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn entspricht.

Aus geologischer und wasserbautechnischer Sicht ist eine Vernässung der Liegenschaft nicht zu befürchten.

Stellungnahme des Bundesministeriums für Landesverteidigung, Roßauer Lände 1, 1090 Wien vom 09.07.2009

In dieser Stellungnahme wurden keine Einwendungen erhoben.

Zur gemeinsamen Stellungnahme von Robert G. Stopfer, Ingrid Stopfer, Karl-Friedrich-Gasse 6, 2482 Münchendorf; 10.07.2009

Die bezughabende Stellungnahme wird im Umweltverträglichkeitsgutachten auf den Seiten 805 und 806 (Punkt 32.01) aus fachlicher Sicht behandelt.

Die Grenzwerte der SchIV für den Schienenlärm bei Wohnräumen werden projektsgemäß eingehalten. Bei den Luftschadstoffen ergeben sich irrelevante Zusatzbelastungen unter Einhaltung der Grenzwerte. Durch projektbedingten Schienenlärm und Luftschadstoffe wird es nach Aussage der Gutachter weder zu einer Gesundheitsgefährdung noch zu einer unzumutbaren Belästigung kommen.

Zur Stellungnahme von Gerhard Becvar, Laxenburgerstraße 9, 2481 Achau vom 09.07.2009

Die bezughabende Stellungnahme wird im Umweltverträglichkeitsgutachten auf den Seiten 806 bis 815 (Punkte 33.01 bis 33.19) aus fachlicher Sicht behandelt.

Die Grenzwerte der SchiV für den Schienenlärm bei Wohnräumen werden projektsgemäß eingehalten. Durch projektbedingten Schienenlärm und den Baulärm wird es weder zu einer Gesundheitsgefährdung noch zu einer unzumutbaren Belästigung kommen. Die im Projekt vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen sind somit ausreichend. Die Errichtung weiterer Lärmschutzmaßnahmen ist nicht erforderlich. Auf die entsprechende Aussage des humanmedizinischen Sachverständigen zum Baulärm wird verwiesen.

Gegenstand des Verfahrens bzw. der Genehmigung ist das eingereichte Projekt. Die vorgeschlagenen Maßnahmen wie Hochlage und vollständige Einhausung stellen ein anderes Projekt dar und sind somit nicht verfahrensgegenständlich.

Betriebliche Einschränkungen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen oder sonstige Beschränkungen für die durchfahrenden Züge oder kein Nachtverkehr zwischen 22-6 Uhr sind, da die entsprechenden Immissionsgrenzwerte eingehalten werden nicht erforderlich und entsprechen diese auch nicht den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn im Sinne des § 3 Abs 1 HIG.

Auch hinsichtlich der Staubbelastung bzw. der Belastung durch Luftschadstoffe ist dem Umweltverträglichkeitsgutachten zu entnehmen, dass es bei projektsmäßiger Realisierung weder zu einer Gesundheitsgefährdung noch zu einer unzumutbaren Belästigung kommt.

Auch die Grenzwerte für Erschütterungsschutz werden eingehalten. Ebenso geht keine Gesundheitsgefährdung oder unzumutbare Belästigung durch Feinstaub und Luftschadstoffe aus.

Allfällige Entschädigungen sind nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens sondern nach allfälligen Schadenseintritt auf zivilrechtlichem Wege zu klären. Die Partei kann nur für sich selbst Einwendungen erheben, es sei denn sie kann sich als Vertreter mit einer Vollmacht ausweisen. Einwendungen für „alle Beteiligten“ sind somit nicht möglich.

Eine Berücksichtigung von Spitzenpegeln ist gem. der SchiV nicht vorgesehen. und konnte mangels rechtlicher Grundlage der entsprechende Aufslagenvorschlag des Sachverständigen für Humanmedizin nicht als Nebenbestimmung in den Bescheid aufgenommen werden. Das Projekt ist hinsichtlich des Schienenlärms bei Einhaltung der Grenzwerte der SchiV umweltverträglich.

Der Einbau von Lärmschutzfenstern wird gemäß den entsprechenden Durchführungsbestimmungen erfolgen. Fragen der Grundeinlöse sind nicht Gegenstand des teilkonzentrierten UVP-Genehmigungsverfahrens.

Zur Stellungnahme von Gertrude Schattovits, Ludwig- Mayergasse 3, 2482 Münchendorf; vom 09.07.2009

Die bezughabende Stellungnahme wird im Umweltverträglichkeitsgutachten auf den Seiten 815 und 816 (Punkte 34.01 und 34.02) aus fachlicher Sicht behandelt.

Gegenstand des teilkonzentrierten UVP-Genehmigungsverfahrens ist das eingereichte Projekt bzw. die eingereichte Trasse. Eine andere Trassenführung sowie die in der Einwendung genannten Maßnahmen wie Errichtung von Erdwällen statt Lärmschutzwänden, Absenkung der Streckenführung und Überplattung im Ortsbereich Münchendorf würde ein anderes Projekt darstellen. Gemäß § 1 Abs 3 UVP-G 2000 ist es Aufgabe der Umweltverträglichkeitsprüfung, die Vor- und Nachteile der von der Projektwerberin geprüften Alternativen sowie die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens darzulegen. Daraus ergibt sich, dass es der Projektwerberin überlassen ist, ob und welche Alternativen sie prüft. Da es sich beim gegenständlichen Vorhaben um einen Ausbau im Bestand handelt, war eine Alternativenprüfung im Bereich Münchendorf weder aus der Sicht der Projektwerberin, noch aus der Sicht der Sachverständigen erforderlich. Die jedenfalls erforderliche Darlegung der Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens wurde seitens der Projektwerberin in der Umweltverträglichkeitserklärung ausreichend dargestellt und im Umweltverträglichkeitsgutachten entsprechend positiv bewertet. Die erforderliche grundsätzliche Beibehaltung der derzeitigen Trasse durch bestandsnahe Zulegung eines zweiten Gleises wird durch die Sachverständigen insbesondere mit dem auch vorgesehenen Personennahverkehr und dem großen Flächenverbrauch einer Neubautrasse begründet.

Aus dem Umweltverträglichkeitsgutachten ergibt sich, dass die Grenzwerte der SchiV für den Schienenlärm bei Wohnräumen eingehalten werden. Durch den Schienenlärm liegt somit weder eine Gesundheitsgefährdung noch eine unzumutbare Belästigung der Nachbarn vor. Ebenso werden die Grenzwerte für den Schutz der Anrainer vor Erschütterungen und Sekundärschall eingehalten. Seitens des humanmedizinischen Sachverständigen sind Gesundheitsschädigungen durch

projektbedingten Lärm und projektbedingte Erschütterungen nach den vorliegenden Prognosen, die noch messtechnisch überprüft werden, auszuschließen.

Betriebliche Einschränkungen sind im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit der Strecke nicht vorgesehen und entsprechen diese nicht den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn im Sinne des § 3 Abs 1 HIG. Darüber hinaus würde durch Betriebsbeschränkungen der Güterverkehr auf die Straße verlagert werden.

Zur gemeinsame schriftliche Stellungnahme von Alfred Vejchar, Andrea Tötzel in als Vertreter der Hausbewohner Hauptstraße 29 2332 Hennersdorf vom 09.07.2009

Die bezughabende Stellungnahme wird im Umweltverträglichkeitsgutachten auf den Seiten 816 und 817 (Punkte 35.01 und 35.02) aus fachlicher Sicht behandelt.

Die Grenzwerte der SchiV für den Schienenlärm bei Wohnräumen werden projektsgemäß deutlich unterschritten. Durch projektbedingten Schienenlärm und den Baulärm wird es weder zu einer Gesundheitsgefährdung noch zu einer unzumutbaren Belästigung kommen. Auch die Grenzwerte für Erschütterungsschutz werden eingehalten. Ebenso geht keine Gesundheitsgefährdung oder unzumutbare Belästigung durch Feinstaub und Luftschadstoffe aus.

Zur schriftlichen Stellungnahmen von Martin Mühlbauer, Mühlgasse 5B, 2481 Achau, vom 07.07.2009

Auf die fachliche Beantwortung der Fragen durch die Sachverständigen im UVP-Gutachten wird hingewiesen. (Punkte 36.01 bis 36.04) auf der Seiten 817 bis 820 des Gutachtens).

Durch projektbedingte Immissionen (Lärm, Erschütterungen und Sekundärschall, Luftschadstoffe, elektromagnetische Felder) wird es weder zu einer Gesundheitsgefährdung noch zu einer unzumutbaren Belästigung kommen. Insbesondere werden bei projektsmäßiger Ausführung der bahnsseitigen und objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen die Grenzwerte der SchiV für den Schienenlärm eingehalten.

Gemäß § 6 Abs 3 UVP-G 2000 ist in der Umweltverträglichkeitserklärung lediglich die Beschreibung der voraussichtlich vom Vorhaben **erheblich** beeinträchtigten Umwelt erforderlich. Vom entsprechenden Schutzstandart nach dem Stand der Technik wird ausgegangen, wobei seitens des Einschreiters in der Stellungnahme keine Konkretisierung erfolgt ist.

Dem Umweltverträglichkeitsgutachten ist zu entnehmen, dass Gesundheitsschädliche Immissionen, auch bei teilweise kumulativer Betrachtung, nach den in der UVP überprüften Prognosen der Umweltverträglichkeitserklärung nicht zu erwarten sind.

Die Entlastung der Südbahn dient primär nicht dazu, die dort betroffene Bevölkerung zu entlasten, sondern soll zu einer besseren betrieblichen Qualität und Verstärkung des Verkehrsangebotes, sowohl für den Güter-, als auch für den Personenfernverkehr und Nahverkehr im Bereich zwischen Wien und Wiener Neustadt („4 gleisige Südbahn“) führen. Auch bei der Nullvariante ist von entsprechenden künftigen Belastungen auszugehen. Seitens des Einschreiters wurde nicht näher

konkretisiert, auf welcher dem Gleichheitssatz widersprechenden Rechtsgrundlage die behauptete Verletzung des Gleichheitssatzes erfolgt bzw. inwiefern die Behörde bei ihrer Entscheidung Willkür üben würde. Mangels entsprechender Konkretisierung liegt somit keine Einwendung im Rechtssinne vor.

Zur gemeinsame Stellungnahme von Marianne Heintel u. „Mitbesitzer“ Mühlgasse 5, 2481 Achau vom 03.07.2009

Die bezughabende Stellungnahme wird im Umweltverträglichkeitsgutachten auf den Seiten 820 und 821 (Punkte 31.01 bis 37.03) aus fachlicher Sicht behandelt.

Das „Gesamtparteienverzeichnis“ stellt einen Bestandteil des Bauentwurfes gem §31b EibG dar, in dem die Parteien nach dem Eisenbahngesetz angeführt werden. Der Parteienbegriff § 19 UVP-G 2000 geht jedoch weit über die Parteiendefinition des Eisenbahngesetzes hinaus. So gelten dort als Nachbarn jene Personen, die durch die Errichtung, den Betrieb oder den Bestand des Vorhabens gefährdet oder belästigt oder deren dingliche Rechte im In- oder Ausland gefährdet werden könnten, sowie die Inhaber/Inhaberinnen von Einrichtungen, in denen sich regelmäßig Personen vorübergehend aufhalten, hinsichtlich des Schutzes dieser Personen. Die Beurteilung der Parteilstellung erfolgt somit unabhängig vom vorgelegten Parteienverzeichnis.

Gemäß § 44b Abs 1 AVG verlieren Personen im Großverfahren ihre Stellung als Partei soweit sie nicht rechtzeitig (innerhalb der Auflagefrist) bei der Behörde schriftlich Einwendungen erheben.

Die Grenzwerte für Lärm, Erschütterungen und Sekundärschall werden eingehalten und wird es weder zu einer Gesundheitsgefährdung noch zu einer unzumutbaren Belästigung kommen. Insbesondere werden hinsichtlich des Schienenlärms bei projektgemäßer Ausführung der bahnseitigen und objektseitigen Maßnahmen die Grenzwerte der SchIV eingehalten.

Zur schriftlichen Stellungnahme von Karin Mühlbauer Mühlgasse 5B, 2481 Achau vom 07.07.2009

Auf die fachliche Beantwortung der Fragen durch die Sachverständigen im UVP-Gutachten wird hingewiesen. (Punkte 38.01 bis 38.10) auf der Seiten 821 bis 826 des Gutachtens).

Durch projektbedingte Immissionen (Lärm, Erschütterungen und Sekundärschall, Luftschadstoffe, elektromagnetische Felder) wird es nach der schlüssigen und nachvollziehbaren Aussage der Gutachter im Umweltverträglichkeitsgutachten weder zu einer Gesundheitsgefährdung noch zu einer unzumutbaren Belästigung kommen. Insbesondere werden bei projektgemäßer Ausführung der bahnseitigen und objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen die Grenzwerte der SchIV für den Schienenlärm eingehalten.

Allfällige Wertminderung von Liegenschaften sind nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens sondern stellen privatrechtliche Ansprüche dar, die zurückzuweisen bzw. auf den Zivilrechtsweg zu verweisen sind. Auf die allgemeinen Aussagen zu privatrechtlichen Einwendungen oben wird verwiesen.

Das „Gesamtparteienverzeichnis“ stellt einen Bestandteil des Bauentwurfes gem §31b EISbG dar, in dem die Parteien nach dem Eisenbahngesetz angeführt werden. Der Parteienbegriff § 19 UVP-G 2000 geht jedoch weit über die Parteiendefinition des Eisenbahngesetzes hinaus. So gelten dort als Nachbarn jene Personen, die durch die Errichtung, den Betrieb oder den Bestand des Vorhabens gefährdet oder belästigt oder deren dingliche Rechte im In- oder Ausland gefährdet werden könnten, sowie die Inhaber/Inhaberinnen von Einrichtungen, in denen sich regelmäßig Personen vorübergehend aufhalten, hinsichtlich des Schutzes dieser Personen. Die Beurteilung der Parteienstellung erfolgt somit unabhängig vom vorgelegten Parteienverzeichnis.

Gemäß § 44b Abs 1 AVG verlieren Personen im Großverfahren ihre Stellung als Partei soweit sie nicht rechtzeitig (innerhalb der Auflagefrist) bei der Behörde schriftlich Einwendungen erheben.

Gemäß § 6 Abs 3 UVP-G 2000 ist in der Umweltverträglichkeitserklärung lediglich die Beschreibung der voraussichtlich vom Vorhaben **erheblich** beeinträchtigten Umwelt erforderlich. Vom entsprechenden Schutzstandard nach dem Stand der Technik wird ausgegangen, wobei seitens des Einschreiters in der Stellungnahme keine Konkretisierung erfolgt ist.

Nach der SchIV sind nur Wohnräume entsprechend den Grenzwerten dieser Verordnung zu prüfen. Der Freiraumschutz ist lt. Aussage der Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten jedenfalls gegeben.

Befürchtungen bezüglich Gesundheitsgefährdungen sind nach Aussage des humanmedizinischen Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten unbegründet, wie das vorliegende Gutachten und die immissionstechnischen Gutachten nachweisen. Das gilt für Lärm, Erschütterungen, Luftschadstoffbelastung, elektromagnetische Felder, für kumulative und Wechselwirkungen und ist durch die bis 2009 vorliegende umweltmedizinische Fachliteratur belegt.

Die Entlastung der Südbahn dient primär nicht dazu, die dort betroffene Bevölkerung zu entlasten, sondern soll zu einer besseren betrieblichen Qualität und Verstärkung des Verkehrsangebotes, sowohl für den Güter-, als auch für den Personenfernverkehr und Nahverkehr im Bereich zwischen Wien und Wiener Neustadt („4 gleisige Südbahn“) führen. Auch bei der Nullvariante ist von entsprechenden künftigen Belastungen auszugehen. Seitens der Einschreiterin wurde nicht näher konkretisiert, auf welcher dem Gleichheitssatz widersprechenden Rechtsgrundlage die behauptete Verletzung des Gleichheitssatzes erfolgt bzw. inwiefern die Behörde bei ihrer Entscheidung Willkür üben würde. Mangels entsprechender Konkretisierung liegt somit keine Einwendung im Rechtssinne vor.

**Zur gemeinsamen schriftlichen Stellungnahme von Johann und Gertraud Hofbauer
Bahnstraße 10, 2481 Achau; 10.07.2009**

Die bezughabende Stellungnahme wird im Umweltverträglichkeitsgutachten auf den Seiten 826 und 830 (Punkte 39.01 bis 39.05) aus fachlicher Sicht behandelt.

Eine projektbedingte allfällige Wertminderung von Liegenschaften sind nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens sondern stellt dies allenfalls privatrechtliche Ansprüche dar, die zurückzuweisen bzw. auf den Zivilrechtsweg zu verweisen sind. Auf die allgemeinen Aussagen zu privatrechtlichen Einwendungen oben wird verwiesen.

Aus dem Umweltverträglichkeitsgutachten ergibt sich, dass die Grenzwerte der SchIV für den Schienenlärm bei Wohnräumen eingehalten werden. Dies wird durch Messungen nach Betriebsaufnahme kontrolliert und sind bei allfälligen Überschreitungen seitens der Antragstellerin weitere Lärmschutzmaßnahmen zu treffen.

Gegenstand des teilkonzentrierten UVP-Genehmigungsverfahren ist das eingereichte Projekt bzw. die eingereichte Trasse. Eine andere Trassenführung (wie die geforderte Hochlage im Ortsgebiet von Achau) würde ein andere, in diesem teilkonzentrierten UVP-Verfahren nicht gegenständliches Projekt darstellen.

Für die geforderte Geschwindigkeitsbegrenzungen bzw. Beibehaltung der schienegleichen Eisenbahnkreuzung mit der B11 existiert keine Rechtsgrundlage und widersprechen Einschränkungen der Geschwindigkeit den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn gem. § 3 Abs 1 HIG.

Hinsichtlich Lärm und Luftschadstoffen ist weder von einer Gesundheitsgefährdung noch von einer unzumutbaren Belästigung auszugehen.

Etwaige Abänderungen des Projekts bedürfen grundsätzlich auch neuer Genehmigungen. Entsprechende Maßnahmen zum Schutz der Anrainer in der Bauphase sind vorgesehen.

Dem Umweltverträglichkeitsgutachten ist zu entnehmen, dass während der Errichtung des Objektes temporäre Beeinflussungen in Form von Absenkungen des Wasserstandes bzw. Einbußen in der Ergiebigkeit möglich. Im Falle einer tatsächlichen Beeinflussung werden Ersatzmaßnahmen durch die ÖBB-Infrastruktur Bau AG vorgenommen. In der Betriebsphase ist mit keinen quantitativen Beeinflussungen zu rechnen.

Zur schriftlichen Stellungnahme von Karl Mühlbauer, Untere Ortsstraße 17, 2481 Achau; 07.07.2009

Auf die fachliche Beantwortung der Fragen durch die Sachverständigen im UVP-Gutachten wird hingewiesen. (Punkte 40.01 bis 40.07) auf der Seiten 830 bis 834 des Gutachtens).

Durch das gegenständliche Vorhaben sind unterbrochene Verkehrsanlagen und Wasserläufe, die durch den Bau der Eisenbahn gestört oder unbenützbare werden, nach dem Ergebnis des Verfahrens wiederherzustellen. Allfällige Einschränkungen des LKW-Verkehrs auf der B 16 sind nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens und werden allenfalls gesondert im einen straßenrechtlichen Verfahren zu behandeln sein. Auf die die kundgemachten Fahrverbote für den Schwerverkehr wird informativ hingewiesen.

Aus dem Gutachten ergibt sich, dass sämtliche projektbedingte Immissionsbelastungen weder das Leben und die Gesundheit gefährdet werden, noch zu unzumutbaren Belästigungen führen. Aus dem Umweltverträglichkeitsgutachten ergibt sich, dass die Grenzwerte der SchIV für den Schienenlärm bei Wohnräumen deutlich unterschritten werden.

Allfällige Wertminderung von Liegenschaften sind nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens sondern stellen privatrechtliche Ansprüche dar, die zurückzuweisen bzw. auf den Zivilrechtsweg zu verweisen sind. Auf die allgemeinen Aussagen zu privatrechtlichen Einwendungen oben wird verwiesen.

Gemäß § 6 Abs 3 UVP-G 2000 ist in der Umweltverträglichkeitserklärung lediglich die Beschreibung der voraussichtlich vom Vorhaben **erheblich** beeinträchtigten Umwelt erforderlich. Vom entsprechenden Schutzstandart nach dem Stand der Technik wird ausgegangen, wobei seitens des Einschreiters in der Stellungnahme keine Konkretisierung erfolgt ist.

Zur schriftlichen Stellungnahme von Mario Mühlbauer, Untere Ortsstraße 17, 2481 Achau vom 07.07.2009

Auf die fachliche Beantwortung der Fragen durch die Sachverständigen im UVP-Gutachten wird hingewiesen. (Punkte 41.01 bis 40.07) auf der Seiten 830 bis 834 des Gutachtens).

Durch das gegenständliche Vorhaben sind unterbrochene Verkehrsanlagen und Wasserläufe, die durch den Bau der Eisenbahn gestört oder unbenützbare werden, nach dem Ergebnis des Verfahrens wiederherzustellen. Allfällige Einschränkungen des LKW-Verkehrs auf der B 16 sind nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens und werden allenfalls gesondert im einen straßenrechtlichen Verfahren zu behandeln sein. Auf die kundgemachten Fahrverbote für den Schwerverkehr wird informativ hingewiesen.

Aus dem Gutachten ergibt sich, dass sämtliche projektbedingte Immissionsbelastungen weder das Leben und die Gesundheit gefährdet werden, noch zu unzumutbaren Belästigungen führen. Aus dem Umweltverträglichkeitsgutachten ergibt sich, dass die Grenzwerte der SchIV für den Schienenlärm bei Wohnräumen deutlich unterschritten werden. Gemäß § 6 Abs 3 UVP-G 2000 ist.

In der Umweltverträglichkeitserklärung lediglich die Beschreibung der voraussichtlich vom Vorhaben **erheblich** beeinträchtigten Umwelt erforderlich. Vom entsprechenden Schutzstandart nach dem Stand der Technik wird ausgegangen, wobei seitens des Einschreiters in der Stellungnahme keine Konkretisierung erfolgt ist.

Zur schriftlichen Stellungnahme von Erwin Mühlbauer, Mühlgasse 5B, 2481 Achau vom 07.07.2009

Auf die fachliche Beantwortung der Fragen durch die Sachverständigen im UVP-Gutachten wird hingewiesen. (Punkte 42.01 bis 42.05) auf der Seiten 835 bis 837 des Gutachtens).

Durch projektbedingte Immissionen (Lärm, Erschütterungen und Sekundärschall, Luftschadstoffe, elektromagnetische Felder) wird es weder zu einer Gesundheitsgefährdung noch zu einer unzumutbaren Belästigung kommen. Insbesondere werden bei projektgemäßer Ausführung der bahnsseitigen und objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen die Grenzwerte der SchIV für den Schienenlärm eingehalten. Auch hinsichtlich kumulativer und Wechselwirkungen kommt es aus medizinischer Sicht weder zu einer Gesundheitsgefährdung

Allfällige Wertminderung von Liegenschaften sind nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens sondern stellen privatrechtliche Ansprüche dar, die zurückzuweisen bzw. auf den Zivilrechtsweg zu verweisen sind. Auf die allgemeinen Aussagen zu privatrechtlichen Einwendungen oben wird verwiesen.

Die Entlastung der Südbahn dient primär nicht dazu, die dort betroffene Bevölkerung zu entlasten, sondern soll zu einer besseren betrieblichen Qualität und Verstärkung des Verkehrsangebotes, sowohl für den Güter-, als auch für den Personenfernverkehr und Nahverkehr im Bereich zwischen Wien und Wiener Neustadt („4 gleisige Südbahn“) führen. Auch bei der Nullvariante ist von entsprechenden künftigen Belastungen auszugehen. Seitens des Einschreiters wurde nicht näher konkretisiert, auf welcher dem Gleichheitssatz widersprechenden Rechtsgrundlage die behauptete Verletzung des Gleichheitssatzes erfolgt bzw. inwiefern die Behörde bei ihrer Entscheidung Willkür üben würde. Mangels entsprechender Konkretisierung liegt somit keine Einwendung im Rechtssinne vor.

Zur schriftlichen Stellungnahme von Josef und Blieberger, Bahnstraße 8, 2481 Achau; vom 10.07.2009

Die bezughabende Stellungnahme wird im Umweltverträglichkeitsgutachten auf den Seiten 838 und 840 (Punkte 43.01 bis 43.02) aus fachlicher Sicht behandelt.

Gegenstand des Verfahrens ist das eingereichte Projekt. Gemäß § 20 EisbG sind Verkehrsanlagen die durch den Bau der Eisenbahn gestört oder unbenütztbar werden vom Eisenbahnunternehmen nach dem Ergebnis des eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahrens auf seine Kosten in geeigneter Weise wiederherzustellen. Die im Projekt vorgesehene Planung ist gemäß dem § 31a EisbG - Gutachten und dem Umweltverträglichkeitsgutachten geeignet.

Dem Umweltverträglichkeitsgutachten ist zu entnehmen, dass es durch das Vorhaben zu keinen gesundheitsgefährdenden oder Immissionsbelastungen bzw. kommt bzw. stellen diese keine unzumutbare Belästigung der Nachbarn dar. Dies gilt sowohl für die Bau- als auch für die Betriebsphase.

Zur schriftlichen Stellungnahme von Dipl. -Ing. Hubertus Karl Suttner Schlossplatz 1, 2481 Achau vom 07.07.2009

Auf die fachliche Beantwortung der Fragen durch die Sachverständigen im UVP-Gutachten wird hingewiesen. (Punkte 44.01 bis 44.05) auf der Seiten 840 bis 842 des Gutachtens).

Fragen der Grundeinlöse bzw. allfällige Wertminderung von Liegenschaften sind nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens sondern stellen privatrechtliche Ansprüche dar, die zurückzuweisen bzw. auf den Zivilrechtsweg zu verweisen sind. Auf die allgemeinen Aussagen zu privatrechtlichen Einwendungen oben wird verwiesen. Weiters ist eine Verschwenkung in diesem Streckenabschnitt nicht vorgesehen, die nächstgelegene Linienverbesserung beginnt mehr als 500 m weiter südlich. Im Bereich des Schlossparks von Achau kommt es nur zu einer geringfügigen, zusätzlichen Flächeninanspruchnahme durch das Projekt. Somit ist jedenfalls der Vorteil für die Öffentlichkeit größer als der Nachteil der dem Einschreiter durch die Realisierung des Vorhabens entsteht.

Aus dem Umweltverträglichkeitsgutachten ergibt sich, dass relevante Auswirkungen auf die Jagdwirtschaft sind nur in der Bauphase zu erwarten, nach Abschluss der Bauphase können die negativen Wirkungen des Vorhabens als gering eingestuft werden. Hinsichtlich der Fischereiwirtschaft sind nur geringe Beeinträchtigungen, in einigen Bereichen sogar Verbesserungen zu erwarten.

Die Dimensionierung und die Ausgestaltung der landwirtschaftlichen Güterwege sowie der Über- und Unterführungen erfolgt gemäß dem Stand der Technik.

Zur schriftlichen Stellungnahme der Bürgerinitiative „Kein Bahnlärm in Achau vom 09.07.2009, vertreten durch Frau Gabriele Würtz, sowie zur ergänzenden Stellungnahme im Zuge der öffentlichen mündlichen Verhandlung, vertreten durch RA Dr. Heinrich Vana, 1020, Taborstraße 10:

Die bezughabende Stellungnahme wird im Umweltverträglichkeitsgutachten auf den Seiten 843 und 844 (Punkte 45.01 bis 45.03) aus fachlicher Sicht behandelt.

Hinsichtlich des Schienenlärms werden die Grenzwerte der SchIV für den Schutz von Wohnräumen jedenfalls eingehalten. Eine Berücksichtigung bzw. Schutz von Spitzenpegeln ist in der SchIV nicht vorgesehen und konnte daher die Maßnahme des humanmedizinischen Sachverständigen nicht in den Bescheid übernommen werden.

Gegenstand des Verfahrens ist das eingereichte Projekt. Gemäß § 20 EisbG sind Verkehrsanlagen die durch den Bau der Eisenbahn gestört oder unbenützt werden vom Eisenbahnunternehmen nach dem Ergebnis des eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahrens auf seine Kosten in geeigneter Weise wiederherzustellen. Die im Projekt vorgesehene Planung ist gemäß dem § 31a EisbG - Gutachten und dem Umweltverträglichkeitsgutachten geeignet.

Eine Kumulierung von Lärmeinwirkungen ist nach Aussage des lärmtechnischen Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten aufgrund der Verschiedenheit der Lärmeinwirkungen problematisch und nach den Bestimmungen der SchIV nicht vorgesehen. weiters wird seitens des Sachverständigen ausgeführt, dass durch die Verlegung der B 11 mit Unterführung aufgrund der zusätzlich vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen (schallabsorbierende Auskleidung der Unterführung und der östlichen Rampe sowie Einsatz von Lärmschutzwänden an der äußeren Rampenbrüstungen) eine negative Auswirkung auf den Straßenlärm von der B 11 im Freien weitgehend

vermieden wird. Hinsichtlich der Umweltauswirkungen wird die eingereichte Lösung im Umweltverträglichkeitsgutachten als umweltverträglich bewertet.

Zur schriftlichen Stellungnahme von Paul Meyer, Franz-Hütter-Gasse 2, 2482 Münchendorf; 10.07.2009

Auf die fachliche Beantwortung der Fragen durch die Sachverständigen im UVP-Gutachten wird hingewiesen. (Punkte 46.01 bis 44.11) auf der Seiten 845 bis 849 des Gutachtens).

Gegenstand des Verfahrens ist das eingereichte Projekt und nicht eine andere Trasse. Diese würde ein anderes Vorhaben darstellen.

Das Gutachten gemäß § 31 EisbG bestätigt, dass das Vorhaben dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn sowie des Verkehrs auf der Eisenbahn entspricht.

Fragen der Grundeinlöse bzw. allfällige Wertminderung von Liegenschaften sind nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens sondern stellen privatrechtliche Ansprüche dar, die zurückzuweisen bzw. auf den Zivilrechtsweg zu verweisen sind. Auf die allgemeinen Aussagen zu privatrechtlichen Einwendungen oben wird verwiesen. Es ist, auch aufgrund der Aussagen im Umweltverträglichkeitsgutachten jedenfalls davon auszugehen, dass der Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil der dem Einschreiter durch die Realisierung des Vorhabens entsteht.

Die Parteistellung der Nachbarn gemäß § 24 Abs 8 UVP-G 2000 iVm § 19 Abs. 1 Z 1 leg. cit. können rechtswirksam Einwendungen nur gegen die Beeinträchtigung ihrer sich aus den Schutzgesetzen ergebenden subjektiv-öffentlichen Rechte erheben, nicht aber hinsichtlich aller öffentlichen Interessen oder gar der Wahrung der Rechtsordnung schlechthin. Nachbarn können nur insoweit subjektive Rechte geltend machen, als sie durch das Vorhaben in den Schutzgütern Leben, Gesundheit, Eigentum oder sonstigen dinglichen Rechten in ihrer Substanz und nicht bloß im Vermögen nachteilig beeinflusst werden. Eine behauptete Beeinträchtigung der Flora und Fauna stellt somit keine zulässige Einwendung von Nachbarn dar. Auf die bezughabende fachliche Auseinandersetzung zu diesen Fragen im Umweltverträglichkeitsgutachten wird hingewiesen. Auswirkungen auf das Klima werden im Umweltverträglichkeitsgutachten als gering bewertet.

Der Wegfall der Barrierewirkung des Mühlbachs sowie die behauptete Einschränkung der Privatsphäre durch den Wegfall von Pflanzen stellt kein, dem UVP-G 2000 oder den mitanzuwendenden materiellen Genehmigungsbestimmungen entnehmbaren subjektiv öffentliches Recht dar. Die Franz-Hüttler-Straße wird durch das Vorhaben nicht von der restlichen Ortschaft abgeschnitten. Auch die Beschattung ist nach Aussage der Sachverständigen in vertretbarem und zumutbarem Rahmen (Grenzwerte des NÖ Baurechts werden eingehalten).

Die allfällig größere vom Schnee zu räumende Flächen ergeben sich ex lege aus der StVO.

Die Grenzwerte der SchIV für den Schienenlärm werden eingehalten und ist somit schon alleine aufgrund der Rechtslage hinsichtlich des Schienenlärms von keiner unzumutbaren Belästigung bzw. Gesundheitsgefährdung auszugehen. Auch bezüglich der Erschütterungen wird von zumindest von keiner Verschlechterung ausgegangen. Hinsichtlich Lärm- und Erschütterungen wird auf die erforderlichen Kontrollmessungen nach Inbetriebnahme verwiesen. Einschränkungen im Betriebsprogramm werden bei Hochleistungsstrecken nicht vorgesehen.

Zur schriftlichen Stellungnahme der Marktgemeinde Biedermannsdorf Ortsstraße 46, 2362 Biedermannsdorf; 09.07.2009

Die bezug habende Stellungnahme wird im Umweltverträglichkeitsgutachten auf der Seite 849 (Punkt 47.01) aus fachlicher Sicht behandelt.

Aus dem Umweltverträglichkeitsgutachten ergibt sich, dass die Grenzwerte der SchIV für den Schienenlärm bei Wohnräumen eingehalten bzw. deutlich unterschritten werden.

Zur gemeinsamen schriftlichen Stellungnahme von R.S. und O. Z., vertreten durch: Mag. Peter Hadler, Franz Hüttergasse 21, 2482 Münchendorf; 08.07.2009

Auf die fachliche Beantwortung der Fragen durch die Sachverständigen im UVP-Gutachten wird hingewiesen. (Punkte 48.01 bis 48.05) auf der Seiten 850 bis 854 des Gutachtens).

Nach der ständigen Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes lässt sich weder aus dem HIG noch aus dem UVP-G 2000 eine gesetzliche Verpflichtung zur Wahl der im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit optimalen Trassenvariante ableiten. Die Grundlage für die Erlassung einer Trassenverordnung (nunmehr Trassengenehmigung) besteht in einem bestimmten, vom Eisenbahnunternehmen nach Maßgabe der "Erfordernisse einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn" geplanten Trassenprojekt, bei dessen Erstellung auf das Ergebnis einer Umweltverträglichkeitsprüfung Bedacht zu nehmen ist (siehe §3 Abs1 HIG), ohne dass daraus jedoch ein Vorrang für Projekte ableitbar wäre, bei denen unter Hintanstellung der Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit ausschließlich auf die bestmögliche Umweltverträglichkeit abgestellt würde. (E des VwGH vom 13.12.2007, ZI V87/06)

Somit wird der Behörde im Genehmigungsantrag ein konkretes Projekt bzw. eine konkrete Trassenvariante zur Entscheidung vorgelegt und nur für dieses konkrete Projekt bzw. diese konkrete Trassenvariante wird das Verfahren durchgeführt. Im Planungsprozess werden von der Projektwerberin jedoch meist mehrere Alternativen bzw. Lösungsmöglichkeiten erwogen. Wenn dies der Fall ist, so sind Angaben über diese vorhabensbezogenen Alternativen und die Auswahlgründe (umweltrelevante Vor- und Nachteile) für das schließlich ausgewählte und vorgelegte Projekt darzulegen, d.h. plausibel zu machen. Grundsätzlich ist es jedoch der Projektwerberin überlassen, ob und welche Alternativen sie prüft. Die Vor- und Nachteile des Unterbleibens (Nullvariante) des Vorhabens sind jedoch jedenfalls von der Projektwerberin darzulegen.

Auf die entsprechenden Ausführungen in der Umweltverträglichkeitserklärung sowie die fachliche Abwägung durch die Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten wird verwiesen. Ent-

sprechende Trassenvarianten wurden entsprechend geprüft (verschiedene Höhenlage in Hengersdorf). Die jedenfalls erforderliche Darlegung der Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens wurde seitens der Projektwerberin in der Umweltverträglichkeitserklärung ausreichend dargestellt und im Umweltverträglichkeitsgutachten entsprechend positiv bewertet. Die erforderliche grundsätzliche Beibehaltung der derzeitigen Trasse durch bestandsnahe Zulegung eines zweiten Gleises wird durch die Sachverständigen insbesondere mit dem auch vorgesehenen Personennahverkehr und dem großen Flächenverbrauch einer Neubautrasse begründet.

Die Grenzwerte der SchiV für den Schienenlärm bei Wohnräumen werden eingehalten. Durch projektbedingten Schienenlärm und den Baulärm wird es weder zu einer Gesundheitsgefährdung noch zu einer unzumutbaren Belästigung kommen.. Auch die Grenzwerte für Erschütterungsschutz werden eingehalten.

Dem Umweltverträglichkeitsgutachten ist die Umweltverträglichkeit des zur Genehmigung eingereichten Vorhabens zu entnehmen.

Auch die Grenzwerte für Erschütterungen werden eingehalten. Schäden am Dichtbetonkeller während der Bauphase können durch Maßnahmen verhindert werden und sind in der Betriebsphase auszuschließen.

Der allenfalls angeführte Wertverlust der Liegenschaft stellt eine privatrechtliche Einwendung dar, die nicht Gegenstand des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens gemäß §24 Abs 1 UVP-G ist. Auf die allgemeinen Ausführungen zu privatrechtlichen Einwendungen, oben, wird verwiesen.

Zur gemeinsamen schriftlichen Stellungnahme von Armin Schertler und Renate Robert Richter Gasse 19/1, 2482 Münchendorf, vertreten durch: Mag. Peter Hadler, Franz Hüttergasse 21, 2482 Münchendorf vom 08.07.2009

Auf die fachliche Beantwortung der Fragen durch die Sachverständigen im UVP-Gutachten wird hingewiesen. (Punkte 49.01 bis 49.05) auf der Seiten 850 bis 854 des Gutachtens).

Nach der ständigen Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes lässt sich weder aus dem HIG noch aus dem UVP-G 2000 eine gesetzliche Verpflichtung zur Wahl der im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit optimalen Trassenvariante ableiten. Die Grundlage für die Erlassung einer Trassenverordnung (nunmehr Trassengenehmigung) besteht in einem bestimmten, vom Eisenbahnunternehmen nach Maßgabe der "Erfordernisse einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn" geplanten Trassenprojekt, bei dessen Erstellung auf das Ergebnis einer Umweltverträglichkeitsprüfung Bedacht zu nehmen ist (siehe §3 Abs1 HIG), ohne dass daraus jedoch ein Vorrang für Projekte ableitbar wäre, bei denen unter Hintanstellung der Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit ausschließlich auf die bestmögliche Umweltverträglichkeit abgestellt würde. (E des VwGH vom 13.12.2007, ZI V87/06)

Somit wird der Behörde im Genehmigungsantrag ein konkretes Projekt bzw. eine konkrete Trassenvariante zur Entscheidung vorgelegt und nur für dieses konkrete Projekt bzw. diese konkrete

Trassenvariante wird das Verfahren durchgeführt. Im Planungsprozess werden von der Projektwerberin jedoch meist mehrere Alternativen bzw. Lösungsmöglichkeiten erwogen. Wenn dies der Fall ist, so sind Angaben über diese vorhabensbezogenen Alternativen und die Auswahlgründe (umweltrelevante Vor- und Nachteile) für das schließlich ausgewählte und vorgelegte Projekt darzulegen, d.h. plausibel zu machen. Grundsätzlich ist es jedoch der Projektwerberin überlassen, ob und welche Alternativen sie prüft. Die Vor- und Nachteile des Unterbleibens (Nullvariante) des Vorhabens sind jedoch jedenfalls von der Projektwerberin darzulegen.

Auf die entsprechenden Ausführungen in der Umweltverträglichkeitserklärung sowie die fachliche Abwägung durch die Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten wird verwiesen. Entsprechende Trassenvarianten wurden entsprechend geprüft (verschiedene Höhenlage in Hengersdorf). Die jedenfalls erforderliche Darlegung der Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens wurde seitens der Projektwerberin in der Umweltverträglichkeitserklärung ausreichend dargestellt und im Umweltverträglichkeitsgutachten entsprechend positiv bewertet. Die erforderliche grundsätzliche Beibehaltung der derzeitigen Trasse durch bestandsnahe Zulegung eines zweiten Gleises wird durch die Sachverständigen insbesondere mit dem auch vorgesehenen Personennahverkehr und dem großen Flächenverbrauch einer Neubautrasse begründet.

Die Grenzwerte der SchiV für den Schienenlärm bei Wohnräumen werden eingehalten. Durch projektbedingten Schienenlärm und den Baulärm wird es weder zu einer Gesundheitsgefährdung noch zu einer unzumutbaren Belästigung kommen.. Auch die Grenzwerte für Erschütterungsschutz werden eingehalten.

Dem Umweltverträglichkeitsgutachten ist die Umweltverträglichkeit des zur Genehmigung eingereichten Vorhabens zu entnehmen.

Auch die Grenzwerte für Erschütterungen werden eingehalten. Schäden am Dichtbetonkeller während der Bauphase können durch Maßnahmen verhindert werden und sind in der Betriebsphase auszuschließen.

Der allenfalls angeführte Wertverlust der Liegenschaft stellt eine privatrechtliche Einwendung dar, die nicht Gegenstand des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens gemäß §24 Abs 1 UVP-G ist. Auf die allgemeinen Ausführungen zu privatrechtlichen Einwendungen, oben, wird verwiesen.

Zur schriftlichen Stellungnahme von Dipl. -Ing Klaus Steininger Hauptstraße 29/32, 2332 Hengersdorf vom 10.07.2009

Die bezug habende Stellungnahme wird im Umweltverträglichkeitsgutachten auf der Seite 855 (Punkt 50.01) aus fachlicher Sicht behandelt.

Nach Aussage der Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten ist gemäß dem Stand der Technik im gegenständlichen Projekt lediglich ein „ausreichender Erschütterungs- und Sekundärschallschutz“ erforderlich, wobei In vielen Bauwerken allerdings tatsächlich ein „guter Erschüt-

terungs- und Sekundärschallschutz“ gegeben sein wird. Es ist somit durch Sekundärschall weder eine Gesundheitsgefährdung noch eine unzumutbare Belästigung gegeben.

Die Prüfung der Umweltverträglichkeit erfolgt anhand der Bestimmungen des UVP-G 2000 und keinesfalls aufgrund von Vereinbarungen zwischen der Gemeinde Hennersdorf und der Antragstellerin.

Zur schriftlichen Stellungnahme von Thomas Wiederer, Unter-Bregarten 12 und 18, 2482 Münchendorf vom 10.07.2009

Die bezug habende Stellungnahme wird im Umweltverträglichkeitsgutachten auf der Seite 856 bis 859 (Punkte 51.01 bis 51.07) aus fachlicher Sicht behandelt.

Nach der ständigen Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes lässt sich weder aus dem HIG noch aus dem UVP-G 2000 eine gesetzliche Verpflichtung zur Wahl der im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit optimalen Trassenvariante ableiten. Die Grundlage für die Erlassung einer Trassenverordnung (nunmehr Trassengenehmigung) besteht in einem bestimmten, vom Eisenbahnunternehmen nach Maßgabe der "Erfordernisse einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn" geplanten Trassenprojekt, bei dessen Erstellung auf das Ergebnis einer Umweltverträglichkeitsprüfung Bedacht zu nehmen ist (siehe §3 Abs1 HIG), ohne dass daraus jedoch ein Vorrang für Projekte ableitbar wäre, bei denen unter Hintanstellung der Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit ausschließlich auf die bestmögliche Umweltverträglichkeit abgestellt würde. (E des VwGH vom 13.12.2007, ZI V87/06)

Somit wird der Behörde im Genehmigungsantrag ein konkretes Projekt bzw. eine konkrete Trassenvariante zur Entscheidung vorgelegt und nur für dieses konkrete Projekt bzw. diese konkrete Trassenvariante wird das Verfahren durchgeführt. Im Planungsprozess werden von der Projektwerberin jedoch meist mehrere Alternativen bzw. Lösungsmöglichkeiten erwogen. Wenn dies der Fall ist, so sind Angaben über diese vorhabensbezogenen Alternativen und die Auswahlgründe (umweltrelevante Vor- und Nachteile) für das schließlich ausgewählte und vorgelegte Projekt darzulegen, d.h. plausibel zu machen. Grundsätzlich ist es jedoch der Projektwerberin überlassen, ob und welche Alternativen sie prüft. Die Vor- und Nachteile des Unterbleibens (Nullvariante) des Vorhabens sind jedoch jedenfalls von der Projektwerberin darzulegen.

Auf die entsprechenden Ausführungen in der Umweltverträglichkeitserklärung sowie die fachliche Abwägung durch die Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten wird verwiesen. Entsprechende Trassenvarianten wurden entsprechend geprüft (verschiedene Höhenlage in Hennersdorf). Die jedenfalls erforderliche Darlegung der Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens wurde seitens der Projektwerberin in der Umweltverträglichkeitserklärung ausreichend dargestellt und im Umweltverträglichkeitsgutachten entsprechend positiv bewertet. Die erforderliche grundsätzliche Beibehaltung der derzeitigen Trasse durch bestandsnahe Zulegung eines zweiten Gleises wird durch die Sachverständigen insbesondere mit dem auch vorgesehenen Personennahverkehr und dem großen Flächenverbrauch einer Neubautrasse begründet.

Eine quantitative Beeinträchtigung der Brunnen durch das Vorhaben kann ausgeschlossen werden.

Die Grenzwerte der SchiV für den Schienenlärm bei Wohnräumen werden eingehalten. Durch projektbedingten Schienenlärm und den Baulärm wird es weder zu einer Gesundheitsgefährdung noch zu einer unzumutbaren Belästigung kommen.. Auch die Grenzwerte für Erschütterungsschutz werden eingehalten.

Für die geforderte Geschwindigkeitsbegrenzungen und sonstige betriebliche Einschränkungen existiert keine Rechtsgrundlage und widersprechen Einschränkungen der Geschwindigkeit den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn gem. § 3 Abs 1 HIG.

Hinsichtlich der befürchteten Erschütterungen wird im Umweltverträglichkeitsgutachten darauf hingewiesen, dass während der Bauphase Schutzmaßnahmen im ausreichenden Ausmaß ergriffen werden. Bauwerksschäden in der Betriebsphase können ausgeschlossen werden.

Nachbarn können nur insoweit subjektive Rechte geltend machen, als sie durch das Vorhaben in den Schutzgütern Leben, Gesundheit, Eigentum oder sonstigen dinglichen Rechten in ihrer Substanz und nicht bloß im Vermögen nachteilig beeinflusst werden. Eine behauptete Beeinträchtigung der Flora und Fauna sowie der „Verschandelung des Ortsbildes“ stellt somit keine zulässige Einwendung von Nachbarn dar.

Der Wertverlust von Liegenschaften stellt eine privatrechtliche Einwendung dar, die nicht Gegenstand des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens gemäß §24 Abs 1 UVP-G ist. Auf die allgemeinen Ausführungen zu privatrechtlichen Einwendungen, oben, wird verwiesen.

Zur schriftlichen Stellungnahme von Hans Kosch, Karl-Friedrichgasse 7, 2482 Münchendorf vom 10.07.2009

Die bezug habende Stellungnahme wird im Umweltverträglichkeitsgutachten auf der Seite 859 (Punkt 52.01) aus fachlicher Sicht behandelt.

Das Vorhaben ist auf Grundlage des Umweltverträglichkeitsgutachtens umweltverträglich. Der Wertverlust von Liegenschaften stellt eine privatrechtliche Einwendung dar, die nicht Gegenstand des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens gemäß §24 Abs 1 UVP-G ist. Auf die allgemeinen Ausführungen zu privatrechtlichen Einwendungen, oben, wird verwiesen.

Zur schriftlichen Stellungnahme von Margit Kosch und Christian Kosch, Karl Friedrichgasse 7, 2482 Münchendorf vom 10.07.2009

Die bezug habende Stellungnahme wird im Umweltverträglichkeitsgutachten auf der Seite 859 und 860 (Punkte 53.01) aus fachlicher Sicht behandelt.

Nach der ständigen Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes lässt sich weder aus dem HIG noch aus dem UVP-G 2000 eine gesetzliche Verpflichtung zur Wahl der im Hinblick auf die Um-

weltverträglichkeit optimalen Trassenvariante ableiten. Die Grundlage für die Erlassung einer Trassenverordnung (nunmehr Trassengenehmigung) besteht in einem bestimmten, vom Eisenbahnunternehmen nach Maßgabe der "Erfordernisse einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn" geplanten Trassenprojekt, bei dessen Erstellung auf das Ergebnis einer Umweltverträglichkeitsprüfung Bedacht zu nehmen ist (siehe §3 Abs1 HIG), ohne dass daraus jedoch ein Vorrang für Projekte ableitbar wäre, bei denen unter Hintanstellung der Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit ausschließlich auf die bestmögliche Umweltverträglichkeit abgestellt würde. (E des VwGH vom 13.12.2007, ZI V87/06)

Somit wird der Behörde im Genehmigungsantrag ein konkretes Projekt bzw. eine konkrete Trassenvariante zur Entscheidung vorgelegt und nur für dieses konkrete Projekt bzw. diese konkrete Trassenvariante wird das Verfahren durchgeführt. Im Planungsprozess werden von der Projektwerberin jedoch meist mehrere Alternativen bzw. Lösungsmöglichkeiten erwogen. Wenn dies der Fall ist, so sind Angaben über diese vorhabensbezogenen Alternativen und die Auswahlgründe (umweltrelevante Vor- und Nachteile) für das schließlich ausgewählte und vorgelegte Projekt darzulegen, d.h. plausibel zu machen. Grundsätzlich ist es jedoch der Projektwerberin überlassen, ob und welche Alternativen sie prüft. Die Vor- und Nachteile des Unterbleibens (Nullvariante) des Vorhabens sind jedoch jedenfalls von der Projektwerberin darzulegen.

Auf die entsprechenden Ausführungen in der Umweltverträglichkeitserklärung sowie die fachliche Abwägung durch die Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten wird verwiesen. Entsprechende Trassenvarianten wurden entsprechend geprüft (verschiedene Höhenlage in Hengersdorf). Die jedenfalls erforderliche Darlegung der Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens wurde seitens der Projektwerberin in der Umweltverträglichkeitserklärung ausreichend dargestellt und im Umweltverträglichkeitsgutachten entsprechend positiv bewertet. Die erforderliche grundsätzliche Beibehaltung der derzeitigen Trasse durch bestandsnahe Zulegung eines zweiten Gleises wird durch die Sachverständigen insbesondere mit dem auch vorgesehenen Personennahverkehr und dem großen Flächenverbrauch einer Neubautrasse begründet.

Die Grenzwerte der SchiV werden eingehalten und ist somit schon alleine aufgrund der Rechtslage hinsichtlich des Schienenlärms von keiner unzumutbaren Belästigung bzw. Gesundheitsgefährdung auszugehen. Auch seitens des Humanmedizinischen Sachverständigen wird von keiner Gesundheitsgefährdung in der Betriebsphase ausgegangen.

Zur Schriftlichen Stellungnahme der Gemeinde Hengersdorf Achauerstraße 2, 2332 Hengersdorf vom 07.07.2009 vertreten durch: Dr. Christine Kolbitsch, Dr. Heinrich Vana Rechtsanwältinnen und Rechtsanwalt, Taborstraße 10/2, 1020 Wien sowie zu der ergänzenden Stellungnahme im Zuge der öffentlichen mündlichen Verhandlung

Auf die fachliche Beantwortung der Fragen durch die Sachverständigen im UVP-Gutachten wird hingewiesen. (Punkte 49.01 bis 49.05) auf der Seiten 860 bis 868 des Gutachtens).

Das gegenständliche Vorhaben wurde, bei Einhaltung sonstiger zwingender Maßnahmen (insbesondere auch im Hinblick auf den Lärmschutz), von den beigezogenen Sachverständigen als umweltverträglich beurteilt

Der Satz, dass das Vorhaben nur dann umweltverträglich im Sinne des UVP-G ist, wenn die Lebensqualität der Bevölkerung erhalten bleibt, stellt keine inhaltliche Stellungnahme dar, sondern trägt nur floskelhaft das Anliegen vor.

Es wird darauf hingewiesen, dass vom derzeitige Konsens ein in den Schranken des Eisenbahngesetzes bis zur Ausschöpfung der technisch möglichen Kapazität der Trasse möglicher Eisenbahnverkehr, einschließlich von durchgehenden nächtlichen Verkehr von Schienenfahrzeugen auf der Trasse mit umfasst ist. Das die ÖBB-Infrastruktur den Rahmen dieses Konsenses derzeit nicht ausschöpft ist jedoch rechtlich unerheblich.

Zum gemäß § 31b Abs 1 Z. 2 EisbG vorzulegenden Bau- und Betriebsprogramm ist anzumerken, dass dieses den Bau und Betrieb als „Programm“ bzw. „Prognose“ insoweit beschreibt, als dies insbesondere für die Verkehrseinschätzung erforderlich ist. So erfolgt die Dimensionierung der erforderlichen Maßnahmen zur Einhaltung der Immissionsschutzkriterien für Lärm, Erschütterungen und Sekundärschall auf Basis der dem Projekt zugrundeliegenden Ausgangsdaten zum Verkehrsaufkommen.

Das vorgelegte Bau- und Betriebsprogramm und die darin enthaltenen Zugzahlen selbst sind somit kein Bestandteil der Genehmigung, wogegen die im Projekt festgelegten (bzw. allenfalls im Bescheid vorgeschriebenen) konkreten Immissionsschutzgrenzwerte einen Bestandteil der gegenständlichen Genehmigung darstellen.

Somit hat die Antragstellerin unbeschadet des tatsächlichen gefahrenen Betriebsprogramms die im Projekt festgelegten Immissionsschutzgrenzwerte jedenfalls einzuhalten. Mögliche Kapazitätsausweitungen, mit denen die der gegenständlichen Genehmigung zugrunde liegenden Emissions- und Immissionsmaßnahmen überschritten werden, lösen erst eine rechtliche Verpflichtung der Eisenbahnunternehmung im späteren Betrieb aus, entsprechende zusätzliche Maßnahmen zu ergreifen.

Der Terminal Inzersdorf ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

Hinsichtlich der seitens der Rechtsvertreter der Gemeinde Hennersdorf angesprochenen Spitzenpegel (Punkt 54.02 des Gutachtens) ist auszuführen, dass es sich bei der der SchIV um eine "besondere Immissionsschutzvorschrift" für Eisenbahntrassen iSd § 24f Abs 2 UVP-G 2000 handelt (vgl. obzitierte E des VfGH vom 13.12.2007, Zl. V87/06). Die Behörde gem § 24 Abs 1 UVP-G 2000 hat sich demgemäß bei der Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmbelästigungen von Nachbarn durch Eisenbahnvorhaben gemäß §24h Abs1 Z2 lit c UVPG 2000 an den Grenzwerten der SchIV zu orientieren.

Die Grenzwerte der SchIV stellen sohin den im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit eines Projektes jedenfalls einzuhaltenden Mindeststandard dar. Eine Berücksichtigung bzw. Schutz von Spitzenpegeln ist in der SchIV nicht vorgesehen. Sofern im Hinblick auf den Schienenlärm die in der

SchIV festgesetzten Grenzwerte eingehalten werden ist somit diesbezüglich von der Umweltverträglichkeit und Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens auszugehen. Daher ist auch die seitens der Umweltschutzbehörde geforderte zusätzliche humanmedizinische Beurteilung des Spitzenpegels beim Schienenlärm im Hinblick auf die Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens nicht erforderlich. Entsprechende zusätzliche Stellungnahmen und Forderungen des lärmtechnischen und medizinischen Sachverständigen vermögen an der hinsichtlich des Schienenlärms vorliegenden Umweltverträglichkeit nichts zu ändern und sind im Sinne des § 1 Abs. 1 Z. 2 UVP-G 2000 als empfohlene Maßnahmen anzusehen. Deren Umsetzung wäre sinnvoll und würde zu einer Verbesserung der Umwelt- und Vorhabenssituation über das unbedingt erforderliche Ausmaß hinaus führen.

Zu diesem Punkt ist daher nochmals darauf hinzuweisen, dass gemäß § 24 f Abs 1 Z2 lit c iVm § 24 Abs 2 letzter Satz hinsichtlich des Schienenlärms bei Einhaltung der in der SchIV festgelegten Grenzwerte von keiner unzumutbaren Belästigung der Nachbarn und schon gar nicht von der Gefährdung von Leben und Gesundheit von Menschen ausgegangen werden kann und somit diesbezüglich von der Umweltverträglichkeit des Vorhabens auszugehen ist. Die Anwendung der Kriterien der SchIV widerspricht nach dem obzitierten E des VfGH vom 13.12.2007, Zl. V87/06 auch nicht der UVP-Richtlinie. Die SchIV zielt auf den Schutz von öffentlichem und privatem Gut und insbesondere des Lebens und der Gesundheit von Personen. Ihre Grenzwerte orientieren sich keineswegs allein daran, Lärmschutzmaßnahmen in einem wirtschaftlich vertretbaren Rahmen zu halten, sondern stellen eine ausreichende Grundlage für die von der UVP-Richtlinie geforderte Beschreibung und Bewertung unmittelbarer und mittelbarer lärmbedingter Auswirkungen eines Eisenbahnvorhabens auf den Menschen dar. Weiters wird seitens des VfGH ausgeführt, dass die Guidelines der WHO lediglich empfehlender Charakter haben.

Dem Umweltverträglichkeitsgutachten ist zu entnehmen, dass die Erschütterungen und der Sekundärschall werden auf jenes Maß reduziert, welches dem Stand der Technik – festgeschrieben in der ÖNORM S 9012 – entspricht. Erforderlichenfalls werden für die Bau- bzw. Betriebsphase Maßnahmen gesetzt. Insbesondere ist dem Gutachten zu entnehmen, dass auch bei den angesprochenen Objekten hörbare Sekundärschallimmissionen nur dann zu erwarten sind, wenn projektsgemäß keine immissionsmindernden Maßnahmen gesetzt werden. Der Ist-Zustand wird durch das Projekt keinesfalls verschlechtert.

Die spätere Fahrplangestaltung ist nicht Gegenstand des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens gem § 24 Abs 1 UVP-G. Der von der Gemeinde geforderte Nutzen des Ausbaus für den Nahverkehr ist jedenfalls möglich.

Der Krottenbach und der Hennersdorfer Fischteich wurden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung mitbetrachtet und auch die projektsbedingten Eingriffe in diese Gewässer, unter Beachtung der Kompensationsmaßnahmen als umweltverträglich beurteilt.

Der normative Gehalt des im gegenständlichen Verfahren mitanzuwendenden §31a EISB-G zielt auf die Gewährleistung einer mit den Anforderungen von Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbe-

etriebes und Einhaltung des Arbeitnehmerinnenschutzes konformen Bau, Planung und Ausführung. Störfälle sind damit nur indirekt Regelungsgegenstand des gegenständlichen Genehmigungsverfahrens und nicht primärer Beurteilungsgegenstand.

Wie im Schriftsatz ausgeführt, sind die Ergebnisse des „Runden Tisches“ im gegenständlichen Verfahren unbeachtlich. Sofern seitens der Behörde die Umweltverträglichkeit festgestellt wird und die sonstigen Genehmigungskriterien erfüllt sind, ist die Genehmigung zu erteilen.

Zu den Lärmschutzgrenzwerten für den Schienenlärm ist nochmals auf die Aussagen oben zu verweisen. Die Grenzwerte der SchIV werden eingehalten. Die Berücksichtigung von Spitzenwerten ist der SchIV nicht zu entnehmen. Daher konnte der Maßnahmenvorschlag des humanmedizinischen Sachverständigen nicht in den Bescheid übernommen werden, er ist jedoch als empfohlene Maßnahme anzusehen. Die Nightnoise Guidelines der WHO haben lediglich empfehlenden Charakter.

Die beantragte Erteilung einer Auflage hinsichtlich der Hochwassersituation am Petersbach ist nicht erforderlich, da es durch das gegenständliche Vorhaben jedenfalls zu keiner Verschlechterung der Situation am Petersbach kommt.

Zur schriftlichen Stellungnahme von Herbert und Renate Hofer, Rothneusiedler Straße 31, 2332 Hennersdorf; 10.07.2009

Die bezug habende Stellungnahme wird im Umweltverträglichkeitsgutachten auf den Seiten 869 bis 877 (Punkt 55.01 bis 55.07) aus fachlicher Sicht behandelt.

Das Vorhaben ist nach dem Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung umweltverträglich und widerspricht deshalb nicht Rechtsvorschriften zum Schutz der Umwelt. Inwiefern ein Vorhaben dem AVG widersprechen kann, vermag seitens der Behörde nicht nachvollzogen werden.

Zum gemäß § 31b Abs 1 Z. 2 EisbG vorzulegenden Bau- und Betriebsprogramm ist anzumerken, dass dieses den Bau und Betrieb als „Programm“ bzw. „Prognose“ insoweit beschreibt, als dies insbesondere für die Verkehrseinschätzung erforderlich ist. So erfolgt die Dimensionierung der erforderlichen Maßnahmen zur Einhaltung der Immissionsschutzkriterien für Lärm, Erschütterungen und Sekundärschall auf Basis der dem Projekt zugrundeliegenden Ausgangsdaten zum Verkehrsaufkommen.

Das vorgelegte Bau- und Betriebsprogramm und die darin enthaltenen Zugzahlen selbst sind somit kein Bestandteil der Genehmigung, wogegen die im Projekt festgelegten (bzw. allenfalls im Bescheid vorgeschriebenen) konkreten Immissionsschutzgrenzwerte einen Bestandteil der gegenständlichen Genehmigung darstellen.

Somit hat die Antragstellerin unbeschadet des tatsächlichen gefahrenen Betriebsprogramms die im Projekt festgelegten Immissionsschutzgrenzwerte jedenfalls einzuhalten. Mögliche Kapazitätsausweitungen, mit denen die der gegenständlichen Genehmigung zugrunde liegenden Emissions- und

Immissionsmaßnahmen überschritten werden, lösen erst eine rechtliche Verpflichtung der Eisenbahnunternehmung im späteren Betrieb aus, entsprechende zusätzliche Maßnahmen zu ergreifen.

Der Terminal Inzersdorf ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

§ 17 Abs 2 lit c UVP-G 2000 ist in Verfahren des 3. Abschnittes des UVP-G 2000 nicht anzuwenden. Hier greift die im wesentlichen gleich lautende Bestimmung des § 24f Abs 1 lit c. § 24 f Abs 2 letzter Satz normiert jedoch, dass bei Eisenbahnvorhaben die Zumutbarkeit einer Belästigung nach den bestehenden, besonderen Immissionsschutzvorschriften zu beurteilen ist. Für die Begrenzung der Schallimmissionen auf Grund des Schienenverkehrs ist für den Neubau und den wesentlichen Umbau von Strecken(teilen) die Schienenverkehrs-Immissionschutzverordnung (SchIV) anzuwenden. Die Grenzwerte der SchIV stellen sohin den im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit eines Projektes jedenfalls einzuhaltenden Mindeststandard dar. Diese Werte werden deutlich unterschritten und liegt somit weder eine Gesundheitsgefährdung noch eine unzumutbare Belästigung vor. Die Nightnoise Guidelines der WHO haben lediglich empfehlender Charakter.

Die zitierten Bestimmungen der GewO sind im gegenständlichen Verfahren nicht anzuwenden. Fragen allfälliger Entschädigungen sind nicht Gegenstand des gegenständlichen UVP-Verfahrens. Diese stellen zivilrechtliche Einwendungen dar und waren daher zurückzuweisen bzw. auf den Zivilrechtsweg zu verweisen. Auf die Ausführungen zu zivilrechtlichen Einwendungen oben wird hingewiesen. Die Einwendungen wurden seitens der Behörde als Nachteile angesehen, die im Rahmen der Genehmigung mit den öffentlichen Interessen abzuwägen sind. Bei Abwägung der allenfalls bei Eintritt eines Schadens nach den zivilrechtlichen Bestimmungen durch die Projektwerberin zu ersetzen wäre, ist jedenfalls vom Überwiegen des das öffentliche Interesse an der Errichtung der Eisenbahn auszugehen.

Das Vorhaben wurde von den Sachverständigen als umweltverträglich bewertet. Ein gravierendes und massives Ansteigen von Emissionen und eine (potentiell) unzumutbare Belästigung der Nachbarn tritt bei Realisierung des Vorhabens nicht ein.

Zur schriftlichen Stellungnahme von Erich Grabner, Hintausstraße 36 und Hauptsstraße 50, 2481 Achau; 08.07.2009

Auf die fachliche Beantwortung der Fragen durch die Sachverständigen im UVP-Gutachten wird hingewiesen. (Punkte 56.01 und 56.02) auf der Seiten 877 und 878 des Gutachtens).

Seitens des lärmtechnischen Sachverständigen wird ausgeführt, dass die Grenzwerte der SchIV für den Schutz von Wohnräumen deutlich unterschritten werden. Dem Umweltverträglichkeitsgutachten ist weiters zu entnehmen, dass es durch projektbedingten Lärm weder zu einer Gesundheitsgefährdung noch zu einer unzumutbaren Belästigung kommt.

Dass aufgrund des derzeitigen Betriebsprogramms zur Zeit kein Bahnlärm in der Nacht emittiert wird, ist rechtlich unbeachtlich. Aufgrund der derzeitigen Genehmigungslage ist es der Projektwerberin möglich, auf der Bestandsstrecke in den Grenzen des § 19 Abs 2 EisebG, einen kapazitätsmäßig maximalen Eisenbahnverkehr, einschließlich verstärktem Nachtverkehr, durchzuführen.

Das vorliegende Projekt wurde von den Sachverständigen als umweltverträglich beurteilt. Durch das gegenständliche Vorhaben sind unterbrochene Verkehrsanlagen und Wasserläufe, die durch den Bau der Eisenbahn gestört oder unbenützlich werden, nach dem Ergebnis des Verfahrens wiederherzustellen. Allfällige Einschränkungen des LKW-Verkehrs auf der B11 und B 16 sind nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens und werden allenfalls gesondert im einen straßenrechtlichen Verfahren zu behandeln sein. Auf die die kundgemachten Fahrverbote für den Schwerverkehr wird informativ hingewiesen.

Zur schriftlichen Stellungnahme von Edith Würstl und Othmar Würstl Untere Ortsstraße 33, 2481 Achau vom 08.07.2009

Die bezughabende Stellungnahme wird im Umweltverträglichkeitsgutachten auf den Seiten 879 bis 881 (Punkt 57.01 bis 57.03) aus fachlicher Sicht behandelt.

Das vorliegende Projekt wurde von den Sachverständigen als umweltverträglich beurteilt. Durch das gegenständliche Vorhaben sind unterbrochene Verkehrsanlagen und Wasserläufe, die durch den Bau der Eisenbahn gestört oder unbenützlich werden, nach dem Ergebnis des Verfahrens wiederherzustellen. Allfällige Einschränkungen des LKW-Verkehrs auf der B11 und B 16 sind nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens und werden allenfalls gesondert im einen straßenrechtlichen Verfahren zu behandeln sein. Auf die die kundgemachten Fahrverbote für den Schwerverkehr wird informativ hingewiesen. Die Aufhebung der kundgemachten Fahrverbote sind ebenfalls nicht Gegenstand teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens.

Gesundheitsgefährdende oder unzumutbar belästigende Lärmimmissionen durch das Projekt sind nach der schlüssigen Aussage der Sachverständigen jedenfalls auszuschließen.

Zur schriftlichen Stellungnahme von Günther und Karin Osswald, Feldgasse 11, 2481 Achau vom 21.06.2009

Auf die fachliche Beantwortung der Fragen durch die Sachverständigen im UVP-Gutachten sowie auf die bereits weiter obengetätigten Äußerungen wird hingewiesen. (Punkte 58.01 bis 58.02 auf den Seiten 719 bis 721 des Gutachtens).

Wie bereits obenausgeführt, werden die Grenzwerte der SchiV eingehalten und ist somit schon alleine aufgrund der Rechtslage hinsichtlich des Schienenlärms von keiner unzumutbaren Belästigung bzw. Gesundheitsgefährdung auszugehen. Auch seitens des Humanmedizinischen Sachverständigen wird von keiner Gesundheitsgefährdung, weder in der Bauphase, noch in der Betriebsphase ausgegangen. Eine negative Auswirkung auf den Straßenlärm von der B 11 durch das Projekt nicht zu erwarten.

Allfällige Wertminderung von Liegenschaften und allfällig auftretende Schäden während der Bau- und Betriebsphase sind nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens sondern stellen privatrechtliche Ansprüche dar, die zurückzuweisen bzw. auf den Zivilrechtsweg zu verweisen sind. Auf die allgemeinen Aussagen zu privatrechtlichen Einwendungen oben wird verwiesen.

Die im Projekt vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen sind ausreichend. Die Farbe und Gestaltung der Lärmschutzwände stellt kein den Parteien im Sinne des UVP-G 2000 oder der mitzubehandelnden Materiegesetze zustehendes subjektiv öffentliches Recht dar.

Auch der projektgemäße Bauablauf bzw. die Bauphase wurden von den Sachverständigen als umweltverträglich gewertet. Auf die im Projekt enthaltenen Maßnahmen bzw. die zwingenden Maßnahmen im Umweltverträglichkeitsgutachten, die einen Projektsbestandteil darstellen, wird verwiesen.

Zur schriftlichen Stellungnahme von Sabine Petkovits, Bahngasse 7, 2481 Achau vom 09.07.2009

Die bezug habende Stellungnahme wird im Umweltverträglichkeitsgutachten auf den Seiten 882 bis 881 (Punkt 59.01 bis 59.03) aus fachlicher Sicht behandelt.

Gebäudeschäden sind nach schlüssiger Aussage der Sachverständigen durch das Vorhaben nicht zu erwarten.

Zum gemäß § 31b Abs 1 Z. 2 EISbG vorzulegenden Bau- und Betriebsprogramm ist anzumerken, dass dieses den Bau und Betrieb als „Programm“ bzw. „Prognose“ insoweit beschreibt, als dies insbesondere für die Verkehrseinschätzung erforderlich ist. So erfolgt die Dimensionierung der erforderlichen Maßnahmen zur Einhaltung der Immissionsschutzkriterien für Lärm, Erschütterungen und Sekundärschall auf Basis der dem Projekt zugrundeliegenden Ausgangsdaten zum Verkehrsaufkommen.

Hinsichtlich des Schienenlärms werden die Grenzwerte der SchIV eingehalten

Das vorgelegte Bau- und Betriebsprogramm und die darin enthaltenen Zugzahlen selbst sind somit kein Bestandteil der Genehmigung, wogegen die im Projekt festgelegten (bzw. allenfalls im Bescheid vorgeschriebenen) konkreten Immissionsschutzgrenzwerte einen Bestandteil der gegenständlichen Genehmigung darstellen.

Somit hat die Antragstellerin unbeschadet des tatsächlichen gefahrenen Betriebsprogramms die im Projekt festgelegten Immissionsschutzgrenzwerte jedenfalls einzuhalten. Mögliche Kapazitätsausweitungen, mit denen die der gegenständlichen Genehmigung zugrunde liegenden Emissions- und Immissionsmaßnahmen überschritten werden, lösen erst eine rechtliche Verpflichtung der Eisenbahnunternehmung im späteren Betrieb aus, entsprechende zusätzliche Maßnahmen zu ergreifen.

Fragen allfälliger Entschädigungen sind nicht Gegenstand des gegenständlichen UVP-Verfahrens. Diese stellen zivilrechtliche Einwendungen dar und waren daher zurückzuweisen bzw. auf den Zivilrechtsweg zu verweisen. Auf die Ausführungen zu zivilrechtlichen Einwendungen oben wird hingewiesen. Beweissicherungen hinsichtlich der Liegenschaft bzw. des Wohnobjekts wären somit mit der Projektwerberin zu vereinbaren bzw. werden allenfalls von der Projektwerberin vorgesehen. Auf die im Vorhaben vorgesehenen Schienenlärmkontrollmessungen nach Betriebsaufnahme wird hingewiesen.

Zur schriftlichen Stellungnahme von Ludwig Petkovits und Elisabeth Petkovits, Mühlgasse 13, 2481 Achau vom 09.07.2009

Die bezughabende Stellungnahme wird im Umweltverträglichkeitsgutachten auf den Seiten 882 bis 881 (Punkt 60.01 bis 60.03) aus fachlicher Sicht behandelt.

Gebäudeschäden sind nach schlüssiger Aussage der Sachverständigen durch das Vorhaben nicht zu erwarten.

Nach der schlüssigen Aussage der Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten ist eine quantitative Beeinflussung des Brunnens ist daher weder in der Bau- noch in der Betriebsphase zu erwarten.

Zum gemäß § 31b Abs 1 Z. 2 EisbG vorzulegenden Bau- und Betriebsprogramm ist anzumerken, dass dieses den Bau und Betrieb als „Programm“ bzw. „Prognose“ insoweit beschreibt, als dies insbesondere für die Verkehrseinschätzung erforderlich ist. So erfolgt die Dimensionierung der erforderlichen Maßnahmen zur Einhaltung der Immissionsschutzkriterien für Lärm, Erschütterungen und Sekundärschall auf Basis der dem Projekt zugrundeliegenden Ausgangsdaten zum Verkehrsaufkommen.

Das vorgelegte Bau- und Betriebsprogramm und die darin enthaltenen Zugzahlen selbst sind somit kein Bestandteil der Genehmigung, wogegen die im Projekt festgelegten (bzw. allenfalls im Bescheid vorgeschriebenen) konkreten Immissionsschutzgrenzwerte einen Bestandteil der gegenständlichen Genehmigung darstellen.

Somit hat die Antragstellerin unbeschadet des tatsächlichen gefahrenen Betriebsprogramms die im Projekt festgelegten Immissionsschutzgrenzwerte jedenfalls einzuhalten. Mögliche Kapazitätsausweitungen, mit denen die der gegenständlichen Genehmigung zugrunde liegenden Emissions- und Immissionsmaßnahmen überschritten werden, lösen erst eine rechtliche Verpflichtung der Eisenbahnunternehmung im späteren Betrieb aus, entsprechende zusätzliche Maßnahmen zu ergreifen.

Fragen allfälliger Entschädigungen sind nicht Gegenstand des gegenständlichen UVP-Verfahrens. Diese stellen zivilrechtliche Einwendungen dar und waren daher zurückzuweisen bzw. auf den Zivilrechtsweg zu verweisen. Auf die Ausführungen zu zivilrechtlichen Einwendungen oben wird hingewiesen. Beweissicherungen hinsichtlich der Liegenschaft bzw. des Wohnobjekts wären somit mit der Projektwerberin zu vereinbaren bzw. werden allenfalls von der Projektwerberin vorgesehen. Auf die im Vorhaben vorgesehenen Schienenlärmkontrollmessungen nach Betriebsaufnahme wird hingewiesen.

Zur schriftlichen Stellungnahme von Andreas Petkovits und Hermine Mosandl

Mühlgasse 11, 2481 Achau; 09.07.2009 Die bezughabende Stellungnahme wird im Umweltverträglichkeitsgutachten auf den Seiten 882 bis 886 (Punkt 61.01 bis 60.04) aus fachlicher Sicht behandelt.

Gebäudeschäden sind nach schlüssiger Aussage der Sachverständigen durch das Vorhaben nicht zu erwarten.

Nach der schlüssigen Aussage der Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten ist eine quantitative Beeinflussung des Brunnens ist daher weder in der Bau- noch in der Betriebsphase zu erwarten.

Zum gemäß § 31b Abs 1 Z. 2 EisbG vorzulegenden Bau- und Betriebsprogramm ist anzumerken, dass dieses den Bau und Betrieb als „Programm“ bzw. „Prognose“ insoweit beschreibt, als dies insbesondere für die Verkehrseinschätzung erforderlich ist. So erfolgt die Dimensionierung der erforderlichen Maßnahmen zur Einhaltung der Immissionsschutzkriterien für Lärm, Erschütterungen und Sekundärschall auf Basis der dem Projekt zugrundeliegenden Ausgangsdaten zum Verkehrsaufkommen.

Das vorgelegte Bau- und Betriebsprogramm und die darin enthaltenen Zugzahlen selbst sind somit kein Bestandteil der Genehmigung, wogegen die im Projekt festgelegten (bzw. allenfalls im Bescheid vorgeschriebenen) konkreten Immissionsschutzgrenzwerte einen Bestandteil der gegenständlichen Genehmigung darstellen.

Somit hat die Antragstellerin unbeschadet des tatsächlichen gefahrenen Betriebsprogramms die im Projekt festgelegten Immissionsschutzgrenzwerte jedenfalls einzuhalten. Mögliche Kapazitätsausweitungen, mit denen die der gegenständlichen Genehmigung zugrunde liegenden Emissions- und Immissionsmaßnahmen überschritten werden, lösen erst eine rechtliche Verpflichtung der Eisenbahnunternehmung im späteren Betrieb aus, entsprechende zusätzliche Maßnahmen zu ergreifen.

Fragen allfälliger Entschädigungen sind nicht Gegenstand des gegenständlichen UVP-Verfahrens. Diese stellen zivilrechtliche Einwendungen dar und waren daher zurückzuweisen bzw. auf den Zivilrechtsweg zu verweisen. Auf die Ausführungen zu zivilrechtlichen Einwendungen oben wird hingewiesen. Beweissicherungen hinsichtlich der Liegenschaft bzw. des Wohnobjekts wären somit mit der Projektwerberin zu vereinbaren bzw. werden allenfalls von der Projektwerberin vorgesehen. Auf die im Vorhaben vorgesehenen Schienenlärmkontrollmessungen nach Betriebsaufnahme wird hingewiesen.

Zur Stellungnahme des NÖ-Straßendienstes, Abteilung Landesstraßenfinanzierung und –verwaltung (ST4) in der öffentlichen mündlichen Verhandlung vertreten durch die Herrn Ing. Markus Kuttenberger

Gegen die Genehmigung wird grundsätzlich kein Einwand erhoben. Entsprechende Detailvereinbarungen zwischen der Antragstellerin und dem NÖ Straßendienst werden rechtzeitig vor Baubeginn abzuschließen sein.

Zur Stellungnahme von Herrn GR Herbert Hofer, Rothneusieder Straße 31, 2332 Hennersdorf, Grundstück Nr. 157 in der öffentlichen mündlichen Verhandlung

Die Wohnraumbelastung durch den Schienenlärm im Gemeindegebiet von Hennersdorf liegt innerhalb der Grenzwerte der SchIV. Sollten sich bei den Kontrollmessungen nach Betriebsaufnahme

me Grenzwertüberschreitungen ergeben, wird es Aufgabe der Projektwerberin entsprechende Maßnahmen zu setzen.

Für die Vorschreibung der geforderten betrieblichen Maßnahmen (keine nächtlichen Güterzugfahrten zwischen 22.00 Uhr und 05:00 Uhr, eine niedrigere Geschwindigkeit unter 100 km/h) im Gemeindegebiet von Hennersdorf existiert keine Rechtsgrundlage und widersprechen die Einschränkungen des Güterverkehrs sowie der Geschwindigkeit den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn gem. § 3 Abs 1 HIG.

Zur Stellungnahme des Sportfischervereins Vösendorf Wienerberger, vertreten durch Herrn Karl Vakoun, Kassier des Vereines im Zuge der öffentlichen mündlichen Verhandlung

Die Stellungnahme beinhaltet keine Einwendung im Rechtssinne.

Das Vorhaben ist auch hinsichtlich der erforderlichen Maßnahmen am Fischteich Hennersdorf umweltverträglich.

Fragen allfälliger Entschädigungen ist nicht Gegenstand des Genehmigungsverfahrens gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000, sondern im Rahmen zivilrechtlicher Übereinkommen oder allfälliger Zwangsrechts und Entschädigungsverfahren zu klären.

Auf die Stellungnahme der Projektwerberin sowie die Stellungnahme und die zwingenden Maßnahmen aus gewässerökologischer und fischereifachlicher Sicht wird hingewiesen.

Im gegenständlichen Verfahren gem. § 24 Abs 1 UVP-G 2000 wurde die Umweltverträglichkeit des Gesamtvorhabens geprüft. Weiters ist auch die Genehmigung im Sinne des § 31f EisbG iVm § 127 Abs 1 lit b WRG für die Verfüllung eines Teils des Fischteiches Bestandteil dieses Genehmigungsbescheides.

Nicht Entscheidungsgegenstand, sondern bloß Beurteilungsgegenstand ist die projektsgemäß vorgesehene Erweiterung des Fischteiches. Diesbezüglich wird auf das noch abzuführende Verfahren gemäß § 24 Abs 3 beim Landeshauptmann von Niederösterreich verwiesen.

Zur Stellungnahme von Dr. Gerda Hosnedl, Südtirolerstraße 4,2326 Lanzendorf im Zuge der ho. im Berufungswege anhängigen mündlichen Verhandlung hinsichtlich Enteignung vom 11.03.2010, vertreten durch RA Dr. Josef Wolfgang Deitzer, Wiener Straße 36-38/1/24 2320 Schwechat

Aufgrund des gemäß § 46 AVG im Verwaltungsverfahren geltenden Grundsatz der Unbeschränktheit der Beweismittel ist es zulässig, in einem Verwaltungsverfahren die Ergebnisse eines anderen Verwaltungsverfahrens zu verwerten. (E des VwGH v. 01.10.1981, ZI 1823/80).

Im Zuge der mündlichen Verhandlung am 11.03.2010 in dem im Berufungswege ho. anhängigen Enteignungsverfahren wurde seitens des Sachverständigen für Eisenbahnwesen/Eisenbahntechnik festgehalten, dass auch für das gegenständliche UVP-Vorhaben das

Grundstück der Berufungswerberin Gst-Nr 1698/8 und .146 (in Hinkunft des Gst-Nr. 2197), jeweils EZ 1848, Grundbuch 16126 Vösendorf für die Herstellung und den Betrieb der Bahn erforderlich ist.

Insbesondere wurde dies damit argumentiert, dass gegenständliche Projekt ohne die Inanspruchnahme des Grundstückes von Dr. Hosnedl nicht möglich ist. Durch die Absenkung der Bahntrasse entsteht ein Niveauunterschied von ca. 3,5 m. Die Strecke ist als Hochleistungsstrecke ausgewiesen, dementsprechend sind die HL- Richtlinien mit den entsprechenden erhöhten Sicherheitsabständen und Regelquerschnitten zu beachten. Weiters ist durch die Nähe des Bauwerkes eine Unterbringung der erforderlichen sicherungs- und entwässerungstechnischen Maßnahmen sowie des Bedienweges nicht möglich. Selbst bei Herstellung einer Stützmauer reichen die Platzverhältnisse für die Bauarbeiten nicht aus. Weiters sind die Einflüsse von Lärm, Erschütterung und elektromagnetischer Felder auf die Liegenschaft und insbesondere das Wohnobjekt zu berücksichtigen, die Einhaltung der zulässigen Grenzwerte wird als unmöglich eingestuft. Durch den Ausbau im Sinne der HL-Richtlinie ist somit eine Inanspruchnahme des ggstdl. Grundstückes jedenfalls erforderlich.

Zur Aussage des Rechtsvertreters von Dr. Hosnedl, dass aus technischer Sicht die Errichtung einer Stützmauer samt Lärmschutz sehr wohl notwendig ist, sodass die Inanspruchnahme des Grundes der Berufungswerberin aus technischer Sicht nicht notwendig ist und auch die Entwässerungsanlagen ohne Inanspruchnahme des Grundes der Berufungswerberin errichtet werden können ist auszuführen, dass sich die Behörde hier der schlüssig erscheinenden Aussage des Sachverständigen anschließt. Die Verlegung des Retentionsbeckens wurde im Zuge der Verhandlung auch seitens der Projektwerberin als möglich bestätigt. Aber auch nur bei Errichtung einer Stützmauer bei entsprechendem Gleisabstand samt den erforderlichen Einbauten gem dem Stand der Technik ist die Inanspruchnahme der Liegenschaft von Dr. Hosnedl zur Projektralisierung jedenfalls erforderlich.

Somit ist festzuhalten, dass für die Realisierung des gegenständlichen UVP-Vorhabens das Grundstück der Berufungswerberin Gst-Nr 1698/8 und .146 (in Hinkunft des Gst-Nr. 2197), jeweils EZ 1848, Grundbuch 16126 Vösendorf für die Herstellung und den Betrieb der Bahn erforderlich ist.

Es wird daher darauf hingewiesen, dass für den Abschnitt S1-Hennersdorf die vorliegende rechtskräftige eisenbahnrechtliche Baugenehmigung vom 13.06.2006 GZGZ. BMVIT-820.093/0006-IV/SCH2/2006 durch die gegenständliche Genehmigung ersetzt wurde.

Aufgrund der oben aufgezählten Gründe (Seite 36) ist jedenfalls vom überwiegen des öffentlichen Interesses gegenüber dem Nachteil der Grundeigentümerin auszugehen.

Kosten

Kommissionsgebühren

Die Vorschreibung der Kommissionsgebühren, welche durch die Teilnahme der einzelnen dem

Verfahren hinzugezogenen Amtsorganen an der Ortsverhandlung angefallen sind, stützt sich auf die im Spruch zitierten gesetzlichen Bestimmungen.

Barauslagen

Entsenden andere am Verfahren beteiligte Verwaltungsbehörden Amtsorgane, so sind gemäß § 77 Abs. 5 AVG von der die Amtshandlung führenden Behörde Kommissionsgebühren nach den für die entsendeten Organe geltenden Tarifen als Barauslagen einzuheben und dem Rechtsträger, dem die entsendeten Verwaltungsorgane angehören, zu übermitteln.

Seitens des Landes Niederösterreich wurde der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie mitgeteilt, dass die dem Verfahren beigezogenen Organe des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung im Umfang von insgesamt 102 angefangenen halben Stunden an der öffentlichen Erörterung und der öffentlichen mündlichen Verhandlung teilgenommen haben. Gemäß der Kostennote ist von der Antragstellerin ein Betrag von 5.343,78 € zu begleichen.

Hinweis:

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

Zusammenfassung

Beteiligung der Öffentlichkeit:

Durch die Antragstellerin wurde in den Gemeinden Hennersdorf, Achau und Münchendorf im Zeitraum zwischen 2005 und 2008 umfangreiche Informationsgespräche und -veranstaltungen durchgeführt, um die Gemeindevertretungen und die Bürger über das Vorhaben zu informieren und die Anliegen soweit möglich im Projekt berücksichtigen zu können

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

- (25.05.2009-10.07.2009, **öffentliche Auflage** und Möglichkeit zur schriftlichen Stellungnahme des Antrags und **der Projektunterlagen** (UVE, Trassengenehmigungspläne, Bauentwurf und Gutachten gem. §31a EisbG) gem. § 24 Abs 8 UVP-G 2000 iVm § 9 leg. cit. und §§ 44a und 44b AVG
- 28.09.2010 – 03.12.2009, **öffentliche Auflage des Umweltverträglichkeitsgutachtens** (Sämtliche Projektunterlagen wurden ebenfalls in aktueller Form mit aufgelegt) gem. § 24e Abs 2 UVP-G 2000
- 05.10.2009 und 06.10.2009 **öffentliche Erörterung** gem § 24 c AVG
- 02.11.2009 und 03.11.2009 **öffentliche mündliche Verhandlung** gem. § 24 Abs 7 iVm § 16 Abs 1 UVP-G 2000, §§ 44d, 44e AVG

Umweltverträglichkeit

Die Beschreibung der zahlreichen und umfangreichen Maßnahmen ist der UVE und dem schlüssigen und nachvollziehbaren Umweltverträglichkeitsgutachten sowie den Aussagen der Sachverständigen in der Verhandlungsschrift zu entnehmen bzw. ist auf diese zu verweisen. Bei Einhaltung der in der UVE angeführten und der im Umweltverträglichkeitsgutachten und der Verhandlungsschrift angeführten zwingenden Maßnahmen bzw. Maßnahmen zur Beweissicherungen, welche von der Antragstellerin zum Projektsbestandteil erklärt wurden ist jedenfalls von der Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Vorhabens auszugehen.

Die Antragstellerin wird ausdrücklich auf die im Umweltverträglichkeitsgutachten angeführten empfohlenen Maßnahmen hingewiesen, welche zu einer Verbesserung der Umwelt- und Vorhabenssituation über das unbedingt erforderliche Ausmaß hinaus – führen würden.

Zusammenfassung der Entscheidungsgründe

Abschließend kann zusammenfassend festgehalten werden, dass im Ergebnis dem gegenständlichen Projekt unter Zugrundelegung der vorgelegten Unterlagen (UVE samt Unterlagen, Trassenverordnungspläne, Bauentwurf), des vorgelegten Gutachtens gemäß § 31a EisbG, dem Umweltverträglichkeitsgutachten sowie den seitens der Parteien und Beteiligten erstatteten Vorbringen im Verfahren, insbesondere während der öffentlichen Auflage und in der öffentlichen mündlichen Verhandlung die im Spruch angeführte Genehmigung unter Mitwirkung der im Spruch angeführten materiellen Genehmigungsbestimmungen erteilt werden konnten. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass die im Zuge des Verfahrens durchgeführte Umweltverträglichkeitsprüfung die Umweltverträglichkeit des Vorhabens ergeben hat und unter Einhaltung der im Umweltverträglichkeitsgutachten und in der Verhandlungsschrift enthaltenen zwingenden Maßnahmen die zusätzlichen Genehmigungsvoraussetzungen des § 24 f Abs 1 UVP-G 2000 erfüllt werden. Die vorgelegte Trasse entspricht den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn gemäß § 3 HIG und standen die Ergebnisse der Anhörung der Erteilung der Genehmigung nicht entgegen. Hinsichtlich der Mitwirkung der materiellrechtlichen Genehmigungsbestimmungen des Eisenbahngesetzes ergibt sich aus dem Gutachten gemäß § 31a EisbG, dass die Projekterstellung dem Stand der Technik zum Antragszeitpunkt unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenbahnen auf Eisenbahnen und des Verkehrs auf Eisenbahnen unter Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht. Hierbei wurde auf die im Spruch zitierten gesetzlichen Bestimmungen abgestellt und sind die solcher Art beschriebenen gesetzlichen Anforderungen bei der Erlassung des Bescheides erfüllt worden. Dies ergibt sich jedenfalls aus dem im Rahmen dieses Bescheides festzustellenden Sachverhalte samt den zugrunde liegenden Projektunterlagen, insbesondere dem Umweltverträglichkeitsgutachten, dem Gutachten gemäß § 31a EisbG sowie den sonstigen Vorbringen im Zuge des Verfahrens.

Die Plausibilität, Nachvollziehbarkeit und Vollständigkeit des Umweltverträglichkeitsgutachtens ist im Verfahren nicht widerlegt worden. Ebenso ist die gesetzlich vermutete inhaltliche Richtigkeit des Gutachtens gemäß § 31a EisbG im Zuge des Ermittlungsverfahrens nicht widerlegt worden.

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

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Bescheid ist ein ordentliches Rechtsmittel nicht zulässig.

H i n w e i s

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb von sechs Wochen nach seiner Zustellung Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof und ebenso an den Verfassungsgerichtshof erhoben werden. Sie muss von einem Rechtsanwalt unterschrieben sein, sofern sie nicht von einem in § 24 Abs 2 Verwaltungsgerichtshofgesetz 1985 oder in § 17 Abs 2 in Verbindung mit § 24 Abs 1 Verfassungsgerichtshofgesetz 1953 genannten Beschwerdeführer eingebracht wird. Bei der Einbringung einer solchen Beschwerde ist eine Gebühr von € 220,-- zu entrichten.

Dieser Bescheid wird durch Edikt zugestellt. Ein solcher Bescheid gilt mit Ablauf von zwei Wochen nach der Verlautbarung gemäß § 44f Abs 1 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 (insbesondere Verlautbarung im redaktionellen Teil zweier im Bundesland weit verbreiteter Tageszeitungen und im „Amtsblatt zur Wiener Zeitung“) als zugestellt.

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

Beilagen:

Umweltverträglichkeitsgutachten vom August 2009
Verhandlungsschrift vom 02. und 03.11.2010

Für die Bundesministerin:

Ihr(e) Sachbearbeiter(in):
Mag. Michael Andresek
Tel.Nr.: +43 (1) 71162 65 2219
E-Mail: michael.andresek@bmvit.gv.at

elektronisch gefertigt