



**BMVIT – IV/IVVS4 UVP-Verfahren Landverkehr**

**Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien**

Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

E-Mail: [ivvs4@bmvit.gv.at](mailto:ivvs4@bmvit.gv.at)

Internet: [www.bmvit.gv.at](http://www.bmvit.gv.at)

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



Bundesministerium  
für Verkehr,  
Innovation und Technologie

GZ. BMVIT-820.301/0003-IV/IVVS4/2016 DVR:0000175

It Verteiler

Wien, am 13. Mai 2016

**ÖBB-Strecke Wien Matzleinsdorf (Meidling) – Wiener  
Neustadt  
Zweigleisiger Ausbau der Pottendorfer Linie  
im Abschnitt Hennersdorf – Münchendorf; km 7,6 – km  
20,8; Trassenverschwenkung Aspangbahn; km 14,4 –  
km 16,2**

Genehmigung von Projektänderungen in der Gemeinde  
Münchendorf durch den Bundesminister für Verkehr, Inno-  
vation und Technologie nach dem  
Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 unter Mitan-  
wendung des Eisenbahngesetzes 1957 und des Forstge-  
setzes 1975

## Inhaltsverzeichnis

<b>SPRUCH</b> .....	<b>3</b>
<b>I. Genehmigungen nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 unter Mitwirkung des Eisenbahngesetzes 1959 und des Forstgesetzes 1975</b> .....	<b>3</b>
I.1. Genehmigung nach dem UVP-G 2000.....	3
I.2. Mitwirkung des Eisenbahngesetzes 1957 .....	4
I.3. Mitwirkung des ForstG 1975 .....	5
<b>II. Projektbestandteile</b> .....	<b>5</b>
<b>III. Erklärung weiterer Unterlagen zum Bescheidbestandteil</b> .....	<b>5</b>
<b>IV. Nebenbestimmungen</b> .....	<b>5</b>
IV.1. Aus der Sicht des Fachgebietes Gewässerökologie zur Bauphase:.....	5
IV.2. Aus der Sicht des Fachgebietes Geologie und Hydrogeologie zur Bauphase: .....	6
IV.3. Aus der Sicht des Fachgebietes Naturschutz/Ökologie zur Bauphase:.....	6
IV.4. Aus der Sicht des Fachgebietes Elektrotechnik zur Bauphase:.....	6
<b>V. Rechtsgrundlagen</b> .....	<b>7</b>
<b>BEGRÜNDUNG</b> .....	<b>8</b>
<b>I. Verfahrensgang</b> .....	<b>8</b>
<b>II. Rechtliche Erwägungen zum Verfahrensgang</b> .....	<b>11</b>
<b>III. Erhobene Beweise</b> .....	<b>13</b>
<b>IV. Der festgestellte Sachverhalt</b> .....	<b>13</b>
<b>V. Auseinandersetzung mit den eingebrachten Stellungnahmen</b> .....	<b>16</b>
<b>VI. Erwägungen zu den Genehmigungsvoraussetzungen</b> .....	<b>16</b>
VI.1. Genehmigung nach § 24g UVP-G 2000 .....	16
VI.2. Genehmigung nach dem EisbG .....	20
VI.3. Genehmigung nach dem ForstG 1975 .....	27
<b>VII. Würdigung der vorliegenden Beweise und Stellungnahmen</b> .....	<b>29</b>
<b>VIII. Zusammenfassung</b> .....	<b>30</b>
<b>Rechtsmittelbelehrung</b> .....	<b>31</b>

**ÖBB-Strecke Wien Matzleinsdorf (Meidling) – Wiener Neustadt,  
Zweigleisiger Ausbau der Pottendorfer Linie im Abschnitt Hennersdorf – Münchendorf  
km 7,6 – km 20,8 und ÖBB-Strecke Wien Zvbf. – Felixdorf,  
Trassenverschwenkung Aspangbahn; km 14,4 – km 16,2  
2. Änderungseinreichung 2015;  
Verfahren gemäß § 24g UVP-G 2000**

## **Bescheid**

---

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie entscheidet als Behörde gemäß § 24 Abs. 1 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000) über den Antrag der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft vom 30. September 2015 betreffend Änderung des rechtskräftigen UVP-Genehmigungsbescheides vom 8. Mai 2014, GZ. BMVIT-820.301/0004-IV/SCH2/2014, geändert mit Bescheid vom 4. Mai 2015, GZ. BMVIT-820.301/0003-IV/SCH2/2015 wie folgt:

### **SPRUCH**

#### **I. Genehmigungen nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 unter Mitwirkung des Eisenbahngesetzes 1959 und des Forstgesetzes 1975**

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

Der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft wird die Genehmigung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 für folgende mit Antrag vom 30. September 2015 eingereichten Änderungen des Hochleistungsstreckenbauvorhabens ÖBB-Strecke Wien Matzleinsdorf (Meidling) – Wiener Neustadt, Zweigleisiger Ausbau der Pottendorfer Linie im Abschnitt Hennersdorf – Münchendorf, km 7,6 – km 20,8; Trassenverschwenkung Aspangbahn; km 14,4 – km 16,2 in der Gemeinde Münchendorf unter den in Spruchpunkt V. angeführten mit angewendeten materiellen Genehmigungsbestimmungen (Rechtsgrundlagen) erteilt:

- Änderung der Verkehrsanlagen im Bereich Humberger Straße, Mühlkanal und Triesting
- Änderung der Gestaltung des Bahnhofes Münchendorf und Reduktion der Bahnsteiglängen
- Lageverschiebung der Flutbrücke Objekt FB01
- Änderung der Trassierung, der Entwässerung und des Lärmschutzes
- Absenkung der Überführung der Gemeindestraße in km 20,424 (Objekt WB03)

Die Genehmigung erfolgt nach Maßgabe der im Spruchpunkt II. angeführten Projektunterlagen und unter Einhaltung der im Spruchpunkt III. enthaltenen Nebenbestimmungen.

Die mit Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 8. Mai 2014, GZ. BMVIT-820.301/0004-IV/SCH2/2014 und 1. Änderungsbescheid vom 4. Mai 2015, GZ. BMVIT-820.301/0003-IV/SCH2/2015 vorgeschriebenen Nebenbestimmungen bleiben neben den unter Spruchpunkt III. des gegenständlichen Bescheides angeführten Nebenbestimmungen in Geltung.

## **I.2. Mit Anwendung des Eisenbahngesetzes 1957**

Die Genehmigung umfasst insbesondere folgende Eisenbahnanlagen:

- **Verlängerung der lichten Weite der Unterführung Humberger Straße** (einschließlich Änderung der Weichentypen, Reduzierung des Gleisachsabstandes von 4,70m auf 4,50m, Absenkung der Gradienten um 5cm, Adaptierung der Lärmschutzwandhöhen, Änderungen Objekt TB01: Vergrößerung der Stützweite, Verschiebung des Lärmschutzes in die Fachwerksebene und des Randweges innerhalb die Fachwerksebene, Änderung des Gewölbedurchlasses MD01 in einen Rechtecksquerschnitt, Anpassung des Regelquerschnittes)
- **Kürzung der Bahnsteignutzlänge auf 160m mit einer Verlängerungsmöglichkeit auf 220m** (Anpassung der Verkehrsstation an die Regelwerke der ÖBB, Verschiebung des Schaltgerüsts, Änderungen Personentunnel, Reduktion der Größe der Bahnsteigdächer, Verschiebung einer Lärmschutzwand, Neukonfigurierung der Park & Rideanlage Johann Würth-Gasse)
- **Lageverschiebung der Flutbrücke FB01**
- **Änderung der Trassierung, der Entwässerung und des Lärmschutzes** (Änderung der Längsneigung, fassen von Bahnwässern und Errichtung von Absetz- und Versickerungsbekken MUE10, Verlängerung und Erhöhung von Lärmschutzwänden, Reduzierung des Gleisachsabstandes auf 4,50m, Verschiebung des südlichen Weichenkopfs Richtung Wr. Neustadt, Anpassung der Regelquerschnitte an das ÖBB-Regelwerk)

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

Das Erfordernis der gesonderten Genehmigung der Inbetriebnahme wird nicht berührt.

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

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

- Errichtung bzw. Abänderung von Bauten an Ufern unter Errichtung von Vorschüttungen sowie deren Entfernung
- Errichtung bzw. Abänderung von Anlagen innerhalb des Hochwasserabflusses fließender Gewässer

### **I.3. Mitbewendung des ForstG 1975**

Die der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft erteilte rechtskräftige Rodungsbewilligung für die Errichtung des gegenständlichen Vorhabens wird hinsichtlich der dauernden und einer vorübergehenden Rodung auf **Gst. Nr. 1617, EZ 1184** der **Katastralgemeinde 16120 Münchendorf** auf das nachfolgend angegebene Ausmaß geändert:

- dauernde Rodung im Gesamtausmaß von **2000 m<sup>2</sup>**
- vorübergehende Rodung im Gesamtausmaß von **42 m<sup>2</sup>**

## **II. Projektbestandteile**

Die Änderungsgenehmigung wird nach Maßgabe der vorgelegten Projektunterlagen gemäß dem mit Bescheidstempel versehenen Gesamteinlagenverzeichnis Ordnungsnummer 35/01, Plannummer PE3311-UV-HAM1AL-00-9500-F00 vom September 2015 erteilt.

## **III. Erklärung weiterer Unterlagen zum Bescheidbestandteil**

Folgende Unterlagen sind Bestandteil des Bescheides:

- Gutachten gemäß § 31a EISbG der Arsenal Railway Certification GmbH, Am Spitz 3/6/9, 1210 Wien vom 8. September 2015, ZI. P2014-385-02-V1.0
- EG-Zwischenbericht gemäß RL 2008/57/EG für die Teilsysteme Infrastruktur und Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung, Prüfmodul SG, TSI INF HS(2008/217/EG), TSI PRM (2008/164/EG), TSI CCS(2012/88/EU), Phase detaillierter Entwurf der Arsenal Railway Certification GmbH, Am Spitz 3/6/9, 1210 Wien vom 8. September 2015, ZI. P2014-385-02-V1.0 vom 26. August 2015, ZI. P2010-022-04-V1.0
- EG-Zwischenbericht gemäß RL 2008/57/EG für das Teilsystem Energie, Prüfmodul SG, TSI ENE HS(2008/284/EG), Phase „Entwurfsprüfung“ der Arsenal Railway Certification GmbH, Am Spitz 3/6/9, 1210 Wien vom 26. Juni 2015, ZI. P2010-022-03-V1.0 vom 26. August 2015, ZI. P2010-022-04-V1.0
- Ergänzung des Umweltverträglichkeitsgutachtens vom 5. April 2016, koordiniert und zusammengefasst von der Kordina ZT GmbH, Schottenfeldgasse 28/6, 1070 Wien
- Forsttechnische Stellungnahme vom 1. April 2016, erstellt von Dipl. -Ing. Martin Kühnert, Wattmannngasse 27/1, 1130 Wien

## **IV. Nebenbestimmungen**

### **IV.1. Aus der Sicht des Fachgebietes Gewässerökologie zur Bauphase:**

**IV.1.1.** Die Schüttungen in der Triesting sind auf das geringstmögliche Ausmaß zu beschränken.

**IV.1.2.** Eine rasche Durchführung der Arbeiten muss gewährleistet sein.

- IV.1.3.** Die Baufahrzeuge müssen vor den Fahrten durch das Gewässer gereinigt werden.
- IV.1.4.** Die Fahrten durch Gewässer müssen so kurz wie möglich erfolgen, ebenso muss die Anzahl der Fahrten möglichst niedrig sein.
- IV.1.5.** Ölbindemittel müssen im Fahrzeug mitgeführt werden.
- IV.1.6.** Es muss sichergestellt sein, dass jeglicher Verunreinigung der Triesting durch Abbruchmaterial der Brücken auszuschließen ist. Entsprechende Abbruchkonzepte sind der Behörde rechtzeitig vor Beginn der Abbrucharbeiten zur Überprüfung vorzulegen.
- IV.1.7.** Mindestens 3 Wochen vor Beginn der Baumaßnahmen muss der Fischereiberechtigte nachweislich verständigt werden.
- IV.1.8.** Zumindest beim Beginn der Abbrucharbeiten muss die örtliche ökologische Bauaufsicht anwesend sein.
- IV.2. Aus der Sicht des Fachgebietes Geologie und Hydrogeologie zur Bauphase:**
- IV.2.1.** Das quantitative hydrogeologische Beweissicherungs- / Monitoringprogramm des genehmigten Projektes ist ohne Einschränkung im Sinne der Bescheidvorschreibungen umzusetzen.
- IV.2.2.** Für den Fall, dass die Herstellung der Wannenelemente 2 und 9 ohne dichte Baugrubenumschließung erfolgt, sind zusätzlich die Brunnen MDF10, MDF11, MDF12, MDF55 und MDF92 miteinzubeziehen.
- IV.2.3.** In Übereinstimmung mit den Projektanten sind in Abhängigkeit der Messbarkeit bzw. der Zugänglichkeit die Brunnen MDF20, MDF104 und MDF105 in das quantitative Beweissicherungsprogramm aufzunehmen.
- IV.2.4.** Das qualitative hydrogeologische Beweissicherungs- / Monitoringprogramm des genehmigten Projektes ist ohne Einschränkung im Sinne der Bescheidvorschreibungen umzusetzen, jedoch um die Grundwassernutzungen MDF13 und MDF51 zu ergänzen.
- IV.3. Aus der Sicht des Fachgebietes Naturschutz/Ökologie zur Bauphase:**
- IV.3.1.** Um eine Entwicklung in Richtung eines naturnahen Zustandes zu unterstützen, ist im Bereich der Vorlandabsenkung in Münchendorf im Zuge der Rekultivierung eine den Standortbedingungen angepasste Begrünungsmischung aus mindestens 10 Arten (Gräser und Kräuter) zu verwenden. Weiter ist an der neu gestalteten Einschnittböschung eine Baumreihe, bestehend aus Schwarzerle und Baumweiden, zu pflanzen.
- IV.3.2.** Nach Abschluss der Bauarbeiten im Bereich der Triesting-Brücken sind die nicht versiegelten Böschungsflächen wieder entsprechend des derzeitigen Zustandes herzustellen und gerodete Gehölze durch Initialbepflanzungen mit Strauchweiden und Schwarzerlen zu ersetzen.
- IV.3.2.** Zur Dokumentation des derzeitigen Zustandes ist von der ökologischen Bauaufsicht eine Beweissicherung der Ufer und Sohlstrukturen vor Beginn der Bauarbeiten im Bereich der Eisenbahn- und Straßenbrücke vorzunehmen.
- IV.4. Aus der Sicht des Fachgebietes Elektrotechnik zur Bauphase:**  
Die nachstehenden Vorschreibungen nach dem Eisenbahngesetz beziehen sich auf die

Unterquerung der bestehende 380kV-Ltg. Kainachtal - Wien SO, Gemeinschaftsleitung mit der 220kV-Ltg. Hessenberg - Wien SO, wird im Spannungsfeld Mast Nr.: 4647 - 4648 durch die gegenständliche Hochleistungsstrecke (Münchendorf-Brücke).

- IV.4.1** Die Baumaßnahmen im Bereich der Querung der gegenständlichen Hochleistungsstrecke mit der 380 kV Leitung sind erst nach erfolgter Abstimmung mit der APG auszuführen
- IV.4.2.** Im Zusammenhang mit der Querung der 380 kV-Leitung sind die derzeit geltenden Normen und Vorschriften (insbesondere ÖVE/ÖNORM EN 50341, ÖVE/ÖNORM EN 50110, sowie ÖVE/ÖNORM E 8850) einzuhalten.
- IV.4.3.** Da die Hochspannungsleitung der APG in der Regel ständig unter Spannung, steht sind die Forderungen der ÖVE/ÖNORM EN 50110 einzuhalten. Die ausführende Baufirma ist deshalb vom Bauwerber auf die Gefahren, die durch eine Annäherung an die Leitung entstehen, aufmerksam zu machen. Das gilt besonders für Bagger, Ladegeräte, Mobilkräne, Betonpumpen, Gerüste usw., die im Leitungsbereich eingesetzt werden. Weiters ist der bei der APG erhältliche "Unfallverhütungsrevers für Arbeiten an und in der Nähe von Hochspannungsfreileitungen" bei allen Arbeiten in der Nähe der Leitung verpflichtend zu berücksichtigen.
- IV.4.4.** Der APG ist durch den Bauwerber ein Baustellenverantwortlicher zu nennen, der von der APG sicherheitstechnisch unterwiesen wird. Mindestens vier Wochen vor Baubeginn ist die APG zum Zwecke der sicherheitstechnischen Unterweisung zu verständigen. Die Verständigungen an die APG sind umgehend auch der UVP-Behörde zu übermitteln.
- IV.4.5.** Wird während der Bauphase die Abschaltung der Leitung erforderlich, so ist dies bei der APG rechtzeitig (mindestens vier Wochen vor der beabsichtigten Abschaltung) zu beantragen.
- IV.4.6.** Für den Maststandort M. Nr.: 4648 ist, bezüglich der geplanten Spundwand, der geplanten Böschungsschüttung und der beim Setzen der Spundwände auftretenden Schwingungen, der APG ein Standsicherheitsnachweis eines Befugten vorzulegen. Dieser Nachweis ist auch aufzubewahren und auf Verlangen der Behörde vorzulegen.
- IV.4.7.** Im Zuge der Detailplanung der Spundwand und einer Brücke bzw. eventueller sonstiger geplanter Einbauten im Leitungsbereich, sind die in der Stellungnahme der APG angeführten Maßnahmen zu beachten.
- IV.4.8.** Eventuelle Kabelverteiler, Steuerschränke u. dgl. sind so zu situieren, dass dabei ein Abstand von zumindest 40m zum jeweiligen Mastmittelpunkt eingehalten wird.

## **V. Rechtsgrundlagen**

§ 24g des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 - UVP-G 2000, BGBl. Nr. 697/1993 idF BGBl. I Nr. 4/2016

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

§ 24f Abs 1, Abs 1a, Abs 2, Abs 3 sowie Abs 5 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 - UVP-G 2000, BGBl. 697/1993 idF BGBl. I Nr. 4/2016

jeweils unter Mitwirkung von:

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

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

§ 94 ArbeitnehmerInnenschutzgesetz - ASchG, BGBl. Nr. 450/1994 idF BGBl. I Nr. 147/2006 idF BGBl. I Nr. 60/2015

§ 127 Abs 1 lit b iVm § 32 Abs 1 und § 38 Abs 1 Wasserrechtsgesetz 1957, BGBl. Nr. 215/1959 idF 54/2014

§§ 17 ff Forstgesetz 1975, BGBl. Nr. 440/1975 idF BGBl. I Nr. 60/2015

§ 59 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 – AVG, BGBl. Nr. 51/1991 idF BGBl. I Nr. 161/2013

## **BEGRÜNDUNG**

### **I. Verfahrensgang**

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

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

**I.2.** Nunmehr wurde der Behörde der Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG vom 30. September 2015 auf Änderung des Vorhabens gemäß § 24g UVP-G 2000 vorgelegt. Dem Antrag waren die nach den Verwaltungsvorschriften für die Genehmigung des Vorhabens erforderlichen Unterlagen angeschlossen.

Es wurde die Genehmigung folgender Vorhabensänderungen in der Gemeinde Münchendorf beantragt:

1. Änderung der Verkehrsanlagen im Bereich Himberger Straße, Mühlkanal und Triesting
2. Änderung der Gestaltung des Bahnhofes Münchendorf und Reduktion der Bahnsteiglängen
3. Lageverschiebung der Flutbrücke Objekt FB01
4. Änderung der Trassierung, der Entwässerung und des Lärmschutzes
5. Absenkung der Überführung der Gemeindestraße in km 20,424 (Objekt WB03)



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

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

<b>Fachgebiet:</b>	<b>Name des Sachverständigen:</b>
Koordination, Raumplanung, Landschaftsbild und Sachgüter	Kordina ZT GmbH (DI Hans Kordina, Bettina Riedman, MAS, MAS)
Eisenbahnwesen	DI Markus Mayr
Lärmschutz	Ing Erich Lassnig
Erschütterungsschutz	Univ. Prof. Prof. Dr. Rainer Flesch
Elektromagn. Felder, Licht und Beschattung	Ing. Wilhelm Lampel
Luftschadstoffe	Univ. Prof. Dr. Peter Sturm
Klima	ZAMG (Mag. Hildegard Kaufmann)
Abfallwirtschaft und Bodenchemie	DI Dr. Kurt Schippinger
Humanmedizin	Univ. Prof. Dr. Manfred Neuberger
Geologie und Hydrogeologie	Univ. Prof. Dr. Leopold Weber
Wasserbautechnik und Oberflächenwasser	DI Wolfgang Schaar
Ökologie	DI Friedrich Vondruska/
Gewässerökologie	DI Reinhard Wimmer

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

Mit Edikt gemäß §§ 44a und 44b des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes vom 27. Oktober 2015, GZ. BMVIT-820.301/0015-IV/IVVS4/2015 wurde die Öffentlichkeit vom Antrag und der Auflage der Unterlagen zur öffentlichen Einsicht informiert. Die Kundmachung wurde auch in der von den Änderungen betroffenen Standortgemeinde Münchendorf an der Amtstafel sowie auf der Homepage des bmvit im Internet verlautbart.

Im Zuge der anschließenden Auflage- und Einwendungsfrist von Mittwoch, den 4. November 2015 bis einschließlich Freitag, den 18. Dezember 2015 erfolgte eine Stellungnahme der Austrian Power Grid AG (APG), Wagramer Straße 19, 1220 Wien vom 9. November 2015.

Die Stellungnahme der APG wurde der ÖBB-Infrastruktur AG mit der Möglichkeit zur Stellungnahme übermittelt. Mit Schreiben vom 14. Jänner 2016, GZ: PNA-PLWISU-16-0001 hat die ÖBB hierzu wie folgt Stellung genommen:

„Die Oberleitung der Pottendorfer Linie (15 kV, 16 2/3 Hz) ist so ausgelegt, dass die erforderlichen Sicherheitsabstände laut ÖVE EN 50341 jedenfalls eingehalten werden. Falls erforderlich wird die Spitzenleitung im Bereich der Kreuzung mit der Hochspannungsfreileitung verkabelt.

Der Abstandsnachweis für die Einhaltung der Schutzabstände (Strecke und Brückenobjekt) wird in der Einlage 36/07.05 der Änderungseinreichung 2015 geführt.

Die ÖBB und deren Planer nehmen die technischen Anforderungen zur Kenntnis und befinden sich bereits in Detailabstimmungen mit den APG bezüglich der technisch erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen.

Normen und Vorschriften werden in der Objekts- und Streckenplanung berücksichtigt.

Sicherheitstechnische Aspekte im Zusammenhang mit der Bauherstellung (Gefahrenbelehrung, Höhenbegrenzungen, Abstände, etc.) werden in den Ausschreibungs- und Ausführungsplanungen umgesetzt.

Abschaltungen sind derzeit nicht vorgesehen.

Die geforderten Standsicherheitsnachweise für die Baumaßnahmen im Bereich des Mastes 4648 werden vorgelegt.

In den weiteren Planungsschritten wird vom Fachbereich Elektrotechnik ÖBB und der Kunstbautenplanung unter Miteinbeziehung von APG ein Maßnahmenpaket zur Erdung und Standortisolierung unter allfällig erforderlicher Berücksichtigung von Potenzialunterschieden zwischen 380 kV Leitung und ÖBB-Bahnstromsystem erstellt.

Erforderliche Maßnahmen werden vom Fachbereich Elektrotechnik erarbeitet und baulich erforderliche Maßnahmen von der Kunstbautenplanung umgesetzt.

Die Übernahme allfälliger Kosten durch die ÖBB nach dem Verursacherprinzip erfolgt nur vorbehaltlich sonstiger bestehender oder künftiger Verträge und Vereinbarungen zwischen ÖBB und APG.“

Im Zuge des Ermittlungsverfahrens wurde von der Behörde durch die UVP-Koordination und die im Verfahren bestellten Sachverständigen unter Einbeziehung der während der öffentlichen Stellungnahme- und Einwendungsfrist ergangenen Stellungnahme eine Ergänzung des Umweltverträglichkeitsgutachtens vom 5. April 2016 erstellt.

Mit Kundmachung vom 7. April 2016, GZ. BMVIT-820.301/0001-IV/IVVS4/2016, wurde die öffentliche Auflage der Ergänzung des Umweltverträglichkeitsgutachtens und des ergänzten Rodungsgutachtens bei der Behörde und der betroffenen Standortgemeinde Münchendorf und die Möglichkeit zur schriftlichen Stellungnahme bei der Behörde bis zum 29. April 2016 bekannt gegeben. Die Kundmachung wurde den betroffenen Parteien und Beteiligten sowie den mitwirkenden Behörden zugestellt und auch in der betroffenen Standortgemeinde Münchendorf ortsüblich verlautbart, so-

wie auf der Homepage des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie im Internet veröffentlicht.

Das Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat hat mit Schreiben vom 19. April 2016, GZ BMASK-754.134/0001-VII/A/VAI/11/2016 auf die Rechtsvorschriften zum Schutz der Arbeiter, die im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zu berücksichtigen sind, hingewiesen. Weiters wurde darauf hingewiesen, dass die Überprüfung der Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes von der Genehmigungsbehörde durch Prüfung und Auswertung der Gutachten im Sinne der rechtlichen Rahmenbedingungen vorzunehmen wäre.

Daraufhin sind keine weiteren Stellungnahmen im Verfahren erfolgt.

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

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

Da das gegenständliche Änderungsverfahren zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des BGBl. I Nr. 77/2012 (03.08.2012) nicht anhängig war, ist § 24g Abs 1 in der geltenden Fassung anzuwenden.

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

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

ZfV 2000/1741a, 721ff) muss sich die „getroffene Prognoseentscheidung ... auf konkrete Tatsachen oder Erfahrungssätze stützen“.

Im konkreten Fall stützte sich die nach § 44a Abs. 1 AVG zu treffende Prognoseentscheidung, dass an diesem Verwaltungsverfahren voraussichtlich insgesamt mehr als 100 Personen beteiligt sind, auf die Antragsunterlagen. Aus dem Gesamtparteienverzeichnis, Ordnungsnummer 36/09.2 ist ersichtlich, dass von einer „Parteienanzahl“ von 93 Personen alleine nach dem EisbG auszugehen ist. Unter Berücksichtigung der gemäß § 19 Abs 1 Z1 UVP-G 2000 Parteistellung zukommenden Personen in der betroffenen Gemeinden Münchendorf sowie den sonst beizuziehenden Beteiligten war unzweifelhaft von einer Beteiligungszahl von über 100 Personen auszugehen. Die entsprechende im Zuge des Verfahrens erfolgte Kundmachung des verfahrenseinleitenden Antrages durch Edikt ist der Schilderung des Verfahrensherganges zu entnehmen.

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

Da im Zuge der öffentlichen Auflage nur eine Stellungnahme der Austrian Power Grid AG bei der Behörde eingelangt ist, erfolgten die weiteren Zustellungen im Verfahren, insbesondere die Kundmachung der Fertigstellung und Auflage des ergänzten Gutachtens und des Rodungsgutachtens im Verfahren nach den Bestimmungen des ZustG.

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

im rechtskräftig abgeschlossenen Genehmigungsverfahren hinsichtlich der herangezogenen Sachverständigen eingebunden worden.

Hinsichtlich des forstfachlichen Teils des Gutachtens sowie der Erstellung des Rodungsgutachtens wurde DI Martin Kühnert, Piccaverweg 29, 1140 Wien Ziviltechniker und allgemein beeideter und gerichtlich zertifizierter Sachverständiger als nichtamtlicher Sachverständiger für Forsttechnik, Wald- und Wildökologie bestellt. Auch hinsichtlich dieses Sachverständigen ergaben sich keine Bedenken hinsichtlich Fachkunde und Unbefangenheit.

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

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

### **III. Erhobene Beweise**

Im Zuge des Ermittlungsverfahrens wurde das

- ergänzende UVP-Gutachten sowie das
- ergänzende Rodungsgutachten eingeholt.

Weiters ist im Verfahren die oben wiedergegebene

- Stellungnahme der Austrian Power Grid GmbH vom 9. November 2015
- sowie die Stellungnahme des Verkehrs-Arbeitsinspektorates vom 19. April 2016

eingegangen.

### **IV. Der festgestellte Sachverhalt**

#### **IV.1 Beschreibung der Abweichungen**

**IV.1.1.** Änderung der Verkehrsanlagen im Bereich Himberger Straße, Mühlkanal und Triesting (Projektänderung 9): Im Zuge einer neuerlichen Abstimmung mit der Gemeinde Münchendorf wurden die nachfolgend beschriebenen Änderungen gegenüber dem genehmigten Vorhaben festgelegt. Zur verbesserten Anbindung der Franz-Hütter-Gasse an das Ortszentrum für Fußgänger und

Radfahrer wird am orographisch linken Ufer der Triesting eine attraktivere Geh- und Radwegverbindungen geschaffen. Damit kann in der Unterführung Himberger Straße der hochliegende Geh- und Radweg entfallen und somit die gesamte lichte Weite verringert werden. Auf Grund einer geänderten Baumethode (Herstellung der Brückentragwerke während der Gleissperren) können die Tragwerksunterkante und die Höhenlage der Straße gegenüber dem genehmigten Vorhaben angehoben werden, wodurch sich auch die Länge der Unterführung reduziert.

**IV.1.2.** Änderung der Gestaltung des Bahnhofes Münchendorf und Reduktion der Bahnsteiglängen (Projektänderung 10): Die Bestellung des ÖBB-Geschäftsbereichs Anlagen- und Infrastruktur-Entwicklung (AIE) wurde überarbeitet. Die Bahnsteignutzlänge wird auf 160 m, mit einer Verlängerungsmöglichkeit auf 220 m, verkürzt. Durch die Verlängerungsmöglichkeit wird die Voraussetzung für den Halt der längeren Regionalexpresszüge geschaffen. Die Gleislage bleibt im Stationsbereich unverändert.

**IV.1.3.** Lageverschiebung der Flutbrücke Objekt FB01 (Projektänderung 11): Dem genehmigten Vorhaben wurde ein Hochwasserschutzprojekt der Triesting flussaufwärts von Münchendorf zugrunde gelegt. Daraus resultierte eine Flutbrücke bei Bahn-km 19,703. Dieses Hochwasserschutzprojekt konnte jedoch nicht umgesetzt werden. Somit ist ab dem 30-jährlichen Hochwasserabfluss HQ30 der Triesting in Münchendorf mit Ausuferungen zu rechnen. Um in diesem Fall durch den Bahndamm keine weiteren Verschlechterungen zu verursachen, wurde die Flutbrücke auf Bahn-km 19,359 verschoben. Diese Brücke liegt nun im viergleisigen Bereich und wird dadurch breiter. Die lichten Maße bleiben unverändert.

Aus der geänderten Hochwasserbetrachtung resultiert auch eine lokale Absenkung der L 2005 östlich des Bahndamms und eine geringfügige Anpassung des Geländes am westlichen Vorplatz des Bahnhofes Münchendorf sowie Adaptierungen der Außenanlage des Technikgebäudes bei Bahn-km 19,09.

Weiters ergibt sich aus dem fehlenden Hochwasserschutzprojekt ein höherer projektierter Durchfluss bei der Eisenbahnbrücke über die Triesting (TB01), welcher jedoch durch ein ausreichendes Freibord nicht eingeschränkt ist. Die Radwegführung im Flussbett ist auf einen 5-jährlichen Hochwasserabfluss (HQ5) ausgelegt und ermöglicht eine Vergrößerung des Abflussquerschnitts bei größeren Hochwasserereignissen.

Die Straßenbrücke über die Triesting wird in Abstimmung mit der NÖ Landesregierung als Erhalter ebenfalls erneuert. Dadurch entfällt der Mittelpfeiler und der Hochwasserabfluss wird verbessert. Die Straßenbrücke selbst ist zwar nicht Teil der Projektänderungen 2015 (Antragsgegenstand), jedoch Beurteilungsgegenstand, da sie in zeitlichem und räumlichem Zusammenhang mit den Projektänderungen 2015 stehen. Projektwerber ist die Straßenbauabteilung (ST3) des Landes Niederösterreich.

**IV.1.4.** Änderung der Trassierung, der Entwässerung und des Lärmschutzes (Projektänderung 12): Trassierung: Münchendorf km 19,115 bis 20,680: Änderung der Längsneigung auf + 1,5 ‰, um trotz hoch anstehendem Grundwasser die Versickerung der Bahnwässer über Humusfilter

in den Untergrund sicherstellen zu können und die lichte Höhe unter die Überführung der Gemein-  
destraße in km 20,424 in Gleisachse auf ein Planmaß von 7,50 zu erhöhen.

Entwässerung: Die Niederschlagswässer auf die Bahngleise werden im Bereich von km 19,70 bis  
km 20,48 rechts der Bahn gefasst und über eine längslaufende Mulde und ein Absetzbecken bzw.  
direkt dem neuen Versickerungsbecken MUE 10 zugeführt. Im Bereich von km 19,375 bis  
km 19,675 erfolgt die Entwässerung unverändert über die Böschung ins Gelände, wobei  
Humuspakete am Böschungsfuß angeordnet werden, um allfällige Schadstoffe zurückhalten zu  
können.

Lärmschutz: Die aktiven Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände) werden an die aktuelle  
Wohnbebauung angepasst. Dies führte zu einer Erhöhung der Lärmschutzwände rechts der Bahn  
von km 19,330 bis km 19,630. Weiters wird in Münchendorf von Bahn-km 20,14 bis Bahn-km  
20,424 die Lärmschutzwand rechts der Bahn als Verbindung zwischen der bereits genehmigten  
Lärmschutzwand und der Überführung Sportplatzstraße verlängert.

**IV.1.5.** Absenkung der Überführung der Gemeindestraße in km 20,424 (Objekt WB03 - Projektän-  
derung 13): Mit dem Objekt WB03 wird die neu errichtete Gemeindestraße bei Bahn-km 20,424  
über die Gleise der Pottendorfer Linie geführt. Die Überführung wird anstelle eines flach fundierten  
Zweifeldtragwerkes als tief fundiertes Vierfeldtragwerk ausgeführt. Die Linienführung und Gradien-  
te der Gemeindestraße bleibt unverändert.

Die Ausführung erfolgt als integrales Stahlbetontragwerk mit Bohrpfahlgründung. Die Stützweiten  
betragen in Straßenachse  $LST = 17,30 + 22,00 + 31,99 + 15,00$  m bzw. senkrecht zur Bahnachse  
gemessen  $13,765 + 17,975 + 26,50 + 11,80$  m. Die Gesamtlänge inkl. Flügel beträgt 99,40 m. Die  
lichte Höhe im Gleisbereich beträgt 7,50 m (Planmaß in Fahrleistungsachse). Die Fahrbahnbreite  
wurde auf 6,50 m vergrößert und dafür im Gegenzug die Randbalkenbreite auf je 1,00 m verrin-  
gert. Somit bleibt die Gesamtbreite der Brücke mit 8,50 m unverändert.

Bei der Brückenausrüstung wird der Berührschutz auf 1,80 m erhöht. Die Aufhaltstufe der Leit-  
schienen wird auf H2 angepasst, da dies durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h  
gerechtfertigt ist.

Die Fundierung der Widerlager und der Innenstützen erfolgt mittels Bohrpfählen. Der Abstand der  
Mittelstützen senkrecht zu den Gleisachsen ist jeweils größer als 7,0 m.

Zur verkehrssicheren Abwicklung des landwirtschaftlichen Verkehrs im Bereich der Brücke und der  
hohen Dämme werden jeweils in Fahrtrichtung rechts unmittelbar vor dem Brückentragwerk  
1,50 m breite und 20,0 m lange Ausweibuchten angeordnet.

Die Gemeindestraße wird zukünftig nicht mehr an den Kreisverkehr bei der bestehenden Sport-  
platzstraße, sondern mittels einer T-Kreuzung direkt an die B 16 angebunden. Dadurch kommt es  
zu einer Verkehrsentslastung für die Sportplatzstraße. Hierzu wird auf der B 16 zur Erhöhung der  
Verkehrssicherheit ein neuer Linksabbiegestreifen errichtet. Die Anbindung an die B 16 ist nicht

Teil der Projektänderungen 2015 (Antragsgegenstand), jedoch Beurteilungsgegenstand, da sie in zeitlichem und räumlichem Zusammenhang mit den Projektänderungen 2015 steht. Projektwerber ist die Straßenbauabteilung (ST3) des Landes Niederösterreich.

**IV.1.6.** Hinsichtlich der Details der gegenständlichen Projektänderungen wird auf die Antragsunterlagen verwiesen.

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

**V.1.** Nachstehend wird auf die Stellungnahmen, die während der öffentlichen Auflage gemäß § 44a AVG iVm § 24g Abs 1 Z 2 UVP-G und des Parteiengehörs vom 7. April 2016 gemäß § 45 Abs 3 AVG sowie im weiteren Ermittlungsverfahren eingebracht wurden, eingegangen.

Die einzige eingegangene Stellungnahme während der öffentlichen Auflage vom 4. November 2015 bis 18. Dezember 2015, wurde in der Ergänzung zum Umweltverträglichkeitsgutachten aus fachlicher Sicht ausführlich und individuell beantwortet (Seite 121 des Gutachtens).

Ebenso wurde die Stellungnahme des Verkehrs-Arbeitsinspektorates im Rahmen des Parteiengehörs vom 19. April 2016 bei der Entscheidung entsprechend berücksichtigt (siehe Punkt VI.2.7 Seite 24).

Beide Stellungnahmen stellen keine Einwendungen im Rechtssinne dar.

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

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

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

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

Die Behörde hat dabei notwendige Ergänzungen des Ermittlungsverfahrens vorzunehmen.

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



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

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

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

oder

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

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

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

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

Gemäß § 24f Abs 3 UVP-G 2000 sind die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung (insbesondere Umweltverträglichkeitserklärung, Umweltverträglichkeitsgutachten oder zusammenfassende Bewertung, Stellungnahmen, einschließlich der Stellungnahmen und dem Ergebnis der

Konsultationen nach § 10 UVP-G 2000, Ergebnis einer allfälligen öffentlichen Erörterung) in der Entscheidung zu berücksichtigen. Durch geeignete Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen, Ausgleichsmaßnahmen oder sonstige Vorschriften (insbesondere auch für Überwachungs-, Mess- und Berichtspflichten und Maßnahmen zur Sicherstellung der Nachsorge) ist zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beizutragen.

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

Im ergänzten Gutachten gemäß § 31a EisbG (relevante Fachgebiete Eisenbahnbautechnik und konstruktiver Ingenieurbau, Eisenbahnbetrieb, Elektrotechnik, Sicherungstechnik inkl. Fernmelde-technik, Geotechnik und Wasserbautechnik, Straßenverkehrstechnik, Brandschutztechnik, Hochbau, Interoperabilität INF und ENE) wird von den Sachverständigen ausgeführt, dass das Vorhaben dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn, einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht.

Die Sachverständigen wurden beauftragt, das vorliegende UVP-Gutachten auf die Übereinstimmung mit den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung mit den nunmehr beantragten Änderungen zu prüfen und die Prüfung erforderlichenfalls zu ergänzen. Dem im Verfahren erstatteten ergänzenden UVP-Gutachten (Fachgebiete Abfallwirtschaft und Bodenchemie, Erschütterungs- und Sekundärschallschutz, Gewässerökologie, Geologie, Geotechnik und Hydrogeologie, Klima, Raumplanung, Sachgüter, Orts- und Landschaftsbild, Eisenbahnwesen, Humanmedizin, Elektromagnetische Felder, Licht und Beschattung, Lärmschutz, Forsttechnik, Wald- und Wildökologie, Naturschutz, Luftschadstoffe) ist zusammenfassend zu entnehmen, dass die Sachverständigen der Fachbereiche Abfallwirtschaft und Bodenchemie, Eisenbahnwesen, Erschütterungsschutz zum Schluss kommen, dass gegenüber dem genehmigten Vorhaben zwar relevante Änderungen erfolgen, aber diese Änderungen den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung nicht widersprechen. Die vorgelegten Projektänderungen entsprechen aus Sicht der Fachgebiete Elektromagnetische Felder, Licht und Beschattung, Forsttechnik, Wald- und Wildökologie, Klima, Lärmschutz, Luftschadstoffe, Naturschutz, Raumplanung und Wasserbautechnik dem genehmigten Vorhaben. Die Wirkungen der Änderungen auf das Fachgebiet Gewässerökologie und Fischereiwirtschaft sowie Geologie, Geotechnik und Hydrogeologie gegenüber dem Genehmigungsstand wurden geprüft. Insgesamt kommt es zu keinen positiven oder negativen Auswirkungen in einem Ausmaß, welche zu einer Änderung der Gesamteinschätzung des Vorhabens führt. Die Umwelt-

auswirkungen der Projektänderungen entsprechen aus humanmedizinischer Sicht den Anforderungen des UVP-Gesetzes (§ 24 f).

Zusammenfassend kommen die Gutachter zum Schluss, dass “die von der Projektwerberin vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen bezüglich der vorgelegten Änderungen aus Sicht der Fachgebiete plausibel und nachvollziehbar sind. Aus fachlicher Sicht ergeben sich keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin. Die zur Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens vorgelegten Änderungsunterlagen entsprechen dem Stand der Technik und der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften. Es bestehen Änderungen. Diese Änderungen entsprechen aber in allen Bereichen den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung 2014. Unter der Voraussetzung der Berücksichtigung der bereits im Gutachten 2014 geforderten zwingenden Maßnahmen entspricht das Projekt aus Sicht der Sachverständigen den Genehmigungsvoraussetzungen des UVP-G 2000.

Im Sinne einer umfassenden und integrativen Gesamtschau sind aus fachlicher Sicht die Genehmigungsvoraussetzungen für das gegenständliche Vorhaben gegeben, da die Auswirkungen der Vorhabensänderungen den Vorgaben der UVP 2014 entsprechen.“

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

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

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

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

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

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

**VI.1.5.** Zu den Auflagenvorschlägen der Sachverständigen wurde erwogen:

Seitens des Sachverständigen für Abfallwirtschaft und Bodenchemie wurde ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die im UVGA geforderten Maßnahmen auch vollinhaltlich für die gegenständlichen Projektänderungen gelten. Dies ist ein Hinweis und war nicht als Nebenbestimmung in den Bescheid zu übernehmen.

Dass durch den großen zeitlichen Abstand zwischen der Erstellung des UVGA (2009) und der Beurteilung der Änderungen (2015) sich teilweise auch abfallwirtschaftliche Regelwerke geändert haben und daher die im UVGA 2009 aufgetragenen, zwingend erforderlichen Maßnahmen daher inhaltlich unverändert aufrecht bleiben, aber an die zitierten Regelwerke in der jeweils aktuell gültigen Form angepasst werden müssen bezieht sich nur auf die gegenständlichen Projektänderungen.

Die Auflagenvorschläge der Sachverständigen für Gewässerökologie, Geologie und Naturschutz (Ökologie) zur Bauphase wurden vollinhaltlich in den Spruch des Bescheides übernommen.

Aufgrund der Stellungnahme des Sachverständigen für elektromagnetische Felder im ergänzten UVP-Gutachten wurden auch die Forderungen der APG nach dem Eisenbahngesetz (siehe dazu unten Punkt **VI.2.6**) entsprechend in den Bescheid übernommen. Fragen hinsichtlich der Kostentragung sind jedoch nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens

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

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

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

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

**VI.2.2.** Gemäß § 31 EisbG ist für den Bau oder die Veränderung von Eisenbahnanlagen und nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen um die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung anzusuchen. Dem Antrag ist gemäß § 31a EisbG ein Bauentwurf in dreifacher Ausfertigung und bei Hauptbahnen ein projektrelevante Fachgebiete umfassendes Gutachten beizulegen. Dieses dient dem Beweis, dass das Bauvorhaben dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht. Wenn das Bauvorhaben eine Hauptbahn alleine oder über eine Hauptbahn hinausgehend auch eine vernetzte Nebenbahn betrifft, ist nur ein Gutachten beizugeben, das alle projektrelevanten Fachgebiete zu umfassen hat. Werden für die Erstattung dieses Gutachtens mehr als ein Sachverständiger bestellt, hat ein solches Gutachten eine allgemein verständliche Zusammenfassung zu enthalten.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Seitens der Antragstellerin wurden diesbezüglich der EG-Zwischenbericht hinsichtlich der TSI CCS (Prüfmodul SG) sowie der TSI INF HS und TSI PRM der benannten Stelle Arsenal Railway Certification GmbH, Am Spitz 3/6/9, 1210 Wien (notified body Nr. 2250) vom 26. August 2015 vorgelegt. Weiters wurde der EG-Zwischenbericht ebenfalls von der benannten Stelle Arsenal Railway Certification GmbH vom 26. Juni 2015 zur TSI ENE HS vorgelegt.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**VI.2.6.** Im Verfahren wurden keine subjektiv-öffentlichen Rechte eingewendet. Seitens der APG wurde kein Einwand gegen das Bauvorhaben erhoben, wenn deren Forderungen vom Bauwerber erfüllt werden. Hinsichtlich der Forderungen der APG bzw. der technischen Abstimmung der Querung der Bahnanlage mit der 380 kV-Leitung der APG wird auf die unter Punkt **I.2.** oben eingefügte Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG vom 14. Jänner 2016 hingewiesen. Des Weiteren ist auf die Aussage des Sachverständigen für Elektrotechnik im UVP-Gutachten hinzuweisen, wo dieser festhält, dass das Bauvorhaben dem Stand der Technik entspricht und die in der Stellungnahme der Austrian Power Grid AG (APG) angeführten geltenden Normen und Vorschriften eingehalten werden. Die überwiegenden Forderungen in der Stellungnahme der Austrian Power Grid AG (APG) berühren keine UVP-Belange sondern richten sich an den Bauwerber. Aus Sicht des Sachverständigen sind diese Forderungen im Rahmen der Bauausführung durch den Projektwerber umzusetzen und nachzuweisen.

Ungeachtet der vorliegenden Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur wurden die Forderungen der APG zum größten Teil als Nebenbestimmungen in den Spruch übernommen. Die seitens der Antragstellerin getroffenen Maßnahmen gegen unzulässige Beeinflussungen der Bahnanlage durch die Leitung der APG werden in der im Zuge der Abnahmeprüfung noch vorzulegenden Prüfbescheinigung entsprechend zu behandeln sein.

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

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



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

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

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

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

Jedoch bedürfen Eisenbahnbauten und Bauten auf Bahngrund gemäß § 127 Abs. 1 lit. a WRG 1959, die nach den eisenbahnrechtlichen Vorschriften einer eisenbahnbaubehördlichen Bewilligung bedürfen und durch die 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 Beziehung eines Vertreters der Wasserrechtsbehörde im eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren – die verfahrensrechtlichen Regelungen des Eisenbahngesetzes anzuwenden. Im UVP-Verfahren sind somit die auch sonst im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren durch die Eisenbahnbehörde anzuwendenden materiellrechtlichen Bestimmungen des WRG mit anzuwenden.

Konkret wurde im Sinne des § 127 Abs 1 lit b WRG die Mitbehandlung der materiellrechtlichen Bestimmungen der §§ 32 Abs 1 und 38 Abs 1 hinsichtlich der Maßnahmen im Zusammenhang mit der Bautätigkeit in und an Gewässern (Vorschüttungen im Gewässer und deren Entfernung) sowie die Errichtung der im Antrag genannten Bauten an Ufern und im Hochwasserabflussbereich beantragt.

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

- Münchendorf, km 18,538: Änderung des Gewölbedurchlasses (MD01) über den Mühlbach in einen Rechteckquerschnitt (lichte Weite: ca. 2 m x 2 m).
- Münchendorf, Herstellung der Eisenbahnbrücke über die Triesting unter Errichtung von Vorschüttungen sowie deren Entfernung
- Münchendorf, km 19,339 Errichtung der Flutbrücke FB01 neu

Nicht Gegenstand der Genehmigung gemäß § 24 Abs 1 iVm §127 Abs 1 lit b sind die Maßnahmen zur Oberflächenentwässerung sowie die Maßnahmen für die Einleitung dieser Wässer in entsprechende Gerinne. Diese Maßnahmen waren aus der Sicht des UVP-G nur hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Schutzgüter des § 1 Abs 1 Z1 UVP-G 2000 zu beschreiben und zu bewerten und hinsichtlich der Erfüllung der zusätzlichen Voraussetzungen gem § 24f Abs 1 zu prüfen und sind, sofern überhaupt nach dem WRG genehmigungspflichtig, im 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 ergänzenden UVP-Gutachten ist zu entnehmen, dass beim Bau der geplanten Gewässerquerungen, wie auch derzeit im bereits rechtskräftig genehmigten Vorhaben, Eingriffe in die Wasserläufe der betroffenen Gewässer gegeben sind. In diesem Zusammenhang sind auch die Bauprovisoren relevant. Das Projekt sieht aus wasserbautechnischer Sicht eine ordnungsgemäße Wiederherstellung der betroffenen Wasserläufe vor. Ebenso sind nachteilige Veränderungen aus der Sicht des Hochwasserschutzes nicht zu erwarten. Aus der Sicht des Sachverständigen für Was-

serbautechnik entsprechen die vorliegenden Projektänderungen im Wesentlichen dem genehmigten Vorhaben 2014. Der Maßnahmenkatalog der aufrechten Bewilligung muss nicht angepasst werden. Die ergänzenden Maßnahmenvorschläge des gewässerökologischen Sachverständigen wurden als Nebenbestimmungen in den Spruch übernommen.

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. Allfällig erforderliche weitere wasserrechtliche Genehmigungen, welche nicht in die Zuständigkeit der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie fallen sind allenfalls beim Landeshauptmann im Verfahren gemäß § 24 Abs 3 UVP-G zu erteilen.

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

### **VI.3. Genehmigung nach dem ForstG 1975**

**VI.3.1** Für die Rodung von Wald ist gemäß §§ 17-20 ForstG 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, der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft betraut.

**VI.3.2.** 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 ist nach Aussage in der Stellungnahme des Sachverständigen für Forsttechnik nunmehr die Bewilligung zur dauernden Rodung von zusätzlich 209 m<sup>2</sup> vorgesehen. Die Fläche der befristeten Rodungen verringert sich um 49 m<sup>2</sup>

**VI.3.3.** Die Antraglegitimation der ÖBB-Infrastrukturbau AG im Rodungsverfahren ist gem. § 19 Abs 1 Z 3 ForstG gegeben.

**VI.3.4.** Nach Aussage des Sachverständigen ist angesichts der kleinen Fläche von keinen relevanten Veränderungen des Bodenhaushalts und des Mikroklimas auszugehen, so dass der Flächenverbrauch als nicht relevant bewertet werden kann. Durch die zusätzliche Rodung ist daher auch keine relevante Beeinträchtigung der Waldfunktionen zu erwarten. Die örtliche Waldausstattung wird aufgrund der Kleinflächigkeit der zusätzlichen Rodungen nicht relevant verändert.

Aufgrund der Kleinflächigkeit der zusätzlichen Rodungen und der nur wenige Meter aufweisenden neuen Randlinien in angrenzenden Waldbeständen sind auch keine relevanten Auswirkungen (Windwurfgefährdung etc.) auf benachbarte fremde Waldbestände zu erwarten.

Diese zusätzlichen sehr kleinflächigen Rodungen der Projektänderung 2015 sind daher gegenüber dem genehmigten Vorhaben 2010 so geringfügig einzustufen, dass es zu keiner Änderung der Aussagen hinsichtlich der Auswirkungen auf das Schutzgut Wald kommt. Daher sind auch keine zusätzlichen Ersatzaufforstungen erforderlich, zumal nach dem genehmigten Projekt 2010 ein Überhang an Ersatzaufforstungsflächen (im Verhältnis 1 : 3) vorhanden ist.

Aus Sicht des Fachbereiches Forsttechnik entsprechen die Änderungen daher dem genehmigten Vorhaben 2010.

**VI.3.5.** Aus den zitierten Ausführungen des forsttechnischen Sachverständigen ergeben sich daher rechtlich folgende Schlussfolgerungen:

Aufgrund des Ermittlungsverfahrens ist jedenfalls davon auszugehen, dass auch die beantragte kleinräumige zusätzliche Rodung für die Errichtung der gegenständlichen Eisenbahnanlagen erforderlich bzw. unumgänglich ist.

Die in Anspruch genommene Waldfläche verbietet 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 (siehe dazu auch die Anmerkung zum öffentlichen Interesse an der Errichtung des gegenständlichen Vorhabens oben).

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. Diesbezüglich wird auf den rechtskräftigen Genehmigungsbescheid verwiesen.

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

**VI.3.6.** 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.

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

Die Entscheidung gründet sich auf das durchgeführte Ermittlungsverfahren, insbesondere auf die eingereichten Änderungsunterlagen, das vorgelegte Gutachten gemäß § 31a EISB-G vom 8. September 2015, das auf diese Unterlagen aufbauende ergänzende Umweltverträglichkeitsgutachten vom 5. April 2016 und die Stellungnahme des Sachverständigen für Forstwirtschaft vom 1. April 2016.

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

Zu den gemäß UVP-G 2000 beurteilungsrelevanten Themen wurde die Ergänzung zum UVP-Gutachten eingeholt. Hinsichtlich der Änderung der Rodungsbewilligung wurde eine entsprechende gutachterliche Stellungnahme eingeholt. Hinsichtlich der Mitbewilligung der Bestimmungen für die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung wurde als fachliche Grundlage das übermittelte Gutachten gemäß § 31a EISB-G sowie die vorgelegten IOP-Zwischenprüfbescheinigungen herangezogen. Die von der Behörde erstellten Gutachten bzw. gutachterlichen Stellungnahmen wurden von in den jeweiligen Fachgebieten einschlägig gebildeten Fachleuten erstellt, die nicht nur die fachliche Ausbildung, sondern auch eine langjährige Erfahrung als Sachverständige in den jeweils einschlägi-

gen materienrechtlichen Genehmigungsverfahren besitzen, als gerichtlich beeidete Sachverständige eingetragen sind oder auch (in der Mehrzahl) wiederholt bei UVP-Verfahren - nicht nur bei Verfahren des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie - als Gutachter beigezogen wurden. Die Ersteller des Gutachtens gemäß § 31a EisbG sowie der IOP-Prüfbescheinigungen erfüllen die jeweils dafür erforderlichen Voraussetzungen des EisbG.

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

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

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

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

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

### **VIII. Zusammenfassung**

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

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

Es war daher spruchgemäß zu entscheiden.

### **Rechtsmittelbelehrung**

Sie haben das Recht gegen diesen Bescheid Beschwerde zu erheben.

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

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

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

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

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

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

Die Gebühr ist unter Angabe des Verwendungszwecks durch Überweisung auf das Konto des Finanzamtes für Gebühren, Verkehrssteuern und Glücksspiel (IBAN: AT83 0100 0000 0550 4109,

BIC: BUNDATWW) zu entrichten. Die Entrichtung der Gebühr ist durch einen von einer Post-Geschäftsstelle oder einem Kreditinstitut bestätigten Zahlungsbeleg in Urschrift nachzuweisen. Dieser Beleg ist der Eingabe anzuschließen.

**Ergeht an:**

1. ÖBB-Infrastruktur AG  
GB Projekte Neu-/Ausbau  
Projektleitung Wien Süd  
Praterstern 3  
1020 Wien

vorab per E-Mail an: [pr-pllt@oebb.at](mailto:pr-pllt@oebb.at), [peter.ullrich2@oebb.at](mailto:peter.ullrich2@oebb.at) und [thomas.schoefmann@oebb.at](mailto:thomas.schoefmann@oebb.at)

2. Gemeinde Münchendorf  
Trumauerstraße 1  
2482 Münchendorf

vorab per E-Mail an: [office@gemeinde-muenchendorf.at](mailto:office@gemeinde-muenchendorf.at)

3. Austrian Power Grid AG,  
Wagramer Straße 19  
1220 Wien

4. Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz  
Verkehrs-Arbeitsinspektorat  
Stubenring 1  
1010 Wien

vorab per E-Mail an: [vii11@sozialministerium.at](mailto:vii11@sozialministerium.at)

5. .Niederösterreichische Umweltschutzanstalt  
Herrn Mag. Thomas Hansmann  
Tor zum Landhaus  
Wienerstraße 54  
3109 St. Pölten

vorab per E-Mail an: [post.lad1ua@noel.gv.at](mailto:post.lad1ua@noel.gv.at)



**6.** Landeshauptmann von Niederösterreich  
Abteilung Wasserwirtschaft (WA2) als  
Wasserwirtschaftliches Planungsorgan  
Landhausplatz 1  
3109 St. Pölten

vorab per E-Mail an: [post.wa2@noel.gv.at](mailto:post.wa2@noel.gv.at)

**nachrichtlich:**

**7.** Landeshauptmann von Niederösterreich  
pA Amt der Niederösterreichischen Landesregierung  
Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr  
Abteilung Umweltrecht (RU4)  
Landhausplatz 1, Haus 16  
3109 St. Pölten

vorab per E-Mail an: [post.ru4@noel.gv.at](mailto:post.ru4@noel.gv.at)

**8.** Bezirkshauptmannschaft Mödling  
Bahnstraße 2  
2340 Mödling

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

**9 .** Bundesdenkmalamt  
Hofburg, Säulenstiege  
1010 Wien

**10.** Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft  
Umwelt und Wasserwirtschaft  
Abteilung III / 3  
Forstliche Rechtspolitik und Legistik  
Stubenring 1  
1010 Wien

**11. Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft**  
Umwelt und Wasserwirtschaft  
Referat Umweltbewertung  
Spittelauer Lände 5  
1090 Wien

per E-Mail an: [office@umweltbundesamt.at](mailto:office@umweltbundesamt.at)

**Für den Bundesminister:**  
Mag. Michael Andresek

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