

**Vorhaben „Wiener Neustadt Hbf. Nordkopf/Errichtung 4-  
gleisige Einfahrt“**

**ÖBB-Strecke 10501 (Wien Hbf – Graz – Spielfeld-Strass;  
Südstrecke) von km 46,131 - km 48.453;  
ÖBB-Strecke 10601 (Wien Meidling - Wiener Neustadt Hbf;  
Pottendorfer Linie) von km 48,485 - km 49,438 (Strecken-  
ende)**

**Umweltverträglichkeitsprüfung  
und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren  
gemäß §§ 23b, 24 und 24f UVP-G 2000**

Genehmigung der Bundesministerin für Klimaschutz, Um-  
welt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie nach  
dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000,  
unter Mitwirkung des Eisenbahngesetzes 1957, des  
Wasserrechtsgesetzes 1959 sowie Festlegung des Trassen-  
verlaufes gemäß dem Hochleistungsstreckengesetz 1989

# Inhaltsverzeichnis

|   |           |
|---|-----------|
| <b>SPRUCH</b> .....   | <b>4</b>  |
| I.1 Genehmigung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000) .....   | 4         |
| I.2 Feststellung des Trassenverlaufs nach dem Hochleistungsstreckengesetz (HIG).....  | 5         |
| I.3 Mitanzwendung des Eisenbahngesetzes 1957 (EisbG 1957).....  | 5         |
| I.4 Mitanzwendung des Wasserrechtsgesetzes 1959 (WRG 1959) .....  | 7         |
| II. Projektbestandteile .....   | 9         |
| III. Erklärung weiterer Unterlagen zum Bescheidbestandteil .....  | 20        |
| IV. Nebenbestimmungen.....  | 21        |
| IV.1 Maßnahmen in Bau- und Betriebsphase .....  | 21        |
| IV.2 Begleitende Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen .....  | 30        |
| V. Abspruch über die eingelangten Stellungnahmen und erhobenen Einwendungen.....  | 35        |
| VI. Ausschluss der aufschiebenden Wirkung allfälliger Bescheidbeschwerden .....   | 35        |
| VII. Kosten.....  | 35        |
| VIII. Rechtsgrundlagen.....   | 36        |
| <b>BEGRÜNDUNG</b> .....   | <b>36</b> |
| I. Verfahrensgang .....   | 36        |
| I.1 Antrag der Projektwerberin vom 16. Februar 2023 .....   | 36        |
| I.2 Sachverständige, externe UVP-Koordination, Vollständigkeitsprüfung und<br>Verbesserungsauftrag .....  | 37        |
| I.3 Verfahrenseinleitung und Koordinierung mit den mitwirkenden und den sonstigen für<br>die Erteilung der Genehmigung zuständigen Behörden .....   | 39        |
| I.4 Kundmachung und öffentliche Auflage des Genehmigungsantrages und der<br>Antragsunterlagen im Großverfahren (Edikt) .....  | 39        |
| I.5 Stellungnahmen und Einwendungen im Zuge der Verfahrenseinleitung sowie der<br>öffentlichen Auflage des Genehmigungsantrages und der Antragsunterlagen .....   | 40        |
| I.6 Ergänzende Auskünfte gemäß § 24c Abs. 6 UVP-G 2000 .....  | 41        |
| I.7 Kundmachung der öffentlichen Auflage der zusammenfassenden Bewertung der<br>Umweltauswirkungen und weiterer Unterlagen (ergänzende Auskünfte gemäß §<br>24c Abs. 6 UVP-G 2000) sowie Anberaumung der mündlichen Verhandlung .....                                       | 41        |
| I.8 Stellungnahmen und Einwendungen im Zuge der öffentlichen Auflage der<br>zusammenfassenden Bewertung und weiterer Unterlagen (ergänzende Auskünfte<br>gemäß § 24c Abs. 6 UVP-G 2000).....  | 42        |
| I.9 Mündliche Verhandlung und Schluss des Ermittlungsverfahrens .....   | 43        |
| I.10 Übermittlung der Verhandlungsschrift .....   | 44        |
| I.11 Mitteilungen, Stellungnahmen und Anträge nach der Verhandlung .....  | 44        |
| II. Rechtliche Erwägungen zum Verfahrensgang.....   | 44        |
| II.1 Zuständigkeit.....   | 44        |
| II.2 Beiziehung von Sachverständigen gemäß § 3b Abs. 1 UVP-G 2000 .....   | 46        |
| II.3 Überprüfung der der Antrags- bzw. Projektunterlagen (Vollständigkeitsprüfung) und<br>Verbesserungsauftrag .....  | 47        |
| II.4 Großverfahren gemäß § 44a ff AVG, Kundmachung des verfahrenseinleitenden<br>Antrages (Edikt im Großverfahren) sowie der zusammenfassenden Bewertung und<br>weiterer Unterlagen und der Anberaumung der mündlichen Verhandlung<br>(Kundmachung ohne Großverfahren)..... | 47        |
| II.5 Kundmachung der zusammenfassenden Bewertung und weiterer Unterlagen und der<br>Anberaumung der mündlichen Verhandlung (Kundmachung ohne Großverfahren).....  | 48        |

|   |            |
|---|------------|
| II.6 Kundmachung des Genehmigungsbescheids .....  | 49         |
| II.7 Zeitplan .....   | 49         |
| III. Erhobene Beweise .....   | 49         |
| III.1 Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen (ZB): Fragenbereiche 1 bis 4<br>.....                                       | 50         |
| III.2 Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen: Gesamtschlussfolgerungen<br>der Sachverständigen .....                     | 72         |
| III.3 Parteiengehör im Rahmen der öffentlichen Auflage der Zusammenfassenden<br>Bewertung .....                                     | 79         |
| III.4 Parteiengehör im Rahmen der mündlichen Verhandlung .....  | 79         |
| III.5 Übermittlung der Verhandlungsschrift und Mitteilungen, Stellungnahmen und Anträge<br>nach der Verhandlung .....               | 80         |
| IV. Festgestellter Sachverhalt .....  | 80         |
| IV.1 Zur Beschreibung des Vorhabens (Projektabschnitte und –bestandteile,<br>Standortgemeinden, Bauabschnitte, Bauzeit) .....       | 81         |
| IV.2 Zum Trassenverlauf .....   | 82         |
| IV.3 Zu den Projektzielen und den öffentlichen Interessen am Vorhaben.....  | 83         |
| IV.4 Zur Umweltverträglichkeitsprüfung und den Auswirkungen des Vorhabens .....   | 86         |
| IV.5 Zum maßgeblichen Sachverhalt nach den Materiengesetzen .....   | 86         |
| V. Erwägungen zu den Genehmigungsvoraussetzungen .....  | 87         |
| V.1 Genehmigung nach § 24f Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000)   | 87         |
| V.2 Bestimmung des Trassenverlaufs nach dem Hochleistungsstreckengesetz (HIG) .....   | 106        |
| V.3 Mit Anwendung des Eisenbahngesetzes 1957 (EisbG 1957) einschließlich<br>Arbeitnehmerschutzgesetz (ASchG) .....                  | 111        |
| V.4 Mit Anwendung des Wasserrechtsgesetzes 1959 (WRG 1959).....   | 121        |
| V.5 Zum Ausschluss der aufschiebenden Wirkung von allfälligen Bescheidbeschwerden   | 141        |
| VI. Auseinandersetzung mit den in den Stellungnahmen und Einwendungen aufgeworfenen<br>Rechtsfragen und Fragen mit Rechtsbezug..... | 155        |
| VI.1 Zur Parteistellung im Allgemeinen .....  | 155        |
| VI.2 Allgemeine Themenbereiche.....   | 156        |
| VI.3 Zu den Vorbringen im Verfahren (nach Themenbereichen) .....  | 160        |
| VII. Würdigung der vorliegenden Beweise und Stellungnahmen .....  | 164        |
| VIII. Fristen.....  | 166        |
| IX. Zusammenfassung.....  | 167        |
| X. Kosten.....  | 167        |
| <b>RECHTSMITTELBELEHRUNG .....</b>  | <b>167</b> |

**Vorhaben „Wiener Neustadt Hbf. Nordkopf/Errichtung 4-gleisige Einfahrt“  
ÖBB-Strecke 10501 (Wien Hbf – Graz – Spielfeld-Strass; Südstrecke) von km  
46,131 - km 48.453;  
ÖBB-Strecke 10601 (Wien Meidling - Wiener Neustadt Hbf; Pottendorfer Li-  
nie) von km 48,485 - km 49,438 (Streckenende)**

**Umweltverträglichkeitsprüfung und teilkonzentriertes Genehmigungsver-  
fahren gemäß §§ 23b, 24 und 24f UVP-G 2000**

## **BESCHEID**

---

Die ÖBB-Infrastruktur AG, Praterstern 3, 1020 Wien, hat mit Schreiben vom 16. Februar 2023 für das Vorhaben „*Wiener Neustadt Hbf. Nordkopf/Errichtung 4-gleisige Einfahrt*“ an der ÖBB-Strecke 10501 (Wien Hbf – Graz – Spielfeld-Strass; Südstrecke) von km 46,131 - km 48.453 sowie an der ÖBB-Strecke 10601 (Wien Meidling - Wiener Neustadt Hbf; Pottendorfer Linie) von km 48,485 - km 49,438 (Streckenende) bei der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) den Antrag auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 sowie auf Erteilung der teilkonzentrierten Genehmigung gemäß §§ 23b, 24 und 24f UVP-G 2000 und auf alle für die Ausführung sonst noch erforderlichen bundesgesetzlichen Genehmigungen gestellt.

Über diese Anträge entscheidet die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (in Folge: BMK) als Behörde gemäß § 24 Abs. 1 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993 idF BGBl. I Nr. 26/2023, und als zuständige Behörde zur Erteilung der Genehmigungen nach dem Hochleistungstreckengesetz (HIG), BGBl. Nr. 135/1989 idF BGBl. I Nr. 154/2004, dem Eisenbahngesetz 1957 (EisbG 1957), BGBl. Nr. 60/1957 idF BGBl. I Nr. BGBl. I Nr. 231/2021 und dem Wasserrechtsgesetz 1959 (WRG 1959), BGBl. Nr. 215/1959 idF BGBl. I Nr. 73/2018, unter Zugrundelegung der vorgelegten Umweltverträglichkeitserklärung sowie weiterer vorgelegter Projektunterlagen und ergänzender Auskünfte (Spruchpunkt II und III.), der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 8. September 2023, der Verhandlungsschrift zur Verhandlung vom 21. November 2023 abgehaltenen mündlichen Verhandlung sowie nach Maßgabe der im Spruchpunkt IV. angeführten Nebenbestimmungen (Auflagen, Bedingungen und Befristungen - „Vorschreibungen“) wie folgt:

## **SPRUCH**

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

**I.1.1** Der ÖBB-Infrastruktur AG, Praterstern 3, 1020 Wien, wird nach Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung und des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens für das gegenständliche Vorhaben die Genehmigung gemäß dem dritten Abschnitt des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 (§§ 23b, 24 und 24f UVP-G 2000) nach Maßgabe der im

Spruchpunkt IV. angeführten Nebenbestimmungen (Auflagen, Bedingungen und Befristungen - „Vorschreibungen“) erteilt.

**I.1.2** Das Erfordernis des Erwerbes der betroffenen Grundstücke und Rechte bleibt unberührt.

**I.1.3** Durch das Vorhaben ist das Bundesland Niederösterreich bzw. die Standortgemeinde Wiener Neustadt berührt.

## **I.2 Feststellung des Trassenverlaufs nach dem Hochleistungsstreckengesetz (HIG)**

**I.2.1 (Trassengenehmigung)** Vom gegenständlichen Vorhaben betroffen sind Streckenteile der Hochleistungsstrecke laut 1. Hochleistungsstreckenverordnung „Wien (einschließlich Terminal Inzersdorf) – Pottendorf – Wiener Neustadt“ (Pottendorfer Linie; ÖBB-Strecke 106 01) sowie laut 2. Hochleistungsstrecken-Verordnung „Raum Wien – Baden – Gloggnitz“ (Südstrecke; Strecke 10501).

Vom gegenständlichen Trassenverlauf sind umfasst:

- Änderungen an der Pottendorfer Linie (ÖBB-Strecke 106 01) von km 48,485 - km 49,438 (Streckenende)
- Änderungen an der Südstrecke (ÖBB-Strecke 10501) von km 46,131 - km 48.453

Für das gegenständliche Vorhaben wird gemäß § 3 Abs. 1 Hochleistungsstreckengesetz der in folgenden Planunterlagen (siehe Einlagen in Teil 4 „materienrechtliche Unterlagen / Unterlagen gem. HIG“) dargestellte Trassenverlauf festgelegt und der Geländestreifen mit den davon betroffenen Grundstücksteilen sichergestellt:

- **400.1** \_AMU212-TV-SBNÖSP-00-0001 Trassenverlaufsbericht
- **400.2** \_AMU212-TV-SBNÖSP-02-0002 Trassenverlaufsplan Blatt 1
- **400.3** \_AMU212-TV-SBNÖSP-02-0003 Trassenverlaufsplan Blatt 2
- **400.4** \_AMU212-TV-SBNÖSP-02-0004 Trassenverlaufsplan Blatt 3

Diese Pläne bilden einen integrierenden Bestandteil dieses Bescheides.

**I.2.2 (Hochleistungsstrecken-Baugebiet)** Auf den vom künftigen Trassenverlauf betroffenen Grundstücksteilen dürfen gemäß § 5 HIG 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.

Die Breite des Geländestreifens entspricht gemäß § 3 Abs. 4 HIG den örtlichen Verhältnissen und überschreitet nicht das Ausmaß, 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 überschreitet.

## **I.3 Mitbewendung des Eisenbahngesetzes 1957 (EisbG 1957)**

**I.3.1** Der ÖBB-Infrastruktur AG wird unter Zugrundelegung der eisenbahnrechtlichen Unterlagen (insbesondere des vorgelegten Bauentwurfs „Technischer Bericht Streckenplanung“, ON 412, AMU212-EB-SBNÖSP-00-0012, und dem Inhaltsverzeichnis, ON 410.1, AMU212-EB-SBNÖSP-00-0001 gemäß EBEV iVm § 31b Abs. 2 EisbG) die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gemäß § 31f EisbG 1957 für das gegenständliche Bauvorhaben und insbesondere folgende Baumaßnahmen erteilt:

- Auf der Pottendorfer Linie erfolgt ab km 48,485 eine Linienverbesserung des Linksbogens auf dem bestehenden Planum. Zusätzlich wird – zur Ermöglichung einer Fahrgeschwindigkeit von 120 km/h – die Überhöhung von derzeit 105 mm auf 155 mm vergrößert.
- Die bestehende Eisenbahnkreuzung Badener Straße wird vorab im Juni 2023 außer Betrieb genommen und im August 2023 aufgelassen und ist damit *nicht* Einreichgegenstand.
- Die Brücke über die B 17 Wiener Straße in km 48,495 sowie die Brücke über die Gemeindestraße Pernerstorferstraße in km 48,959 verbleiben im Bestand.
- Auf der Südstrecke beginnt der Umbau bei km 46,131 mit einer Lagekorrektur der beiden Hauptgleise auf bestehendem Planum bis ca km 46,400. Ab hier beginnt der viergleisige Bereich mit einer kompletten Erneuerung des Ober- und Unterbaus.
- Die Zulegung eines vierten Gleises bedingt eine Verbreiterung des bestehenden Bahnkörpers in Dammlage links der Bahn ab ca km 49,470 (Pottendorfer Linie).
- Die Strecke 10601 endet bei km 49,438. Ab hier werden die beiden ankommenden Gleise 1 und 2 der Strecke 10601 als Gleis 1 und 2 der Strecke 10501 weitergeführt. Der abgehende Kilometer beider Gleise ist hier mit km 46,621 festgelegt.
- Die im Folgenden angegebenen Kilometrierungen beziehen sich somit auf die Strecke 10501 (Südstrecke).
- Die ab km 46,804 benötigten Stützmauern werden bis zur Unterführung der Kollonitschgasse in km 47,985 parallel zur Bahn geführt.
- Die Brücke über die Fischauer Gasse (km 46,972) sowie die Brücke über die Warme Fische (km 47,256) werden komplett erneuert.
- Die Straßenunterführung Pöckgasse in km 47,720 wird neu errichtet und die Pöckgasse abgesenkt.
- Die Brücken im Bereich der Straßenunterführung Kollonitschgasse werden links und rechts der Bahn verbreitert. Der bestehende Fußgängersteg links der Bahn wird abgetragen und in neuer Lage wiedererrichtet, ebenso die Geh- und Radwegbrücke rechts der Bahn.
- Die Lärmschutzwände rechts der Bahn vom Projektanfang bis ca km 47,720 (Pöckgasse) verbleiben im Bestand. Zudem ist in bestimmten Abschnitten links und rechts der Bahn die Errichtung von neuen Lärmschutzwänden vorgesehen.
- Im gesamten Bereich mit Unterbauerneuerung wird ein Entwässerungssystem errichtet.
- Aufgrund der neuen Gleiskonfiguration müssen die Bahnsteigenden im Hbf Wiener Neustadt in ihrer Lage und in ihrer Länge leicht angepasst werden.
- Das Vorhaben sieht zudem die Errichtung von vier Weichenheizstationen vor, wobei die bestehende Weichenheizstation auf der Strecke 10601 in km 49,393 abgetragen wird.

**I.3.2** Festgestellt wird, dass das Eisenbahnunternehmen verpflichtet ist, bestehende Verkehrsanlagen und Wasserläufe wie im Projekt dargestellt, wiederherzustellen.

**I.3.3** Die Bauausführungsfrist wird gemäß § 24f Abs. 5 UVP-G 2000 iVm § 31g EisbG mit 30. März 2034 befristet und ist bis dahin der Betrieb zu eröffnen. Auf die Rechtsfolgen des § 31g letzter Satz EisbG (Erlöschen der eisenbahnrechtlichen Bewilligung bei Fristüberschreitung) wird hingewiesen.

#### **I.4 Mitbewilligung des Wasserrechtsgesetzes 1959 (WRG 1959)**

Der ÖBB-Infrastruktur AG wird die wasserrechtliche Bewilligung gemäß Wasserrechtsgesetz 1959 für folgende Anlagen und Konsenswassermengen erteilt:

##### **Betriebsphase (Bahnwässer)**

**I.4.1** Folgende Entwässerungsanlagen (Gewässereinwirkungsanlagen) für die Behandlung und Ableitung von Oberflächenwässern (Bahnwässern) aus dem Vorhaben und folgende Konsenswassermengen zur Versickerungen ins Grundwasser und zur Einleitung in Vorfluter werden unter Verweis auf die Nebenbestimmungen hinsichtlich der Vorreinigung der Wässer genehmigt (siehe Punkt 7 in Einlage „Technischer Bericht Wasserbauplanung“ - ON 440.1 - AMU212-WR-SBNÖWB-00-4401-F01):

| Bezeichnung Anlage                                   | Km            | Gst. Nr.       | KG                    | Art der Wässer | Konsensmenge |                   | Einleitung in                             |
|--|---------------|----------------|-----------------------|----------------|--------------|-------------------|---|
|  |               |                |                       |                | l/s          | m <sup>3</sup> /d |   |
| Stauraumkanal mit Sickerbrunnen 1.1 und 1.2 (l.d.B.) | 49,34 - 49,45 | 550/1          | 23443 Wiener Neustadt | Bahnwässer     | 3,5          | 302               | Grundwasserkörper Südliches Wiener Becken |
| Stauraumkanal mit Sickerbrunnen 2.1 und 2.2 (l.d.B.) | 46,71 - 46,82 | 550/1          | 23443 Wiener Neustadt | Bahnwässer     | 3,5          | 302               | Grundwasserkörper Südliches Wiener Becken |
| Absetzbecken (l.d.B.)                                | 47,13 - 47,19 | 550/1<br>537/2 | 23443 Wiener Neustadt | Bahnwässer     | 202,2        | 17453             | Warme Fische                              |

| Bezeichnung Anlage                                   | Km            | Gst. Nr.        | KG                               | Art der Wässer  | Konsensmenge |                   | Einleitung in   |
|--|---------------|-----------------|----------------------------------|-----------------|--------------|-------------------|---|
|  |               |                 |                                  |                 | l/s          | m <sup>3</sup> /d |   |
| Versickerungsbecken (r.d.B.)                         | 47,40 - 47,53 | 550/1<br>550/36 | 23443<br>Wiener<br>Neu-<br>stadt | Bahn-<br>wässer | 5,4          | 467               | Grund-<br>wasser-<br>körper<br>Südli-<br>ches<br>Wiener<br>Becken |
| Stauraumkanal mit Sickerbrunnen 3.1 und 3.2 (r.d.B.) | 47,73 - 47,85 | 550/1           | 23443<br>Wiener<br>Neu-<br>stadt | Bahn-<br>wässer | 3,5          | 302               | Grund-<br>wasser-<br>körper<br>Südli-<br>ches<br>Wiener<br>Becken |

**Befristung:** Für die im Spruchpunkt I.4.1 genehmigten Einleitungen erfolgt die Befristung bis 30. März 2114 (Konsensdauer 90 Jahre).

### Bauphase (Bauwässer)

**I.4.2** Folgende Entwässerungsanlagen (Gewässereinwirkungsanlagen) für die Behandlung und Ableitung von Oberflächenwässern (Bauwässern) aus dem Vorhaben und folgende Konsenswassermengen zu damit verbundenen Bauwasserhaltungen und Einleitungen in Vorfluter werden unter Verweis auf die Nebenbestimmungen hinsichtlich der Vorreinigung der Wässer genehmigt (siehe Punkt 7 in Einlage „Technischer Bericht Wasserbauplanung“ - ON 440.1 - AMU212-WR-SBNÖWB-00-4401-F01):

| Bezeichnung Anlage     | Km    | Gst. Nr. | KG                               | Art der Wässer | Konsensmenge |                   | Einleitung in   |
|------------------------|-------|----------|----------------------------------|----------------|--------------|-------------------|-----------------|
|                        |       |          |                                  |                | l/s          | m <sup>3</sup> /d |                 |
| Rohrpressung           | 47,43 | 550/1    | 23443<br>Wiener<br>Neu-<br>stadt | Bau-<br>wässer | 10           | 864               | Warme<br>Fischa |
| Unterführung Pöckgasse | 47,72 | 550/1    | 23443<br>Wiener<br>Neu-<br>stadt | Bau-<br>wässer | 5            | 432               | Warme<br>Fischa |

**Befristung:** Für die im Spruchpunkt I.4.2 genehmigten Maßnahmen erfolgt die Befristung bis 30. März 2034 (Konsensdauer 10 Jahre).



**I.4.3 Dinglichkeit:** Die Wasserrechte gelten im Sinne des § 22 Abs. 1 WRG 1959 mit dem Eigentum an der jeweiligen Anlage verbunden.

**I.4.4 Bauvollendungsfrist:** Als wasserrechtliche Bauvollendungsfrist wird der 30. März 2034 bestimmt. Sind in Nebenbestimmungen vereinzelt kürzere Fristen vorgeschrieben, bleiben diese von dieser generellen Fristfestsetzung unbeschadet. Auf die Rechtsfolgen des § 27 Abs. 1 lit. f WRG 1959 (Erlöschen der wasserrechtlichen Bewilligung bei Fristüberschreitung) wird hingewiesen.

## II. Projektbestandteile

### II.1. Das Projekt ergibt sich aus den nachfolgenden Unterlagen:

UVP-, Trassen- und sonstige materienrechtliche Genehmigungsunterlagen – EisbG, HIG und WRG gemäß den mit Bescheidstempel versehenen Einlagen- und Inhaltsverzeichnis:

#### Einlagenverzeichnis (ON 101 - AMU212-UV-SBNÖAL-00-1010-F01):

##### TEIL 1: ÜBERSICHTEN

|     |                          |     |             |  |     |       |
|-----|--------------------------|-----|-------------|--|-----|-------|
| 101 | AMU212-UV-SBNÖAL-00-1010 | F01 | April 2023  | Einlagenverzeichnis                        | --- | 3 A4  |
| 102 | AMU212-UV-SBNÖAL-00-1011 | F00 | Jänner 2023 | Materienrechtlicher Wegweiser              | --- | 13 A4 |
| 103 | AMU212-UV-SBNÖAL-00-1012 | F01 | April 2023  | Allgemeinverständliche UVE-Zusammenfassung | --- | 32 A4 |
| 104 | AMU212-UV-SBNÖAL-00-1013 | F00 | Jänner 2023 | Parteienverzeichnis gem. UVP-G             | --- | 10 A4 |

##### TEIL 2: UMWELTVERTRÄGLICHKEITSERKLÄRUNG (UVE)

|       |                          |     |            |                                       |         |               |
|-------|--------------------------|-----|------------|---------------------------------------|---------|---------------|
| 201   | AMU212-UV-SBNÖAL-00-2010 | F01 | April 2023 | Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) | ---     | 211 A4 & 2 A3 |
| 202.1 | AMU212-UV-SBNÖAL-02-2011 | F01 | April 2023 | Maßnahmenplan Blatt 1                 | 1:2.500 | 1360 × 594    |
| 202.2 | AMU212-UV-SBNÖAL-02-2012 | F01 | April 2023 | Maßnahmenplan Blatt 2                 | 1:2.500 | 1360 × 594    |

##### TEIL 3: UMWELT-FACHBEITRÄGE

|                      |
|----------------------|
| Verkehrsuntersuchung |
|----------------------|

|                                  |                          |     |             |   |         |               |
|----------------------------------|--------------------------|-----|-------------|---|---------|---------------|
| 301                              | AMU212-UV-SBNÖAL-00-3010 | F01 | April 2023  | Bericht Verkehrsuntersuchung  | ---     | 21 A4 & 12 A3 |
| <b>Klima- und Energiekonzept</b> |                          |     |             |   |         |               |
| 302                              | AMU212-UV-SBNÖAL-00-3020 | F00 | Jänner 2023 | Klima- und Energiekonzept   | ---     | 48 A4         |
| <b>Schalltechnik</b>             |                          |     |             |   |         |               |
| 303.1                            | AMU212-UV-SBNÖLT-00-3031 | F01 | April 2023  | Fachbericht Schalltechnik   | ---     | 87 A4         |
| 303.2                            | AMU212-UV-SBNÖLT-02-3032 | F00 | Jänner 2023 | Ergebnis- und Maßnahmenplan   | 1:2.000 | 2100 × 500    |
| 303.3                            | AMU212-UV-SBNÖLT-02-3033 | F00 | Jänner 2023 | Rasterlärmkarte Bestand "Fahrplan 2019"   | 1:5.000 | 850 × 565     |
| 303.4                            | AMU212-UV-SBNÖLT-02-3034 | F00 | Jänner 2023 | Rasterlärmkarte Nullvariante  | 1:5.000 | 850 × 565     |
| 303.5                            | AMU212-UV-SBNÖLT-02-3035 | F00 | Jänner 2023 | Rasterlärmkarte Prognose 2025 "mit Lärmschutz"                                  | 1:5.000 | 850 × 565     |
| 303.6                            | AMU212-UV-SBNÖLT-02-3036 | F00 | Jänner 2023 | Wirkung der Lärmschutzmaßnahmen   | 1:5.000 | 975 × 297     |
| 303.7                            | AMU212-UV-SBNÖLT-02-3037 | F00 | Jänner 2023 | Veränderung zur Nullvariante  | 1:5.000 | 850 × 565     |
| 303.8                            | AMU212-UV-SBNÖLT-00-3038 | F00 | Jänner 2023 | Anhang Schalltechnik Betrieb  | ---     | 94 A4 & 2 A3  |
| 303.8.1                          |                          |     | Jänner 2023 | Anhang Schalltechnik - Betrieb - Abgrenzung Untersuchungsraum                   | 1:7.500 | 1310 × 297    |
| 303.9                            | AMU212-UV-SBNÖLT-00-3039 | F00 | Jänner 2023 | Anhang Schalltechnik Bau  | ---     | 21 A4 & 1 A3  |
| 303.9.1                          |                          |     | Jänner 2023 | Anhang Schalltechnik - Bau - Emissionszeitplan                                  | ---     | 860 × 860     |
| 303.9.2                          |                          |     | Jänner 2023 | Anhang Schalltechnik - Bau - Maßnahmenplan Bauphase Regelmonat Werktag (gesamt) | 1:2.500 | 1450 × 565    |
| 303.10                           | AMU212-UV-SBNÖLT-00-3040 | F00 | Jänner 2023 | Anhang Schalltechnik Details  | ---     | 24 A4         |
| <b>Erschütterungen</b>           |                          |     |             |   |         |               |
| 305.1                            | AMU212-UV-SBNÖAL-00-3051 | F01 | April 2023  | Fachbericht Erschütterungen und Sekundärschall                                  | ---     | 246 A4        |

|  |                          |     |             |   |         |            |
|--|--------------------------|-----|-------------|---|---------|------------|
| 305.2  | AMU212-UV-SBNÖAL-00-3052 | F00 | Jänner 2023 | Baudynamische Erhebung  | ---     | 775 A4     |
| <b>Elektromagnetische Felder (EMF)</b>                           |                          |     |             |   |         |            |
| 306.1  | AMU212-UV-SBNÖAL-00-3061 | F00 | Jänner 2023 | Fachbericht Elektromagnetische Felder                                 | ---     | 65 A4      |
| <b>Luft und Klima</b>  |                          |     |             |   |         |            |
| 307.1  | AMU212-UV-SBNÖAL-00-3071 | F01 | April 2023  | Fachbericht Luft und Klima  | ---     | 385 A4     |
| 307.2  | AMU212-UV-SBNÖAL-00-3072 | F00 | Jänner 2023 | Messbericht Luftschadstoffe   | ---     | 68 A4      |
| <b>Licht, Blendung und Beschattung</b>                           |                          |     |             |   |         |            |
| 308.1  | AMU212-UV-SBNÖAL-00-3081 | F00 | Jänner 2023 | Fachbericht Licht, Blendung und Beschattung                           | ---     | 65 A4      |
| <b>Humanmedizin</b>  |                          |     |             |   |         |            |
| 309.1  | AMU212-UV-SBNÖAL-00-3091 | F01 | April 2023  | Fachbericht Humanmedizin  | ---     | 83 A4      |
| <b>Raumnutzung</b>   |                          |     |             |   |         |            |
| 310.1  | AMU212-UV-SBNÖAL-00-3101 | F00 | Jänner 2023 | Fachbericht Raumnutzung   | ---     | 119 A4     |
| 310.2  | AMU212-UV-SBNÖAL-00-3102 | F00 | Jänner 2023 | Siedlungsraum   | 1:4.000 | 1189 × 841 |
| 310.3  | AMU212-UV-SBNÖAL-00-3103 | F00 | Jänner 2023 | Freizeit und Erholung   | 1:4.000 | 1189 × 841 |
| <b>Biodiversität sowie Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume</b> |                          |     |             |   |         |            |
| Biologische Vielfalt - Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume     |                          |     |             |   |         |            |
| 311.1  | AMU212-UV-SBNÖAL-00-3111 | F01 | April 2023  | Fachbericht Biodiversität sowie Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume | ---     | 159 A4     |
| 311.2  | AMU212-UV-SBNÖAL-00-3112 | F01 | April 2023  | Biotopstrukturplan  | 1:2.500 | 1189 × 594 |
| 311.3  | AMU212-UV-SBNÖAL-00-3113 | F01 | April 2023  | Faunaplan   | 1:2.500 | 1189 × 594 |
| 311.4  | AMU212-UV-SBNÖAL-00-3114 | F00 | April 2023  | Bestandsplan Biotope Sensibilität                                     | 1:2.500 | 1189 × 594 |
| <b>Gewässerökologie</b>  |                          |     |             |   |         |            |
| 312.1  | AMU212-UV-SBNÖAL-00-3121 | F00 | Jänner 2023 | Fachbericht Gewässerökologie  | ---     | 78 A4      |

| <b>Boden- und Grundwasserqualität</b>                             |                          |     |             |   |             |              |
|---|--------------------------|-----|-------------|---|-------------|--------------|
| 313.1   | AMU212-UV-SBNÖAL-00-3131 | F00 | Jänner 2023 | Fachbericht Grundwasser & Bodenqualität   | 0           | 48 A4        |
| <b>Geologie, Geotechnik und Hydrogeologie inkl. Risikoanalyse</b> |                          |     |             |   |             |              |
| 314.1   | AMU212-UV-SBNÖGG-00-3141 | F01 | April 2023  | Fachbericht Geotechnik und Hydrogeologie  | -           | 74 A4        |
| 314.2   | AMU212-UV-SBNÖGG-00-3142 | F00 | Jänner 2023 | Lageplan - Bodenaufschlüsse, Teil 1   | 1:1000      | 1160 × 297   |
| 314.3   | AMU212-UV-SBNÖGG-00-3143 | F00 | Jänner 2023 | Lageplan - Bodenaufschlüsse, Teil 2   | 1:1000      | 1512 × 297   |
| 314.4   | AMU212-UV-SBNÖGG-00-3144 | F00 | Jänner 2023 | Lageplan - Bodenaufschlüsse, Teil 3   | 1:1000      | 1540 × 297   |
| 314.5   | AMU212-UV-SBNÖGG-00-3145 | F00 | Jänner 2023 | Aufschlussdarstellungen   | 1:50, 1:100 | 159 A4       |
| 314.6   | AMU212-UV-SBNÖGG-00-3146 | F01 | April 2023  | Bodenlängsprofil - Gleis 1, Bereich Stützmauer SM01   | 1:2000/200  | 1092 × 297   |
| 314.7   | AMU212-UV-SBNÖGG-00-3147 | F00 | Jänner 2023 | Bodenlängsprofile - Objekte   | 1:200       | 1708 × 297   |
| 314.8   | AMU212-UV-SBNÖGG-00-3148 | F00 | Jänner 2023 | Lageplan - Hydrogeologie  | 1:2500      | 1680 × 594   |
| 314.9   | AMU212-UV-SBNÖGG-00-3149 | F00 | Jänner 2023 | Grundwasserganglinien   | -           | 13 A4        |
| 314.10  | AMU212-UV-SBNÖGG-00-3150 | F00 | Jänner 2023 | Grundwasseranalysen   | -           | 66 A4 & 3 A3 |
| 314.11  | AMU212-UV-SBNÖGG-00-3151 | F00 | Jänner 2023 | Angaben zu den Wasserrechten, Altlasten und Verdachtsflächen  | -           | 19 A4        |
| 314.12  | AMU212-UV-SBNÖGG-00-3152 | F00 | Jänner 2023 | Tabellarische und grafische Zusammenstellung der Ergebnisse der bodenphysikalischen Laboratoriumsuntersuchungen | -           | 3 A4 & 1 A3  |
| 314.13  | AMU212-UV-SBNÖGG-00-3153 | F00 | Jänner 2023 | Risikoanalyse Grundwasserschutz   | -           | 64 A4 & 1 A3 |
| <b>Oberflächengewässer</b>  |                          |     |             |   |             |              |
| 315.1   | AMU212-UV-SBNÖAL-00-3151 | F00 | Jänner 2023 | Fachbericht Oberflächengewässer   | ---         | 34 A4        |
| <b>Abfallwirtschaft</b>   |                          |     |             |   |             |              |

|                              |                          |     |             |                                   |          |            |
|------------------------------|--------------------------|-----|-------------|-----------------------------------|----------|------------|
| 316.1                        | AMU212-UV-SBNÖAL-00-3161 | F00 | Jänner 2023 | Fachbericht Abfallwirtschaft      | ---      | 25 A4      |
| 316.3                        | AMU212-UV-SBNÖAL-02-3163 | F00 | Jänner 2023 | Qualitätenplan - Teil 1           | 1:1.000  | 2120 × 620 |
| 316.4                        | AMU212-UV-SBNÖAL-02-3164 | F00 | Jänner 2023 | Qualitätenplan - Teil 2           | 1:1.000  | 2000 × 620 |
| 316.5                        | AMU212-UV-SBNÖAL-02-3165 | F00 | Jänner 2023 | Qualitätenplan - Teil 3           | 1:1.000  | 1850 × 620 |
| <b>Stadtbild</b>             |                          |     |             |                                   |          |            |
| 317.1                        | AMU212-UV-SBNÖAL-00-3171 | F00 | Jänner 2023 | Fachbericht Stadtbild             | ---      | 72 A4      |
| 317.2                        | AMU212-UV-SBNÖAL-02-3172 | F00 | Jänner 2023 | Lageplan Ist-Zustand              | 1:10.000 | 594 × 841  |
| <b>Sach- und Kulturgüter</b> |                          |     |             |                                   |          |            |
| 318.1                        | AMU212-UV-SBNÖAL-00-3181 | F00 | Jänner 2023 | Fachbericht Sach- und Kulturgüter | ---      | 102 A4     |
| 318.2                        | AMU212-UV-SBNÖAL-00-3182 | F00 | Jänner 2023 | Lageplan Sach- und Kulturgüter    | 1:2.500  | 841 × 1189 |

**TEIL 4: MATERIEENRECHTLICHE EINREICHUNTERLAGEN**

|  |                          |     |             |   |         |            |
|--|--------------------------|-----|-------------|---|---------|------------|
| <b>Unterlagen gem. Hochleistungsstreckengesetz (HIG)</b>                                 |                          |     |             |   |         |            |
| 400.1  | AMU212-TV-SBNÖSP-00-0001 | F00 | Jänner 2023 | Trassenverlaufsbericht                                | o.M.    | 11 A4      |
| 400.2  | AMU212-TV-SBNÖSP-00-0002 | F00 | Jänner 2023 | Trassenverlaufsplan Blatt 1                           | 1:1.000 | 1480 × 600 |
| 400.3  | AMU212-TV-SBNÖSP-00-0003 | F00 | Jänner 2023 | Trassenverlaufsplan Blatt 2                           | 1:1.000 | 1480 × 300 |
| 400.4  | AMU212-TV-SBNÖSP-00-0004 | F00 | Jänner 2023 | Trassenverlaufsplan Blatt 3                           | 1:1.000 | 1480 × 300 |
| <b>Unterlagen gem. Hochleistungsstreckengesetz (HIG)</b>                                 |                          |     |             |   |         |            |
| Die Unterlagen gem Eisenbahngesetz sind im Inhaltsverzeichnis (Einlage 410.1) angegeben. |                          |     |             |   |         |            |
| <b>Unterlagen gem. Wasserrechtsgesetz (WRG)</b>  |                          |     |             |   |         |            |
| 440.1  | AMU212-WR-SBNÖWB-00-4401 | F01 | April 2023  | Technischer Bericht zur wasserrechtlichen Einreichung | ---     | 46 A4      |
| <b>Unterlagen gem. Luftfahrtgesetz (LFG)</b>   |                          |     |             |   |         |            |

|       |                          |     |             |                     |         |            |
|-------|--------------------------|-----|-------------|---------------------|---------|------------|
| 450.1 | AMU212-LF-SBNÖAL-00-4511 | F00 | Jänner 2023 | Technischer Bericht | ---     | 33 A4      |
| 450.2 | AMU212-LF-SBNÖAL-02-4512 | F00 | Jänner 2023 | Übersichtslageplan  | 1:5.000 | 1160 × 297 |

### Inhaltsverzeichnis (ON 410.1, AMU212-EB-SBNÖSP-00-0001-F01)

#### **BAUENTWURF gem. EBEV**

| <b>Berichte und Übersichten</b> |                          |     |             |   |         |            |
|---------------------------------|--------------------------|-----|-------------|---|---------|------------|
| 410.1                           | AMU212-EB-SBNÖSP-00-0001 | F01 | April 2023  | Inhaltsverzeichnis  | ---     |            |
| 410.2                           | AMU212-EB-SBNÖSP-00-0002 | F00 | Jänner 2023 | Betriebsdaten zur Bemessung von Infrastrukturanlagen  | ---     | 8 A4       |
| 410.3                           | AMU212-EB-SBNÖSP-00-0003 | F00 | Jänner 2023 | Bemessungsgrundlage zur Berechnung der umweltrelevanten Vor- und Nachteile bei Unterbleiben des Vorhabens | ---     | 8 A4       |
| 411                             | AMU212-EB-SBNÖSP-00-0011 | F00 | Jänner 2023 | Bericht gem. EBEV   | ---     | 11 A4      |
| 412                             | AMU212-EB-SBNÖSP-00-0012 | F01 | April 2023  | Technischer Bericht Streckenplanung   | ---     | 35 A4      |
| 413.1                           | AMU212-EB-SBNÖSP-00-0013 | F00 | Jänner 2023 | Übersichtskarte   | 1:10000 | 400 × 297  |
| 413.2                           | AMU212-EB-SBNÖSP-00-0014 | F00 | Jänner 2023 | Übersichtslageplan  | 1:2000  | 1730 × 594 |
| <b>Lagepläne</b>                |                          |     |             |   |         |            |
| 414.1                           | AMU212-EB-SBNÖSP-02-0201 | F00 | Jänner 2023 | Lageplan Blatt 1  | 1:500   | 2110 × 594 |
| 414.2                           | AMU212-EB-SBNÖSP-02-0202 | F00 | Jänner 2023 | Lageplan Blatt 2  | 1:500   | 2110 × 594 |
| 414.3                           | AMU212-EB-SBNÖSP-02-0203 | F01 | April 2023  | Lageplan Blatt 3  | 1:500   | 1920 × 594 |
| 414.4                           | AMU212-EB-SBNÖSP-02-0204 | F00 | Jänner 2023 | Lageplan Blatt 4  | 1:500   | 2110 × 594 |
| <b>Regelquerschnitte</b>        |                          |     |             |   |         |            |
| 415.1                           | AMU212-EB-SBNÖSP-03-0301 | F00 | Jänner 2023 | Regelprofil 1   | 1:50    | 970 × 297  |

|                       |                          |     |             |  |            |            |
|-----------------------|--------------------------|-----|-------------|--|------------|------------|
| 415.2                 | AMU212-EB-SBNÖSP-03-0302 | F00 | Jänner 2023 | Regelprofil 2  | 1:50       | 970 × 446  |
| 415.3                 | AMU212-EB-SBNÖSP-03-0303 | F00 | Jänner 2023 | Regelprofil 3  | 1:50       | 970 × 446  |
| 415.4                 | AMU212-EB-SBNÖSP-03-0304 | F00 | Jänner 2023 | Regelprofil 4  | 1:50       | 1160 × 446 |
| 415.5                 | AMU212-EB-SBNÖSP-03-0305 | F00 | Jänner 2023 | Regelprofil 5  | 1:50       | 780 × 446  |
| <b>Querschnitte</b>   |                          |     |             |  |            |            |
| 416.1                 | AMU212-EB-SBNÖSP-04-0401 | F00 | Jänner 2023 | Querprofile 49000, 49110, 49200, 49300                                   | 1:100      | 1160 × 594 |
| 416.2                 | AMU212-EB-SBNÖSP-04-0402 | F00 | Jänner 2023 | Querprofile Strecke 106 01: 49400<br>Strecke 105 01: 46683, 46768, 46883 | 1:100      | 1350 × 594 |
| 416.3                 | AMU212-EB-SBNÖSP-04-0403 | F00 | Jänner 2023 | Querprofile 46933, 47003, 47053, 47138                                   | 1:100      | 1350 × 594 |
| 416.4                 | AMU212-EB-SBNÖSP-04-0404 | F00 | Jänner 2023 | Querprofile 47213, 47283, 47355, 47483                                   | 1:100      | 1350 × 594 |
| 416.5                 | AMU212-EB-SBNÖSP-04-0405 | F00 | Jänner 2023 | Querprofile 47583, 47683, 47818, 47877                                   | 1:100      | 1350 × 594 |
| <b>Längenschnitte</b> |                          |     |             |  |            |            |
| 417.1                 | AMU212-EB-SBNÖSP-05-0501 | F00 | Jänner 2023 | Längenschnitt Gleis 1  | 1:1000/100 | 3250 × 594 |
| 417.2                 | AMU212-EB-SBNÖSP-05-0502 | F00 | Jänner 2023 | Längenschnitt Gleis 2  | 1:1000/100 | 3250 × 594 |
| 417.4                 | AMU212-EB-SBNÖSP-05-0503 | F00 | Jänner 2023 | Längenschnitt Gleis 4  | 1:1000/100 | 2490 × 594 |
| 417.6                 | AMU212-EB-SBNÖSP-05-0505 | F00 | Jänner 2023 | Längenschnitt Gleis 6  | 1:1000/100 | 2680 × 594 |
| <b>Absteckpläne</b>   |                          |     |             |  |            |            |
| 418.1                 | AMU212-EB-SBNÖSP-06-0601 | F00 | Jänner 2023 | Absteckplan Blatt 1  | 1:500      | 1920 × 594 |
| 418.2                 | AMU212-EB-SBNÖSP-06-0602 | F00 | Jänner 2023 | Absteckplan Blatt 2  | 1:500      | 1920 × 594 |
| 418.3                 | AMU212-EB-SBNÖSP-06-0603 | F00 | Jänner 2023 | Absteckplan Blatt 3  | 1:500      | 1920 × 594 |
| 418.4                 | AMU212-EB-SBNÖSP-06-0604 | F00 | Jänner 2023 | Absteckplan Blatt 4  | 1:500      | 1920 × 594 |

| <b>Trasseneinrechnung</b>   |                          |     |             |  |         |            |
|-----------------------------|--------------------------|-----|-------------|--|---------|------------|
| 419.1                       | AMU212-EB-SBNÖSP-06-0701 | F00 | Jänner 2023 | Gleiseinrechnung                                       | ---     | 40 A4      |
| <b>Oberbauschema</b>        |                          |     |             |  |         |            |
| 420.1                       | AMU212-EB-SBNÖSP-02-0801 | F00 | Jänner 2023 | Oberbauschema  | 1:5000  | 970 × 297  |
| <b>Entwässerungsplanung</b> |                          |     |             |  |         |            |
| 421.1                       | AMU212-EB-SBNÖSP-02-0901 | F01 | April 2023  | Technischer Bericht Entwässerung                       | ---     | 29 A4      |
| 421.2                       | AMU212-EB-SBNÖSP-02-0902 | F01 | April 2023  | Entwässerungslageplan Blatt 1                          | 1:1000  | 1160 × 297 |
| 421.3                       | AMU212-EB-SBNÖSP-02-0903 | F01 | April 2023  | Entwässerungslageplan Blatt 2                          | 1:1000  | 1160 × 297 |
| 421.4                       | AMU212-EB-SBNÖSP-02-0904 | F00 | Jänner 2023 | Regelquerschnitt Absetz- und Versickerungsbecken       | 1:50    | 780 × 297  |
| 421.5                       | AMU212-EB-SBNÖSP-02-0905 | F00 | April 2023  | Versickerungsbrunnen                                   | 1:20    | 1160 × 297 |
| <b>SFE Planung</b>          |                          |     |             |  |         |            |
| 422.1                       | AMU212-EB-SBNÖSP-02-1001 | F00 | Jänner 2023 | SFE Schema   | 1:5000  | 1160 × 297 |
| 422.2                       | AMU212-EB-SBNÖSP-00-1002 | F00 | Jänner 2023 | Technischer Bericht Oberleitung                        | ---     | 47 A4      |
| 422.3                       | AMU212-EB-SBNÖSP-02-1003 | F00 | Jänner 2023 | Einpoliges Übersichtsschaltbild der Oberleitungsanlage | ---     | 1260 × 297 |
| 422.4                       | AMU212-EB-SBNÖSP-00-1004 | F00 | Jänner 2023 | Technischer Bericht; Sicherungstechnische Ausrüstung   | ---     | 15 A4      |
| 422.5                       | AMU212-EB-SBNÖSP-00-1005 | F00 | Jänner 2023 | Technischer Bericht; 50 Hz                             | ---     | 13 A4      |
| <b>Landschaftsplanung</b>   |                          |     |             |  |         |            |
| 423.1                       | AMU212-UV-SBNÖLP-00-0001 | F01 | April 2023  | Technischer Bericht Landschaftsplanung                 | ---     | 21 A4      |
| 423.2                       | AMU212-UV-SBNÖLP-02-0002 | F01 | April 2023  | Lageplan Blatt 1                                       | 1:1.000 | 1350 × 594 |
| 423.3                       | AMU212-UV-SBNÖLP-02-0003 | F01 | April 2023  | Lageplan Blatt 2                                       | 1:1.000 | 1350 × 594 |
| 423.4                       | AMU212-UV-SBNÖLP-02-0004 | F00 | Jänner 2023 | Lageplan Blatt 3                                       | 1:1.000 | 1350 × 594 |



| <b>Kunstbauenplanung – Stützmauern</b>   |                           |     |             |  |                |               |
|--|---------------------------|-----|-------------|--|----------------|---------------|
| 430.1                                    | AMU212-EB-SBN-ÖKI-16-3001 | F00 | Jänner 2023 | Technischer Bericht Konstruktiver Ingenieurbau   | ---            | 79 A4         |
| 430.2                                    | AMU212-EB-SBN-ÖKI-16-3002 | F00 | Jänner 2023 | Stützmauer SM01 Teil 1 Grundrisse und Querschnitte                                       | 1:100<br>1:200 | 1200 ×<br>840 |
| 430.3                                    | AMU212-EB-SBN-ÖKI-16-3003 | F00 | Jänner 2023 | Stützmauer SM01 Teil 2 Grundrisse und Querschnitte                                       | 1:100<br>1:200 | 1820 ×<br>840 |
| 430.4                                    | AMU212-EB-SBN-ÖKI-16-3004 | F00 | Jänner 2023 | Stützmauer SM01 Teil 3 Grundrisse und Querschnitte                                       | 1:100<br>1:200 | 2510 ×<br>740 |
| 430.5                                    | AMU212-EB-SBN-ÖKI-16-3005 | F00 | Jänner 2023 | Stützmauer SM01 Teil 4 SM02 und SM03 Grundrisse und Querschnitte                         | 1:100<br>1:200 | 1700 ×<br>840 |
| <b>Kunstbauenplanung – Objektplanung</b> |                           |     |             |  |                |               |
| 431.1.1                                  | AMU212-EB-SBN-ÖKI-16-3021 | F00 | Jänner 2023 | OBJEKT WN 01 - km 46.980 - Brücke über die Fischauer-gasse Übersichtsplan                | 1:100          | 1000 ×<br>820 |
| 431.1.2                                  | AMU212-EB-SBN-ÖKI-16-3022 | F00 | Jänner 2023 | OBJEKT WN 01 - km 46.980 - Brücke über die Fischauer-gasse Bauablauf                     | 1:200          | 1100 ×<br>730 |
| 431.2.1                                  | AMU212-EB-SBN-ÖKI-16-3031 | F00 | Jänner 2023 | OBJEKT WN 02 - km 47.264 - Brücke über die Warme Fische Übersichtsplan                   | 1:100          | 1000 ×<br>830 |
| 431.2.2                                  | AMU212-EB-SBN-ÖKI-16-3032 | F00 | Jänner 2023 | OBJEKT WN 02 - km 47.264 - Brücke über die Warme Fische Bauablauf                        | 1:200          | 1000 ×<br>820 |
| 431.3.1                                  | AMU212-EB-SBN-ÖKI-16-3041 | F00 | Jänner 2023 | OBJEKT WN 03 - km 47.726 - Brücke über die Pöckgasse Übersichtsplan                      | 1:100          | 900 ×<br>810  |
| 431.3.2                                  | AMU212-EB-SBN-ÖKI-16-3042 | F00 | Jänner 2023 | OBJEKT WN 03 - km 47.726 - Brücke über die Pöckgasse Bauablauf                           | 1:200          | 900 ×<br>810  |
| 431.4.1                                  | AMU212-EB-SBN-ÖKI-16-3051 | F00 | Jänner 2023 | OBJEKT WN 04 - km 48.006 - Verbreiterung Brücke über die Kollonitschgasse Übersichtsplan | 1:100          | 1000 ×<br>810 |
| 431.4.2                                  | AMU212-EB-SBN-ÖKI-16-3052 | F00 | Jänner 2023 | OBJEKT WN 04 - km 48.006 - Verbreiterung Brücke über die Kollonitschgasse Bauablauf      | 1:200          | 1100 ×<br>740 |

| <b>Bauphasen</b> |                          |     |             |                               |        |              |
|------------------|--------------------------|-----|-------------|-------------------------------|--------|--------------|
| 432.1            | AMU212-EB-SBNÖSP-13-4001 | F00 | Jänner 2023 | Technischer Bericht Bauablauf | ---    | 65 A4        |
| 432.2            | AMU212-EB-SBNÖSP-13-4002 | F00 | Jänner 2023 | Bauphasenschemata             | ---    | 1 A4 & 18 A3 |
| 432.3.1          | AMU212-EB-SBNÖSP-13-4003 | F00 | Jänner 2023 | Bauphase 1.1 Lageplan Blatt 1 | 1:1000 | 1350 × 297   |
| 432.3.2          | AMU212-EB-SBNÖSP-13-4004 | F00 | Jänner 2023 | Bauphase 1.1 Lageplan Blatt 2 | 1:1000 | 1350 × 297   |
| 432.3.3          | AMU212-EB-SBNÖSP-13-4005 | F00 | Jänner 2023 | Bauphase 1.1 Lageplan Blatt 3 | 1:1000 | 1540 × 297   |
| 432.4.1          | AMU212-EB-SBNÖSP-13-4006 | F00 | Jänner 2023 | Bauphase 1.2 Lageplan Blatt 1 | 1:1000 | 1350 × 297   |
| 432.4.2          | AMU212-EB-SBNÖSP-13-4007 | F00 | Jänner 2023 | Bauphase 1.2 Lageplan Blatt 2 | 1:1000 | 1540 × 297   |
| 432.5.1          | AMU212-EB-SBNÖSP-13-4008 | F00 | Jänner 2023 | Bauphase 1.3 Lageplan Blatt 1 | 1:1000 | 1350 × 297   |
| 432.5.2          | AMU212-EB-SBNÖSP-13-4009 | F00 | Jänner 2023 | Bauphase 1.3 Lageplan Blatt 2 | 1:1000 | 1540 × 297   |
| 432.6.1          | AMU212-EB-SBNÖSP-13-4010 | F00 | Jänner 2023 | Bauphase 2.1 Lageplan Blatt 1 | 1:1000 | 1160 × 297   |
| 432.6.2          | AMU212-EB-SBNÖSP-13-4011 | F00 | Jänner 2023 | Bauphase 2.1 Lageplan Blatt 2 | 1:1000 | 1540 × 297   |
| 432.6.3          | AMU212-EB-SBNÖSP-13-4012 | F00 | Jänner 2023 | Bauphase 2.1 Lageplan Blatt 3 | 1:1000 | 1540 × 297   |
| 432.7.1          | AMU212-EB-SBNÖSP-13-4013 | F00 | Jänner 2023 | Bauphase 2.2 Lageplan Blatt 1 | 1:1000 | 1350 × 297   |
| 432.7.2          | AMU212-EB-SBNÖSP-13-4014 | F00 | Jänner 2023 | Bauphase 2.2 Lageplan Blatt 2 | 1:1000 | 1540 × 297   |
| 432.8.1          | AMU212-EB-SBNÖSP-13-4015 | F00 | Jänner 2023 | Bauphase 2.3 Lageplan Blatt 1 | 1:1000 | 1160 × 297   |
| 432.8.2          | AMU212-EB-SBNÖSP-13-4016 | F00 | Jänner 2023 | Bauphase 2.3 Lageplan Blatt 2 | 1:1000 | 1540 × 297   |
| 432.9.1          | AMU212-EB-SBNÖSP-13-4017 | F00 | Jänner 2023 | Bauphase 2.4 Lageplan Blatt 1 | 1:1000 | 780 × 297    |
| 432.9.2          | AMU212-EB-SBNÖSP-13-4018 | F00 | Jänner 2023 | Bauphase 2.4 Lageplan Blatt 2 | 1:1000 | 970 × 297    |
| 432.10.1         | AMU212-EB-SBNÖSP-13-4019 | F00 | Jänner 2023 | Bauphase 3.1 Lageplan Blatt 1 | 1:1000 | 1350 × 297   |

|                                      |                          |     |             |  |                |             |
|--------------------------------------|--------------------------|-----|-------------|--|----------------|-------------|
| 432.10.2                             | AMU212-EB-SBNÖSP-13-4020 | F00 | Jänner 2023 | Bauphase 3.1 Lageplan Blatt 2  | 1:1000         | 1540 × 297  |
| 432.11.1                             | AMU212-EB-SBNÖSP-13-4021 | F00 | Jänner 2023 | Bauphase 3.2 Lageplan Blatt 1  | 1:1000         | 1160 × 297  |
| 432.11.2                             | AMU212-EB-SBNÖSP-13-4022 | F00 | Jänner 2023 | Bauphase 3.2 Lageplan Blatt 2  | 1:1000         | 1540 × 297  |
| 432.12.1                             | AMU212-EB-SBNÖSP-13-4023 | F00 | Jänner 2023 | Bauphase 3.3 Lageplan Blatt 1  | 1:1000         | 1160 × 297  |
| 432.12.2                             | AMU212-EB-SBNÖSP-13-4024 | F00 | Jänner 2023 | Bauphase 3.3 Lageplan Blatt 2  | 1:1000         | 1540 × 297  |
| 432.13.1                             | AMU212-EB-SBNÖSP-13-4025 | F00 | Jänner 2023 | Bauphase 3.4 Lageplan Blatt 1  | 1:1000         | 1160 × 297  |
| 432.13.2                             | AMU212-EB-SBNÖSP-13-4026 | F00 | Jänner 2023 | Bauphase 3.4 Lageplan Blatt 2  | 1:1000         | 1350 × 297  |
| 432.14.1                             | AMU212-EB-SBNÖSP-13-4027 | F00 | Jänner 2023 | Bauphase 4.1 Lageplan Blatt 1  | 1:1000         | 1160 × 297  |
| 432.14.2                             | AMU212-EB-SBNÖSP-13-4028 | F00 | Jänner 2023 | Bauphase 4.1 Lageplan Blatt 2  | 1:1000         | 1350 × 297  |
| 432.15.1                             | AMU212-EB-SBNÖSP-13-4029 | F00 | Jänner 2023 | Bauphase 4.2 Lageplan Blatt 1  | 1:1000         | 1540 × 297  |
| 432.15.2                             | AMU212-EB-SBNÖSP-13-4030 | F00 | Jänner 2023 | Bauphase 4.2 Lageplan Blatt 2  | 1:1000         | 1350 × 297  |
| 432.16.1                             | AMU212-EB-SBNÖSP-13-4031 | F00 | Jänner 2023 | Bauphase 4.3 Lageplan Blatt 1  | 1:1000         | 1540 × 297  |
| 432.16.2                             | AMU212-EB-SBNÖSP-13-4032 | F00 | Jänner 2023 | Bauphase 4.3 Lageplan Blatt 2  | 1:1000         | 970 × 297   |
| 432.17.1                             | AMU212-EB-SBNÖSP-13-4033 | F00 | Jänner 2023 | Bauphase 5 Lageplan Blatt 1  | 1:1000         | 1160 × 297  |
| <b>Wiederherstellung von Straßen</b> |                          |     |             |  |                |             |
| 433.1                                | AMU212-EB-SBNÖSP-02-5001 | F00 | Jänner 2023 | Absenkung Pöckgasse  | 1:100<br>1:200 | 1350 × 594  |
| <b>Grundeinlöseunterlagen</b>        |                          |     |             |  |                |             |
| 434.1                                | AMU212-EB-SBNÖGE-02-6001 | F00 | Jänner 2023 | GRUNDSTÜCKSVERZEICHNIS OBJEKT WN 04 Verbreiterung Brücke über die Kollonitschgasse | ---            | 7 A4 & 1 A3 |
| 434.2                                | AMU212-EB-SBNÖGE-02-6002 | F00 | Jänner 2023 | GRUNDEINLÖSEPLAN OBJEKT WN 04 Verbreiterung Brücke über die Kollonitschgasse       | 1:200          | 970 × 297   |

|                                  |                          |     |             |  |     |       |
|----------------------------------|--------------------------|-----|-------------|--|-----|-------|
| 434.3                            | AMU212-EB-SBNÖGE-00-6011 | F00 | Jänner 2023 | Parteienverzeichnis gemäß EisbG                            | --- | 1 A4  |
| <b>Weiterführende Unterlagen</b> |                          |     |             |  |     |       |
| 435.1                            | AMU212-EB-SBNÖSG-02-7001 | F00 | Jänner 2023 | Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente nach § 5 ASchG | --- | 17 A4 |
| 435.2                            | AMU212-EB-SBNÖSG-02-7002 | F00 | Jänner 2023 | Unterlage für spätere Arbeiten gem. BauKG                  | --- | 9 A4  |

### Unterlagen gemäß Wasserrechtsgesetz (WRG)

|       |                          |     |            |   |     |       |
|-------|--------------------------|-----|------------|---|-----|-------|
| 440.1 | AMU212-WR-SBNÖWB-00-4401 | F01 | April 2023 | Technischer Bericht zur wasserrechtlichen Einreichung | --- | 46 A4 |
|-------|--------------------------|-----|------------|---|-----|-------|

### Unterlagen gemäß Luftfahrtgesetz (LFG)

|       |                          |     |             |                     |         |            |
|-------|--------------------------|-----|-------------|---------------------|---------|------------|
| 450.1 | AMU212-LF-SBNÖAL-00-4511 | F00 | Jänner 2023 | Technischer Bericht | ---     | 33 A4      |
| 450.2 | AMU212-LF-SBNÖAL-02-4512 | F00 | Jänner 2023 | Übersichtslageplan  | 1:5.000 | 1160 × 297 |

## II.2. Ergänzende Auskünfte gemäß § 24c Abs. 6 UVP-G 2000 (aufgrund Auskunftsansuchen der Sachverständigen an die Projektwerberin zur Erstellung der zusammenfassenden Bewertung vorgelegte Unterlagen):

- **Teil 1 vom 23.06.2023:**
  - Ergänzende Auskünfte auf Basis der Vollständigkeitsprüfung
- **Teil 2 vom 01.08.2023**
  - Berichtigung der Auswirkungsanalyse Betriebsphase (Flächenbeanspruchung)

## III. Erklärung weiterer Unterlagen zum Bescheidbestandteil

Folgende Unterlagen sind Bestandteil des gegenständlichen Bescheides:

- Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen vom 8. September 2023, bestehend aus:
  - Fragenbereiche 1 (Alternativen, Varianten, Nullvarianten und NVE), 2 (Auswirkungen, Maßnahmen, Kontrolle), 3 (Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes), 4 (Gutachterliche Auseinandersetzungen mit den Einwendungen), Maßnahmenkatalog sowie allgemein verständliche Zusammenfassung und Gesamtschlussfolgerungen
- Eisenbahnfachliches Gutachten gemäß § 31a EisbG – vom 21. Februar 2023, erstellt von der Arsenal Railway Certification GmbH, Floridsdorfer Hauptstraße 30, 1210 Wien

- Verhandlungsschrift (Niederschrift zur mündlichen Verhandlung vom 21. November 2023) samt Beilagen

#### **IV. Nebenbestimmungen**

Zusätzlich zu jenen von der Projektwerberin bereits im Einreichprojekt vorgesehenen Maßnahmen werden bescheidmäßig folgende Nebenbestimmungen vorgeschrieben:

##### **IV.0 Allgemeines**

**IV.0.1.** Die Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 (BMK; UVP-Behörde) ist drei Monate vor Baubeginn über den geplanten Baubeginn zu informieren. Unter einem sind die Bestellung der örtlichen Bauaufsicht sowie der abfallchemischen Umweltbaubegleitung der Behörde bekannt zu geben. Weiters ist die mit der Leitung betraute § 40 EISG-Person zu benennen.

*(Hinweis: Die in den Nebenbestimmungen vorgesehenen wasserrechtlichen Bauaufsichten gemäß § 120 Wasserrechtsgesetz 1959 (wasserbautechnisch, hydrogeologisch, gewässerökologisch) werden von der Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 (BMK) nach Information über den geplanten Baubeginn bestellt.)*

**IV.0.2.** Sofern nichts Konkretes (schutzgutbezogen) in den jeweiligen Nebenbestimmungen festgelegt wird, wird als „Baubeginn“ der Beginn der Bauarbeiten (auf die Errichtung eines Bauvorhabens gerichtete bautechnische Maßnahmen) im jeweiligen Bauabschnitt definiert. Nebenbestimmungen sind schutzgutbezogen auszulegen.

**IV.0.3.** Die in den Nebenbestimmungen vorgesehenen Bauaufsichten und Baubegleitungen haben für ihren Zuständigkeitsbereich die Umsetzung der im Einreichprojekt enthaltenen und der zusätzlich bescheidmäßig vorgeschriebenen Maßnahmen zu veranlassen bzw. zu kontrollieren. Allen Bauaufsichten und Baubegleitungen ist Zutritt zu allen Baustellenbereichen und Einsicht in alle für die Überprüfung relevanten Unterlagen zu gewähren.

##### **IV.1 Maßnahmen in Bau- und Betriebsphase**

###### **IV.1.1 Eisenbahnbau aus bautechnischer Sicht (inkl. Eisenbahnkreuzungen), Straßenbau und -verkehr (ST)**

###### **Bauphase**

**IV.1.1.1 (ST 01):** Um die Einschränkungen während eines einstreifigen Straßenprovisoriums mit Ampelregelung zu minimieren, sind Baustellenampeln als verkehrsabhängige Ampelanlagen auszuführen.

###### **Betriebsphase**

**IV.1.1.2 (ST 02):** Der Geh- und Radweg ist entsprechend RVS 03.02.13 Radverkehr mit einer Mindestbreite zwischen Widerlager und Geländer von 2,80 m auszuführen.

## **IV.1.2 Lärm- und Erschütterungsschutz (LA)**

### **Lärm - Bauphase**

**IV.1.2.1 (LA01):** In Anlehnung an die in der Umweltverträglichkeitserklärung definierten Maßnahmen SCH-BA-01 (Abwicklung des Bauverkehrs auf kurzen Wegen zum höherrangigen Straßennetz, bestmögliche Vermeidung von Fahrtrouten durch untergeordnete Siedlungsstraßen) und SCH-BA-02 (Die Baudauer wird grundsätzlich so ausreichend bemessen, dass Arbeiten außerhalb der Regelarbeitszeit nur in Ausnahmefällen erforderlich sind. Die Regelarbeitszeiten sind grundsätzlich von Montag bis Freitag von 06:00 Uhr bis 19:00 Uhr.), wird folgende zusätzliche Maßnahme gefordert:

Vor Beginn der Bauarbeiten ist ein Abgleich der schalltechnischen Untersuchung der baubedingten Lärmimmission auf Basis des letztgültigen Bauablaufs und des resultierenden Bauverkehrs zu erstellen. Sofern aus dieser Untersuchung weitere Überschreitungen der maßgeblichen Beurteilungskriterien an den betroffenen Anrainerobjekten resultieren, sind Lärmschutzmaßnahmen vor Beginn der Bauarbeiten auszuarbeiten und auszuführen. Änderungen des Bauablaufs sind dabei entsprechend zu berücksichtigen, insbesondere dann, wenn dadurch zusätzliche Anrainer betroffen sein könnten.

**IV.1.2.2 (LA02):** Die Überprüfung der in der Umweltverträglichkeitserklärung definierten Maßnahmen SCH-BA-03 (Seitens des Projektwerbers wird sichergestellt, dass in Zusammenhang mit dem Baustellenbetrieb, dem Stand der Technik entsprechend, lärmarme Baugeräte verwendet werden.) und SCH-BA-04 (Vermeidung von lärmintensiven Tätigkeiten - da-runter fallen Ramm-, Spund- und Schremmarbeiten - außerhalb der Regelarbeitszeit, sofern diese nicht aus betrieblichen oder verkehrlichen Gründen erforderlich sind.), ist aus Sicht des Sachverständigen im Rahmen der Bauarbeiten durch eine unabhängige Fachperson durchzuführen und zu dokumentieren.

**IV.1.2.3 (LA03)** Zu der in der Umweltverträglichkeitserklärung definierte Maßnahme SCH-BA-05 (Die infolge der betrieblichen Auswirkungen festgelegten objektseitigen Schallschutzmaßnahmen werden den Anrainern bereits vor Aufnahme des Baubetriebs angeboten.), wird dahingehend präzisiert, als darüber hinaus auch alle objektseitigen Maßnahmen aus zusätzlichen Maßnahmen im UVP-GA vor Aufnahme des Baubetriebs nachweislich anzubieten sind.

### **Erschütterungen – Bauphase**

**IV.1.2.4 (ER01)** Die Überprüfung der Umweltverträglichkeitserklärung definierten Maßnahmen ERS-BA-02 (Von jenen Baumaschinen, die geeignet sind, starke Erschütterungen hervorzurufen (insbesondere Vibrorammen, Vibrowalzen, Hydraulik-hämmer usf.) werden Datenblätter der zum Einsatz vorgesehenen Maschinentypen zur Freigabe vorgelegt. Bei Maschinen, die länger andauernde Erschütterungen hervorrufen, sind auch Angaben über die Arbeitsfrequenz, Schlagzahl, durchschnittliche Zyklusdauer etc. erforderlich. Im Bedarfsfall wird eine Überprüfung durch Erschütterungsmessungen durchgeführt. Die Arbeitsfrequenzen aller Maschinen sollen soweit als möglich nicht mit den Untergrund-Eigenfrequenzen zusammenfallen, wobei aus technologischen Gründen Kompromisse unvermeidlich sind.), ERS-BA-03\*) (Erschütterungsintensive Bauarbeiten durch Baumaschinen werden grundsätzlich nur an Werktagen untertags von 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr durchgeführt.) und ERS-BA-04\*) (Unvermeidliche Nachtarbeiten, die zwingend erforderlich sind, werden den betroffenen Anrainern (ca. 200 m-Umkreis um

Baustelle) im Voraus angekündigt.) sind aus Sicht des Sachverständigen im Rahmen der Bauarbeiten durch eine unabhängige Fachperson durchzuführen und zu dokumentieren.

**IV.1.2.5 (ER02)** In Anlehnung an die in der Umweltverträglichkeitserklärung definierten Maßnahmen ERS-BA-07\*) (Die Anzahl der Arbeitstage mit erschütterungsintensiven Arbeiten (Rammen, Schrämarbeiten, Vibrowalzenverdichtung, Baggerarbeiten u.ä.) werden im Voraus in Bereichen bahnnahe Bebauung (siehe RVE 04.02.02) abgeschätzt. Dabei werden Streckenabschnitte mit gleicher Struktur der Bauarbeiten zusammengefasst und die Baudauer für jeweils 200 m-Abschnitte bestimmt. Entsprechend der Summe derartiger Arbeitstage im Jahr werden die Richtwerte der RVE 04.02.04 angewandt.) und ERS-BA-08\*) (Die Einhaltung der RVE-Richtwerte wird durch Erschütterungsmessungen bei bahnnahe Bebauung nach RVE 04.02.02 zumindest in 200 m-Abschnitten entweder beim möglichst nächstgelegenen oder einem besonders sensiblen Wohngebäude überwacht.) wird folgende zusätzliche Maßnahme gefordert: Vor Beginn der Bauarbeiten ist auf Basis des letztgültigen Bauablaufplans ein Nachweis zur Einhaltung der Richtwerte der RVE 04.02.04 zu führen und der Behörde vorzulegen. Sofern Maßnahmen daraus erforderlich sind, sind diese rechtzeitig vor Beginn der erschütterungsintensiven Bauarbeiten umzusetzen. Dies betrifft vor allem die Bauarbeiten mit unmittelbar angrenzenden Bebauungen. Jene Baustellenbereiche in denen eine Erschütterungsüberwachung gemäß RVE 04.02.04 vorgesehen wird, sind vor Beginn der erschütterungsintensiven Bauarbeiten durch Vorlagen eines Erschütterungsüberwachungskonzepts an die Behörde zu definieren. Die Erschütterungsüberwachung muss derart sichergestellt werden, dass bei drohender Überschreitung der Richtwerte der RVE 04.02.04 rechtzeitig Maßnahmen zur Einhaltung getroffen werden können. Die Ergebnisse der Erschütterungsüberwachung sind zu dokumentieren und nach Fertigstellung des Vorhabens der Behörde vorzulegen.

*\*) Abweichende Nummerierung zur Einlage 201 (Umweltverträglichkeitserklärung)*

## **Lärm - Betriebsphase**

**IV.1.2.6 (LA06):** Ausführung der aktiven (bahnseitigen) Lärmschutzmaßnahmen entsprechend der schalltechnischen Planung (Einlage 303.1), bzw. der Auflistung und Beschreibung der Maßnahmen in SCH-BE-01 der Umweltverträglichkeitserklärung (Einlage 201). Insbesondere sind bei Abweichungen oder Änderungen der Ausführung im Vergleich zu den in SCH-BE-01 der Umweltverträglichkeitserklärung beschriebenen Ausführung schalltechnische Nachweise zu führen und der Behörde vorzulegen.

**IV.1.2.7 (LA07):** Ausführung der passiven (objektseitigen) Lärmschutzmaßnahmen entsprechend der schalltechnischen Planung, Fachbeitrag Schalltechnik (Einlage 303.1) bzw. der Beschreibung der Maßnahme SCH-BE-02 der Umweltverträglichkeitserklärung (Einlage 201). Objektseitige Maßnahmen aus der Beurteilung der betriebsbedingten Immissionen sind vorbehaltlich einer Prüfung der Anspruchsberechtigung nach Möglichkeit bereits vor Beginn der Bauarbeiten anzubieten.

**IV.1.2.8 (LA08):** Ausführung der hochabsorbierenden Verkleidungen zur Reduktion von Schallreflexionen entsprechend der schalltechnischen Planung, Fachbeitrag Schalltechnik (Einlage 303.1) bzw. der Beschreibung der Maßnahme SCH-BE-03. (In Abschnitten, in welchen im Nahbereich von zu errichtenden Betonbauwerken Straßen verlaufen, ist eine hochabsorbierende Ausführung (Verkleidung der Stützmauer) erforderlich. Grundsätzlich trifft dies auf Teilbereiche

der Stützmauern SM01.1 bis SM01.4 links der Bahn und SM02 rechts der Bahn zu. Eine diesbezüglich nähere Präzisierung erfolgt im Zuge der Ausschreibungsplanung.)

**IV.1.2.9 (LA09):** Nach Fertigstellung des Projektes und Fertigstellung sämtlicher bahnseitiger Schallschutzmaßnahmen sind binnen 9 Monaten Kontrollmessungen zur Ermittlung der tatsächlichen Schienenverkehrslärmimmissionen im folgenden Umfang vorzunehmen und die resultierenden Prüfberichte der Behörde unmittelbar nach Fertigstellung vorzulegen:

- a. Messung und Analyse der Vorbeifahrten von repräsentativen Zugtypen. Die Messungen zumindest über einen Zeitraum von 2 Stunden oder bis zur Erfassung von mindestens 15 Vorbeifahrten zu erfolgen.
- b. Die Messungen haben jeweils bei günstigen Schallausbreitungsbedingungen zwischen der maßgeblichen Schienenstrecke und dem Immissionspunkt in der Nachbarschaft (bei Windstille bis schwacher Mitwindlage, vornehmlich bei Nachtzeit) zu erfolgen. Parallel zur Immissionsmessung sind auch maßgebliche Daten der Schallemissionen (Zuglänge, Geschwindigkeit) zu erfassen und anzugeben.
- c. Nachrechnung der an den repräsentativen Punkten der Nachbarschaft unter Berücksichtigung des zum Zeitpunkt der Überprüfung vorliegenden Betriebsprogramms und des prognostizierten Betriebsprogramms der ÖBB zu erwartenden Schienenverkehrslärmimmissionen als äquivalenter Dauerschallpegel  $LA_{eq}$  bzw. als Beurteilungspegel  $Lr$  des Schienenverkehrslärms nach SchIV zur Gegenüberstellung mit den Lärm-Prognosewerten des Einreichprojekts und mit den Immissionsgrenzwerten nach SchIV und zur Verifizierung der Objektschutzmaßnahmen vorzunehmen.
- d. Die entsprechenden lärmtechnischen Überprüfungen sind grundsätzlich an repräsentativen und lärmexponierten Punkten zur Kontrolle der ausreichenden projektgemäßen Wirksamkeit der Maßnahmen und darüber hinaus zur Verifizierung der Objektschutzmaßnahmen im ausreichenden Umfang vorzunehmen.

**IV.1.2.10 (LA10):** Unter Berücksichtigung der im obigen Maßnahmenpunkt LA09 enthaltenen Untersuchungsergebnisse sind gegebenenfalls unter Zuhilfenahme zusätzlicher Messungen die derzeit vorgesehenen objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen zu aktualisieren bzw. hinsichtlich der horizontalen (einseitig oder mehrseitig des Gebäudes) und der höhenmäßigen Ausdehnung (Angabe der Geschosshöhe) zu präzisieren und ein aktueller Objektschutzplan zu erstellen. Die Ergebnisse daraus sind der Behörde vorzulegen.

### **Erschütterungen - Betriebsphase**

**IV.1.2.11 (ER03):** Unter Berücksichtigung der im obigen Maßnahmenpunkt LA09 enthaltenen Untersuchungsergebnisse sind gegebenenfalls unter Zuhilfenahme zusätzlicher Messungen die derzeit vorgesehenen objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen zu aktualisieren bzw. hinsichtlich der horizontalen (einseitig oder mehrseitig des Gebäudes) und der höhenmäßigen Ausdehnung (Angabe der Geschosshöhe) zu präzisieren und ein aktueller Objektschutzplan zu erstellen. Die Ergebnisse daraus sind der Behörde vorzulegen.

**IV.1.2.12 (ER04):** Nach Fertigstellung des Projektes und Aufnahme des vollständigen Fahrbetriebs, sowie einer Einfahrzeit von zumindest 6 Monate, sind Kontrollmessungen in den Bereichen Anni Stern-Braunberg Gasse, Fischauer Gasse, Dammgasse, Burkhardgasse sowie Purgleitnergasse und Pöckgasse vorzunehmen. Die Prüfberichte sind der Behörde unmittelbar nach Fertigstellung vorzulegen.



### **IV.1.3 Wasserbautechnik und Oberflächenwässer (WT)**

#### **Bauphase**

**IV.1.3.1 (WT01):** Der geplante Standort des Versickerungsbeckens ist mit einer Rasterbeprobung in Anlehnung an die ÖNORM S2126 jeweils einen Meter ab Beckensohle zu beproben. Damit wird die Unbedenklichkeit hinsichtlich der qualitativen Belastung des anstehenden Untergrundes durch die Einhaltung der Eluatgrenzwerte der Deponieverordnung idgF, Anhang 1, Tabelle 2, sichergestellt. Die Ergebnisse sind der behördlichen Bauaufsicht lt. WRG vorzulegen.

**IV.1.3.2 (WT02):** Der Untergrund am geplanten Standort der Versickerungsanlagen ist auf eine entsprechende Durchlässigkeit des anstehenden Bodens zu prüfen. Die Bemessungen sind mit den Untersuchungsergebnissen zu verifizieren. Ggf. ist ein Bodenaustausch mit sickerfähigem, inertem Bodenmaterial vorzunehmen.

**IV.1.3.3 (WT03):** Der Aufbau des Bodenfilters in den Versickerungsanlagen (Versickerungsbecken und Versickerungsbrunnen) wird entsprechend den Angaben der ÖNORM B 2506-2 erfolgen. Die verwendeten Bodenbestandteile haben den Anforderungen der Klasse 2A des Bundes-Abfallwirtschaftsplanes, BAWP 2023, zu entsprechen. Beimengungen von Kompost, Klärschlamm oder Torf sind nicht zulässig.

**IV.1.3.4 (WT04):** Die Eignung und der Aufbau der bei den Versickerungsanlagen eingebauten Bodenfiltern hat mit nachvollziehbaren Prüfmethoden gemäß den Angaben in der ÖNORM B 2506-3 zu erfolgen. Die Prüfergebnisse sind aufzubewahren und der Behörde auf Verlangen vorzulegen.

**IV.1.3.5 (WT05):** Nach Fertigstellung der Bodenfilter wird an ausgewählten Stellen im Versickerungsbecken die Durchlässigkeit der eingebauten Filterschichte durch eine akkreditierte Prüfstelle gemäß ÖNORM B 4422-2 in situ geprüft und nachgewiesen.

**IV.1.3.6 (WT06):** Im Nahbereich der Ufer der Oberflächengewässer oder offenen Wasserflächen ist die Anordnung von Betankungsflächen zu vermeiden bzw. mit einem Höchstmaß an Sicherheitsvorkehrungen gegen Verunreinigungen des Untergrundes zu betreiben. Weiter sind Lagerflächen von wassergefährdenden Stoffen in der Nähe der Gewässer zu unterlassen.

**IV.1.3.7 (WT07):** Bei Ausfließen von wassergefährdenden Stoffen sind unverzüglich Vorkehrungen zur Fassung und Beseitigung vorzunehmen und die Wasserrechtbehörde ist umgehend zu informieren.

**IV.1.3.8 (WT08):** Die zur Anwendung kommende Baustoffe und Bauhilfsstoffe sind zu erfassen.

**IV.1.3.9 (WT09):** Für etwaige Stör- oder Unfällen mit Austritt von wassergefährdenden Stoffen ist ein Alarmplan zu erstellen. Dieser ist mit der ansässigen Feuerwehr abzustimmen.

**IV.1.3.10 (WT10):** Ein Abschwemmen von Baumaterialien bei Auftreten von Bauhochwässern ist durch geeignete Maßnahmen zu verhindern.

**IV.1.3.11 (WT11):** Der Wasserablauf der Fließgewässer darf nicht unterbrochen werden, ggf. ist dieser durch geeignete Maßnahmen wie z.B. provisorische Verrohrungen aufrechtzuerhalten.

**IV.1.3.12 (WT12):** Baumaßnahmen sind nach Möglichkeit zu Niederwasserzeiten vorzunehmen.

**IV.1.3.13 (WT13):** Verunreinigungen und Trübungen der Gewässer durch die Bauarbeiten sind tunlichst zu vermeiden. Mineralisch oder durch andere Stoffe verunreinigte Bauwässer dürfen erst nach geeigneter Vorreinigung in ein Gewässer geleitet werden, die Angaben zu den Parametern in der Allgemeinen Abwasseremissionsverordnung (AAEV) sind zu beachten.

### **Betriebsphase**

**IV.1.3.14 (WT14):** Die Versickerungsanlagen, Absetzbecken, Ableitungs-/Bahngräben, Absperrorgane und Schachtbauwerke sind in periodischen Abständen, zumindest halbjährlich, und nach Starkregenereignissen zu kontrollieren und ggf. zu warten oder zu reinigen.

**IV.1.3.15 (WT15):** Die eingebauten Bodenfilter sind in regelmäßigen Abständen auf ihre Funktionstüchtigkeit zu kontrollieren und zu warten. Bei Nachlassen der Versickerungsleistung ist die Durchlässigkeit des Filtermediums zu erheben und ggf. hat eine Instandsetzung zu erfolgen.

**IV.1.3.15 (WT15):** Für Stör- und Unfälle mit Austritt von wassergefährdenden Stoffen ist ein Alarmplan zu erstellen. Dieser ist mit der ansässigen Feuerwehr abzustimmen.

### **IV.1.4 Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt, Natur- und Baumschutz) (ÖK)**

**IV.1.4.0** Die nachfolgenden Nebenbestimmungen aus ökologischer Sicht (Spruchpunkte IV.1.6, IV.2.5) gelten jeweils nur unter der Bedingung und als anwendbar, als diese nicht durch die Behörde gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 im Zuge des dortig abzuführenden Verfahrens abgeändert, ergänzt oder aufgehoben werden.

### **Bauphase**

**IV.1.4.1 (ÖK01):** Während der Bauphase ist für den Fachbereich Ökologie eine Umweltbaubegleitung zu bestellen, welche die Aufgaben gemäß RVS 04.05.11 wahrnimmt. Besonderes Augenmerk ist auf die Einhaltung der Baufeldbegrenzungen und der Schutzmaßnahmen für den Baumbestand im Sinne der ÖNORM B1121 zu legen. Die Arbeit der Umweltbaubegleitung ist in einem halbjährlich der Behörde zu übermittelnden Bericht zu dokumentieren.

**IV.1.4.2 (ÖK02):** Vor Beginn der Bauarbeiten (Oberbodenabschub) ist das Baufeld durch die in der UVE vorgesehene Umweltbaubegleitung auf das Vorkommen von invasiven Neophyten abzusuchen und die Vorkommen sind zu dokumentieren. Im Zuge der Erdbauarbeiten ist der Oberboden mit den Pflanzen gesondert abzuheben und anschließend ohne Zwischenlagerung durch geeignete Entsorgungsbetriebe zu verbringen. Entsprechende Entsorgungsnachweise sind den Berichten der Umweltbaubegleitung beizulegen.

**IV.1.4.3 (ÖK03):** Der für die Rekultivierung verwendbare Oberboden ist seitlich in Bodenmieten mit max. 1,5 m Höhe zu lagern. Es ist insbesondere darauf zu achten, dass für die Anlage

der Maßnahmenflächen Ö01 und Ö02 nach der Bauphase der Oberboden aus dem zuvor beanspruchten Bereich verwendet wird, sofern dieser frei von invasiven Neophyten ist.

**IV.1.4.4 (ÖK04):** Das Baufeld ist auf das dem Einreichprojekt zugrunde gelegten Bereich zu beschränken. Insbesondere aus naturschutzfachlicher Sicht mittel- oder hochwertige Flächen sind nicht als Baustellenbereich, Lagerfläche oder Abstellbereich heranzuziehen.

**IV.1.4.5 (ÖK05):** Vor Beginn der Bauarbeiten sind die zu fällenden Bäume sowie abzubrechende Brücken vorab auf die Nutzung durch Fledermäuse zu bzw. auf potenzielle Fledermausquartiere zu untersuchen. Pro betroffenem Fledermausquartier in Bäumen sind 3 Fledermausquartiere aus natürlichem Material (Holz) in den Bahn begleitenden Gehölzbeständen anzubringen, pro Spaltenquartier 3 geeignete Fledermauskästen an geeigneten Stellen. Die Fällung der Bäume oder der Abbruch von Brücken mit potenziellen Fledermausquartieren ist fachlich zu begleiten.

**IV.1.4.6 (ÖK06):** Das Versickerungsbecken bei km 47,48 westlich der Südbahn (zwischen Südbahn und Wohlfahrtgasse) bzw. dessen Ableitung zur Warmen Fische ist unter größtmöglicher Schonung des erhaltenswerten Baumbestandes gemäß dem in der UVP-Verhandlung von der Projektwerberin am 21.11.2023 vorgelegten Detailplan zu errichten v.a. Silberpappeln, Weiden.

**IV.1.4.7 (ÖK07):** Für jeden gefälltten Baum ab 50 cm Stammumfang, gemessen in einem Meter Höhe ab Wurzelverzweigung, sind drei neue standortgerechte Bäume zu pflanzen, für kranke Bäume (z.B. aufgrund Eschentriebsterben) ein Baum. Ausgenommen davon sind invasive neophytische Gehölze wie Götterbaum oder die Robinie und Bäume auf den Böschungsbereichen der Bahn. Die Ersatzbäume sind entsprechend dem in der UVP-Verhandlung von der Projektwerberin am 21.11.2023 vorgelegten Detailplan bzw. dem Bericht „Wr. Neustadt Nordkopf Anforderung von Detailplan und weiterem Plan“ mit den zu fällenden Bäumen und den Ersatzpflanzungen mit mindestens 8 bis 15 cm Stammumfang zu pflanzen. Die Pflege ist bis zum gesicherten Anwuchs durchzuführen.

**IV.1.4.8 (ÖK08):** Die Baumaßnahmen sind im Bereich des geplanten Versitzbeckens westlich der Bahn (südlich der Warmen Fische), südlich der Pernerstorferstraße, östlich der Südbahn (angrenzend an den Sportplatzbereich) sowie in jenem Bereich, wo sich unmittelbar angrenzend an das Baufeld schützenswerter Baumbestand befindet (östlich der Südbahn) unter größtmöglichen Schutz des dort befindlichen Baumbestandes durchzuführen. Zu erhaltende Bäume sind abzuplanken, der Wurzelbereich ist gegen Verdichtungen infolge Überfahrens oder Ablagerungen zu schützen. Die Vorgaben der ÖNORM B1121 „Schutz von Gehölzen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen“ sind zu berücksichtigen. Die Festlegung, Planung und Umsetzung der erforderlichen Maßnahmen sind in den Berichten der Umweltbaubegleitung zu dokumentieren.

### **Betriebsphase**

**IV.1.4.9 (ÖK09):** Die im Zuge des Projektes umzusetzenden ökologischen Ausgleichsflächen und Gehölzpflanzungen sind entsprechend den dem Projekt beiliegenden Maßnahmenplänen auf Bestandsdauer des Vorhabens zu sichern. Gehölzpflanzungen sind bis zum gesicherten Anwuchs zu pflegen. Die Maßnahmenflächen der Landschaftsplanung (Einlage 423.1 bis 423.4) sind entsprechend dem angegebenen Entwicklungsziel auf Dauer zu pflegen.

**IV.1.4.10 (ÖK10):** Der Verlust von 1,1 ha mäßig sensiblen Gehölzbeständen ist zumindest zu 80% durch Gehölzpflanzungen zu ersetzen. Der Ersatz kann durch flächige Pflanzung standortangepasster, heimischer Gehölze auf naturschutzfachlich geringwertigen, nicht Gehölz bestockten Flächen erfolgen (0,88 ha). Werden für die Pflanzung derzeit versiegelte Flächen herangezogen und rekultiviert (entsiegelt), kann die Pflanzfläche auf 0,44 ha reduziert werden. Alternativ können 44 Ersatzbäume auf derzeit versiegelten Flächen (z.B. Straßen, Parkplätze) oder 88 Ersatzbäume auf geeigneten Grünflächen gepflanzt werden. Als Raum für die Umsetzung der ggst. Maßnahmen werden die durch Siedlungstätigkeit geprägten Stadtteile gemäß STEP WN 2030+ definiert. Die Umsetzung hat entsprechend dem in der UVP-Verhandlung von der Projektwerberin am 21.11.2023 vorgelegten Bericht „Wr. Neustadt Nordkopf Anforderung von Detailplan und weiterem Plan“ zu erfolgen.

#### **IV.1.5 Gewässerökologie (GW)**

##### **Bauphase**

**IV.1.5.1 (GW01):** Eine Verfüllung des Hammerbaches ist nicht zulässig. Im Rahmen der Geländemodellierung ist darauf zu achten, dass das Bachbett und die Ufer des Hammerbaches zumindest wie im Ist-Zustand wiederhergestellt werden.

**IV.1.5.2 (GW02):** Der Hammerbach ist vor Einträgen (Baumaterial, Bauwässer, Erdreich etc.) während der Errichtung der Stützmauer zu schützen (Überdeckung, temporäre Verrohrung auf kurzer Strecke, ggf. Absetzbecken und Neutralisation). Eine Abplankung ist nicht ausreichend.

#### **IV.1.6 Abfallwirtschaft (AW)**

##### **Bauphase**

**IV.1.6.1 (AW01):** Ergänzende abfallchemische Untersuchungen sind vor Baubeginn durchzuführen und gemäß Deponieverordnung idgF, und Bundes-Abfallwirtschaftsplan idgF hinsichtlich ihrer Eluat- und Gesamtgehalte zu beurteilen. Diese müssen sich jedenfalls auch auf die Flächen der vorgesehenen Versickerungsbecken, allenfalls berührter Verdachtsflächen/Altstandorte, sensorisch auffälliger Bereiche (zB Bahnhofsbereiche) erstrecken. Die Ergebnisse dieser verdichteten Untersuchung sind in das Baustellenlogistikkonzept (Materialbewirtschaftung) einzuarbeiten das der Behörde (BMK) spätestens 30 Tage vor Baubeginn vorzulegen ist. Selektive Aushubarbeiten, die zu einer geänderten Baustellenabwicklung führen sind darzustellen.

**IV.1.6.2 (AW02):** In dieses Baustellenlogistikkonzept (Materialbewirtschaftung) sind auch die für eine Verwertung der Aushubmaterialien innerhalb des Bauloses unerlässlichen Zwischenlagerflächen einzuarbeiten und örtlich festzulegen.

**IV.1.6.3 (AW03):** Bereits in der Ausschreibungsplanung ist eine abfallchemische Umweltbaubegleitung beizuziehen, die bei jeder Position des „Wegschaffens“ eine nachhaltige Verwertungsmöglichkeit innerhalb des Bauloses prüft. Damit wird die Einhaltung der Vorgaben des § 1 des AWG Abs. 2 (Abfallhierarchie - Abfälle sind nach dem Stand der Technik zu vermeiden oder zu verwerten oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß zu entsorgen) sichergestellt.

**IV.1.6.4 (AW04):** Für die Bauphase ist eine abfallchemische Umweltbaubegleitung zur Überwachung der Einhaltung der abfallrechtlichen Vorschriften, der abfallchemischen Grenzwerte und zur Dokumentation der manipulierten Abfall- bzw. Verwertungsströme zu bestellen. Die bestellte abfallchemische Umweltbaubegleitung hat halbjährlich eine Dokumentation der manipulierten Abfall- und Verwertungsströme der UVP-Behörde vorzulegen. In diesen Berichten ist auch die Einhaltung der zwingend erforderlichen Maßnahmen während der Bauphase zu kommentieren.

**IV.1.6.5 (AW05):** Für den durch die Baumaßnahmen direkt berührten Altstandort Nr. 3624 sind vor Baubeginn zur genauen Abklärung von allfälligen Verunreinigungen, vertiefende Erhebungen bzw. gegebenenfalls Erkundungen durch Sondierschlitze im Überschneidungsbereich mit der Baumaßnahme durchzuführen. Werden dabei Verunreinigungen festgestellt, so sind die betroffenen Bodenaushubmaterialien bzw. Bereiche gemäß den einschlägigen Verordnungen und Normen zu entsorgen bzw. zu sichern.

**IV.1.6.6 (AW06):** Werden im Zuge des Baugeschehens unerwartete Altablagerungen angetroffen, deren Verunreinigung auf Basis der abfallchemischen Beurteilung die Parameter der Baurestmassendeponie gemäß DVO 2008 überschreiten, sind diese sowohl lateral als auch in die Tiefe so weit zu entfernen, bis das vom Abfallmanagement und der abfallchemischen Umweltbaubegleitung in Abstimmung mit der UVP-Behörde festgelegte Sicherheits- oder Sanierungsziel erreicht ist. Die Bestimmungen des AWG 2002 gelten sinngemäß. Nachweise hierüber sind der UVP-Behörde (BMK) zu übermitteln.

**IV.1.6.7 (AW07):** Für die Qualitätsanforderungen an Verfüllmaterialien sind generell die einschlägigen Bestimmungen des Bundes-Abfallwirtschaftsplans idgF anzuwenden. Die Eignung ist in chemischer Hinsicht durch entsprechende Untersuchungen vor Einbau der Materialien nachzuweisen. Eine entsprechende Qualitätssicherung des Materials ist erforderlich. Die Zulässigkeit der Verwertung ist nachzuweisen.

**IV.1.6.8 (AW08):** Die abzubrechenden Objekte sind nach den Gesichtspunkten des verwertungsorientierten Rückbaues abzubrechen. Diese Arbeiten haben unter Beachtung der ÖNORM B 3151 (Rückbau von Bauwerken als Standardabbruchmethode) und unter Beachtung der Recycling-Baustoffverordnung idgF zu erfolgen. Dies gilt vollinhaltlich auch für Kunstbauten (zB Brücke über die Warme Fische, Durchlässe, Unterführungen, etc.).

**IV.1.6.9 (AW09):** Während der Bauphase sind insgesamt mindestens 200 kg eines geeigneten Ölbindemittels im Baustellenbereich (vorzugsweise im Bereich der ca. 2 Baustelleneinrichtungsflächen) bereitzuhalten. Gebrauchte Ölbindemittel sind nachweislich gemäß AWG 2002 von einem befugten Unternehmen entsorgen zu lassen.

**IV.1.6.10 (AW10):** Im Bereich der vorgesehenen Hauptbaustelleneinrichtungsflächen sind für die Lagerung von wassergefährdenden Stoffen (Treib- und Schmierstoffe, sonstige Bauhilfsstoffe, etc.) abgedichtete Lagereinrichtungen (zB Container, dichte Wannen, etc.) einzurichten. Für die Betankung von Baumaschinen und Kraftfahrzeugen sind eigene abgedichtete Betankungsflächen herzustellen.

**IV.1.6.11 (AW11):** Für die Entwässerungsanlagen (Versickerungsbecken) sind die Sickerpassagen im Vorfeld auf die Annahmekriterien der Tab. 2 der Anlage 1 der DVO 2008 zu untersuchen.

So diese Kriterien nicht eingehalten werden können, sind die zu durchsickernden Bodenhorizonte auszutauschen oder muss die Versickerung über verrohrte Sickerpfähle in tieferliegende, unbelastete Horizonte erfolgen - siehe dazu auch Auflage aus Wasserbautechnik und Oberflächenwässer WT 01 und WT 02.

**IV.1.6.12 (AW12):** Sanitärwässer aus dem Bereich der Baustelleneinrichtungsflächen sind entweder in die Schmutzwasserkanalisation einzuleiten oder mithilfe von mobilen Kunststoffsenkgruben oder Miettoiletten zu sammeln und nachweislich, ordnungsgemäß zu entsorgen.

**IV.1.6.14 (AW14):** Vor Beginn der Bauarbeiten sind für jene Bauflächen in denen Aushubarbeiten für die Errichtung der Kunstbauten (über- oder Unterführungen, Straßenbrücke, Eisenbahnbrücken, Personendurchgänge, etc.) erfolgen und für die Standorte der geplanten Versickerungsbecken ergänzende bzw. baubegleitende Kampfmittel- bzw. Kriegsrelikterkundungen vorzunehmen.

### **Betriebsphase**

**IV.1.6.15 (AW15):** Pflanzenschutzmittel sind generell möglichst umweltschonend zu verwenden. Es dürfen nur Herbizide unter Einhaltung der vorgegebenen, maximalen Ausbringungsmengen verwendet werden, die vom Bundesamt für Ernährungssicherheit zugelassen sind. Die Herbizidausbringung ist nur bei absehbar trockener und windarmer Witterung und durch dafür geschultes Personal (Sachkundenachweis) zulässig. Es darf keine Herbizidausbringung zur Aufwuchsbekämpfung auf Gleiskörpern (Schotterbett und Randbereiche) erfolgen, die im Grundwasserschutz- oder -schongebiet liegen.

### **IV.1.7 Humanmedizin (HU)**

**IV.1.7.1 (HU01):** Für das Objekt 1455 ist das Zusatzkriterium der vorhabensbedingten Immissionsänderung im Betrachtungsfall Prognose zu prüfen und es sind ggf. zusätzliche Objektschutzmaßnahmen vorzusehen.

## **IV.2 Begleitende Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen**

### **IV.2.1 Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Beleuchtung und Beschattung (ET)**

#### **Betriebsphase**

**IV.2.1.1 (ETbm01):** Aus den Ergebnissen der Berechnungen und Untersuchungen zum Themenbereich Elektromagnetische Felder leiten sich Beweissicherungsmaßnahmen ab, wobei die Maßnahme EMF-BE-01 sowohl im Fachbeitrag und in der UVE dargestellt wurde: Überprüfungsmessungen (24h-Messung der niederfrequenten magnetischen Felder) an den Referenzpunkten bei den Objekten in 2700 Wiener Neustadt, Anni Stern-Braunberggasse 3 und Burkhardgasse 11- 13.

Diese nach der Inbetriebsetzung der neuen Elektrifizierungsabschnitte erforderlichen Kontrollmessungen (24 h Mittelwert-Messungen) sind mit den Berechnungen im Fachbeitrag Elektromagnetische Felder vergleichend zu bewerten und der Behörde vorzulegen.

## **IV.2.2 Wasserbautechnik und Oberflächenwässer (WT)**

### **Bauphase**

**IV.2.2.1 (WTbm01):** Für die Bauphase ist eine fachlich qualifizierte Bauaufsicht (wasserrechtliche Bauaufsicht) gemäß §120 WRG 1959 einzusetzen, durch die die plankonforme und fachgerechte Ausführung der Entwässerungsanlage und Versickerungssysteme geprüft wird. Die wasserrechtliche Bauaufsicht wird die Umsetzung und die Einhaltung der wasserrechtlichen Bewilligungen und die vorgeschriebenen Auflagen überwachen und dokumentieren. Der wasserrechtlichen Bauaufsicht wird spätestens vier Wochen vor Beginn der Errichtungsphase der Bauzeitplan vorgelegt. Allfällige wasserrechtlich relevanten Vorkommnisse werden von dieser dokumentiert.

**IV.2.2.2 (WTbm02):** Die Ergebnisse der qualitativen Untersuchung der anfallenden Bauwässer sind der wasserrechtlichen Bauaufsicht vorzulegen. Bei Überschreiten der geforderten Grenzwerte der AAEV sind geeignete Maßnahmen zur Reinigung bzw. eine alternative und fachgerechte Entsorgung vorzusehen.

**IV.2.2.3 (WTbm03):** Die ausgewerteten Untersuchungs-, Mess- und Analyseergebnisse und davon abgeleitete Interpretationen sind der Wasserrechtlichen Bauaufsicht mitzuteilen und den Statusberichten beizulegen.

### **Betriebsphase**

**IV.2.2.4 (WTbm04):** Die Mess- und Analyseergebnisse zu Wartung, Kontrolle und Instandsetzung sind regelmäßig zu dokumentieren. Die zugehörigen Berichte haben eine vollständige Dokumentation aller Beobachtungsdaten, Analyseergebnisse, ungewöhnlicher Ereignisse mit wasserrechtlichem Bezug und Interpretation der Daten zu enthalten. Die Unterlage ist auf Verlangen der Behörde vorzulegen.

## **IV.2.3 Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser(HD)**

Im Zuge der Projektvorarbeiten wurden zur Dokumentation des Ist-Zustandes an ausgewählten Messstellen („Pegel der Bestandsbeschreibung“) bzw. Grundwasseraufschlüssen Grundwassermessungen (GW-Spiegelhöhen) und GW-Beprobungen/Analysen durchgeführt (siehe EZ 313.1, EZ 314.1, EZ 314.9 GW-Messungen, EZ 134.10 GW-Analytik). Zur Grundwasserbeweissicherung wird die Weiterführung dieser Maßnahmen am bisherigen Messstellennetz und weiteren GW-Aufschlüssen (Hausbrunnen, Anlagen von Wasserbenutzungsrechten im Nahbereich der Tiefbaumaßnahmen) vorgeschrieben:

### **Bauphase (inkl. Vorlaufphase 1 Jahr vor Baubeginn)**

**IV.2.3.1 (HDbm01):** Messstelle HZB-Nr. 313890 Referenzmessstelle Grundwasserstand, quartalsweise Anforderung der Daten von der Abteilung Hydrographie der NÖ-Landesregierung und Ganglinienauswertung (Fortschreibung der Wasserstandsdaten). Vorlage im Zuge der quartalsweisen Berichtlegung an die WR-Bauaufsicht.

**IV.2.3.2 (HDbm02):** Messstellen zur quantitative Beweissicherung KB1/21, KB2/21, KB6/21, KB7/21 (alternativ KB 9/21);

Westlich der Bahntrasse (GW-Anstrom) BR-WN18, BR-WN25 Östlich der Bahntrasse (abstromig) BR-WN17, BR-WN13, BR-WN10, BR-WN07, BR-WN04. Messparameter: Grundwasserspiegellhöhe, GW-Temperatur. Messintervall Vorlauf: ein Jahr vor Baubeginn ca. monatlich (manuell). Messintervall Bauphase: Einsatz von Datenloggern, Registrierung GW-Stand, GW-Temperatur, Messintervall mind. alle 4 Stunden. Auswertung: Ganglinien GWS absolut m üA, GW-Temp., Datenauswertung quartalsweise an WR-Bauaufsicht. Bei baustellenbedingter Auflassung von Messstellen oder eintretender Unzugänglichkeit der GW-Messstellen ist ersatzweise der jeweils nächstgelegene geeignete Grundwasseraufschluss als Ersatzmessstelle heranzuziehen.

**IV.2.3.3 (HDbm03):** Qualitative GW-Beweissicherung Messstelle Referenzmessstelle GZÜV-Messstelle PG30400022 (westlicher Anstrombereich). Messparameter: wie Vormessungen (siehe EZ 314.10) bzw. Parameterumfang der amtlichen Untersuchung. Probenahme/Analytik: Bei Vorliegen von amtlichen Probenahmen bzw. Anaslysendaten im Beobachtungszeitraum (Vorlauf-, Bauphase) Übernahme der Ergebnisse (Kontaktnahme mit UBA-Auftragnehmer). Datenvorlage: nach Vorliegen mit der nächstfolgenden quartalsweisen Berichtlegung an die WR-Bauaufsicht.

**IV.2.3.4 (HDbm04):** Qualitative GW-Beweissicherung: Messstellen zur quantitative Beweissicherung KB1/21, KB2/21, KB6/21, KB7/21 (alternativ KB 9/21); (Anschluss an Vormessungen) sowie westlich der Bahntrasse (GW-Anstrom) BR-WN18, BR-WN25, östlich der Bahntrasse (abstromig) BR-WN17, BR-WN13, BR-WN10, BR-WN07, BR-WN04. Parameterumfang: grundwasserchemische Parameter gemäß Anhang II TVO, Parameterblöcke 2.1 (routinemäßige Kontrolle) und 2. 3 (Mindestuntersuchung) sowie zusätzlich die Parameter KW Index, BTEX und PAK 4 (TVO) und PAK(15 EPA) Messreihe Vorlauf halbjährlich Messreihe Bauphase quartalsweise Bei baustellenbedingter Auflassung von Messstellen oder eintretender Unzugänglichkeit der GW-Messstellen ist ersatzweise der jeweils nächstgelegene geeignete Grundwasseraufschluss als Ersatzmessstelle heranzuziehen.

**IV.2.3.5 (HDbm05):** Qualitative GW-Beweissicherung Haus-/Nutzwasserbrunnen: Messstellen: Bei Hinweisen auf Änderungen der qualitativen GW-Verhältnisse an Haus-/Nutzwasserbrunnen im potenziellen Abstrom des Baufeldes sind die qualitativen Beweissicherungsmaßnahmen auf diese GW-Aufschlüsse auszudehnen.

**IV.2.3.6 (HDbm06):** Bodenanalytik: Im Falle des Verdachtes oder von Anzeichen auf Kontaminationen des Untergrundes bei der Herstellung der Sickeranlagen (Durchsickerungsbereich von Versickerungsanlagen, Schluckbrunnen) ist eine fachgerechte Beprobung und Analytik auf relevante Schadstoffe durchzuführen und sind die Ergebnisse bei der Errichtung und allenfalls erforderlichen Projektanpassung zu berücksichtigen.

### **Betriebsphase**

*(Die Beweissicherung betrifft den Zeitraum der Nachsorge bis 2 Jahre nach Baufertigstellung.)*

**IV.2.3.7 (HDbm07):** Messstelle HZB-Nr. 313890: Referenzmessstelle Grundwasserstand, quartalsweise Anforderung der Daten von der Abteilung Hydrographie der NÖ-Landesregierung und Ganglinienauswertung (Fortschreibung der Wasserstandsdaten); Vorlage im Zuge der quartalsweisen Berichtlegung an die WR-Bauaufsicht.



**IV.2.3.8** (HDbm08): Messstellen zur quantitative Beweissicherung KB1/21, KB2/21, KB6/21, KB7/21 (alternativ KB 9/21);

westlich der Bahntrasse (anstromig) BR-WN18, BR-WN25, östlich der Bahntrasse (abstromig) BR-WN17, BR-WN13, BR-WN10, BR-WN07, BR-WN04. Messparameter: Grundwasserspiegellhöhe, GW-Temperatur Messintervall: In der Nachlaufphase Einsatz von Datenloggern, Registrierung GW-Stand, GW-Temperatur, Messintervall mind. alle 4 Stunden. Auswertung: Ganglinien GWS absolut m üA, GW-Temperatur, Datenauswertung quartalsweise an WR-Bauaufsicht.

**IV.2.3.9** (HDbm09): Qualitative GW-Beweissicherung: Messstelle: Referenzmessstelle GZÜV-Messstelle PG30400022 (westlicher Anstrombereich) Messparameter: wie Vormessungen (siehe EZ 314.10), bzw. Parameterumfang der amtlichen Untersuchung. Probenahme/Analytik: Bei Vorliegen von amtlichen Probenahmen- bzw. Analysendaten im Beobachtungszeitraum Nachlaufphase) Übernahme der Ergebnisse (Kontaktnahme mit UBA-Auftragnehmer) Datenvorlage: nach Vorliegen mit der nächstfolgenden quartalsweisen Berichtlegung an die WR-Bauaufsicht.

**IV.2.3.10** (HDbm10): Qualitative GW-Beweissicherung: Messstellen: zur quantitative Beweissicherung KB1/21, KB2/21, KB6/21, KB7/21 (alternativ KB 9/21)(Anschluss an Vormessungen) sowie westlich der Bahntrasse (anstromig) BR-WN18, BR-WN25, östlich der Bahntrasse (abstromig) BR-WN17, BR-WN13, BR-WN10, BR-WN07, BR-WN04  
Parameterumfang: grundwasserchemische Parameter gemäß Anhang II TVO Parameterblöcke 2.1 (routinemäßige Kontrolle) und 2.3 (Mindestuntersuchung) sowie zusätzlich die Parameter KW Index, BTEX und PAK 4 (TVO) und PAK(15 EPA) Messintervall Nachsorgephase: quartalsweise

#### **IV.2.4 Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt, Natur- und Baumschutz) (ÖK)**

**IV.2.4.0** Die nachfolgenden Nebenbestimmungen aus ökologischer Sicht (Spruchpunkte IV.1.6, IV.2.5) gelten jeweils nur unter der Bedingung und als anwendbar, als diese nicht durch die Behörde gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 im Zuge des dortig abzuführenden Verfahrens abgeändert, ergänzt oder aufgehoben werden.

#### **Betriebsphase**

**IV.2.4.1** (ÖK bm01): Monitoring Betriebsphase: Für den Fachbereich Ökologie ist ein Monitoring einzurichten, welche die Entwicklung der Maßnahmenflächen in Richtung der definierten Ziele überwacht. Das Monitoring ist durch entsprechend qualifizierte Fachpersonen, welche durch die Projektwerberin bestellt sind, durchzuführen.

- a. Vegetationsökologie: Im Zuge des Monitorings sind alle ökologischen Ausgleichsflächen hinsichtlich Artenzusammensetzung, Entwicklungszustand und Vorkommen invasiver Neophyten zu dokumentieren. Dabei ist auch die Entwicklung der Ersatzbaumpflanzungen und der Gehölzpflanzungen im Sinne der Auflage ÖK10 zu dokumentieren
- b. Die ökologischen Ausgleichsflächen gemäß Maßnahmenplan sind hinsichtlich der Annahme durch Tagfalter- und Heuschrecken durch mindestens 3 jährliche Begehungen je Artengruppe in den Monitoringjahren zu dokumentieren.
- c. Bei Feststellung von Defiziten sind die Pflegemaßnahmen entsprechend anzupassen.

- d. Das Monitoring hat in den ersten 3 Jahren nach der Anlage der Flächen jährlich zu erfolgen, weiters im 5, 7. und 10. Jahr (3 Durchgänge).

#### **IV.2.5 Gewässerökologie (GW)**

##### **Bauphase**

**IV.2.5.1** (GW bm01): Eine wasserrechtliche Bauaufsicht für den Fachbereich Gewässerökologie ist einzusetzen.

**IV.2.5.2** (GW bm02): Immissionsseitige Überwachung der Einleitungen aus Bauwasserhaltungen in die Warme Fischa durch zumindest monatliche Messungen der Parameter Absetzbare Stoffe, Leitfähigkeit, T, PH unterhalb der Einleitstellen in Warmen Fischa nach Durchmischung.

**IV.2.5.3** (GW bm03): Die wasserrechtliche Bauaufsicht hat die Behörde umgehend bei Überschreitungen von Umweltqualitätsnormen zu informieren und über gesetzte Maßnahmen in Kenntnis zu setzen.

**IV.2.5.4** (GW bm04): Von der wasserrechtlichen Bauaufsicht ist jährlich ein Bericht vorzulegen, der insbesondere auch auf (geringfügige) Änderungen gegenüber dem Einreichprojekt aus gewässerökologischer Sicht eingeht. Die Messaufzeichnungen der emissions- und immissionsseitigen Beweissicherungen der Oberflächengewässer sind diesen Berichten beizulegen.

##### **Betriebsphase**

**IV.2.5.5** (GW bm05): Im 1. und 3. Jahr nach Beendigung der Baumaßnahmen (inklusive Rückbaumaßnahmen) in der Warmen Fischa und im Hammerbach ist der ökologische Zustand der Gewässer anhand der biologischen Qualitätselemente Makrozo- und Phytobenthos gemäß den einschlägigen Leitfäden zur Erhebung der biologischen Qualitätselemente idgF zu erheben. Die Ergebnisse dieser Erhebungen sind mit jenen der Ist-Zustandsaufnahmen in Beziehung zu setzen und gutachterlich im Hinblick auf die erfolgten Baumaßnahmen zu diskutieren.

**IV.2.5.6** (GW bm06): Sollten zwischen der vorliegenden Erhebung des Ist-Zustandes und dem Beginn der Baumaßnahmen in der in der Warmen Fisch und im Hammerbach mehr als fünf Jahre vergehen ist ein Prämonitoring anhand der biologischen Qualitätselemente Makrozo- und Phytobenthos durchzuführen, um den aktuellen ökologischen Zustand vor Baudurchführung zu erfassen.

**IV.2.5.7** (GW bm07): Die Berichte über die Ergebnisse der biologischen Beweissicherung sind bis längstens 31. März des auf die Freilanduntersuchungen folgenden Jahres unaufgefordert der UVP-Behörde vorzulegen.

#### **IV.2.6 Abfallwirtschaft (AW)**

##### **Maßnahmen zur Beweissicherung und zur begleitenden Kontrolle**

**IV.2.6.1** (AW bm01) Zur Überwachung und Dokumentation der Einhaltung der abfallwirtschaftlichen Bestimmungen ist die Einführung eines Abfallmanagements erforderlich. Anhand eines

Massenlogistikkonzeptes sind die Abfall- bzw. Stoffströme sowie deren Zwischen- und Endlagerung zu beschreiben. Im Massenlogistikkonzept sind die ordnungsgemäße Lagerung von Abfällen während der Bauphase und die begleitenden Kontrollmaßnahmen während der Umsetzung zu dokumentieren. Nach Abschluss des Projektes ist eine Dokumentation die den Ablauf der Arbeiten, die vorgefundenen Schadstoffkonzentrationen, das Ausmaß der Verunreinigungen, die Darstellung der Material- und Stoffströme und die Entsorgungswege enthält zu erstellen und der Genehmigungsbehörde (BMK) vorzulegen.

## **V. Abspruch über die eingelangten Stellungnahmen und erhobenen Einwendungen**

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

**V.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 oder der Umweltverträglichkeitserklärung selbst vorgesehene Maßnahmen entsprochen wird, als unbegründet

**abgewiesen.**

**V.2.** Zivilrechtliche Ansprüche werden

**zurückgewiesen**

und auf den Zivilrechtsweg verwiesen.

**V.3.** Nicht verfahrensgegenständliche sowie verspätete Einwendungen werden

**zurückgewiesen.**

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

## **VI. Ausschluss der aufschiebenden Wirkung allfälliger Bescheidbeschwerden**

Die aufschiebende Wirkung (AW) von allfälligen Bescheidbeschwerden gegen den gegenständlichen Bescheid wird gemäß § 13 Abs. 2 VwGVG ausgeschlossen.

## **VII. Kosten**

### **Vorschreibung von Kommissionsgebühren des Bundes**

Für die durchgeführten Amtshandlungen am 5. Oktober 2022 (Ortsaugenschein) und am 21. November 2023 (mündliche Verhandlung) hat die ÖBB-Infrastruktur AG für insgesamt 429 Halbstunden (eine Halbstunde zu € 13,80) für Amtszwecke des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

**€ 648,60**

an Kommissionsgebühren innerhalb von 14 Tagen ab Bescheidzustellung durch Einzahlung auf das Konto BIC BUNDATWW, IBAN AT970100000005040003 lautend auf Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, zu entrichten. Als Verwendungszweck ist die Zahl dieses Bescheides anzuführen.

## VIII. Rechtsgrundlagen

- § 23b Abs. 2 Z 1, § 24 Abs. 1 und Abs. 4, § 24f Abs. 1 bis 5 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993 idF BGBl. I Nr. 26/2023 unter Mitwirkung von
  - §§ 2, 3 und 5 Hochleistungsstreckengesetz (HIG), BGBl. Nr. 135/1989 idF BGBl. I Nr. 154/2004
  - §§ 20 und 31 ff. Eisenbahngesetz 1957 (EisbG 1957), BGBl. Nr. 60/1957 idF BGBl. I Nr. 231/2021 unter Berücksichtigung von §§ 93 und 94 ArbeitnehmerInnenschutzgesetz (ASchG), BGBl. Nr. 450/1994 idF BGBl. I Nr. 115/2022
  - §§ 32, 105 und 111 Wasserrechtsgesetz 1959 (WRG 1959), BGBl. Nr. 215/1959 idF BGBl. I Nr. 73/2018
- §§ 44a, 44b, 44d und 44f, 58ff, 76 und 77 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz (AVG), BGBl. Nr. 51/1991 idF BGBl. I Nr. 88/2023
- § 13 Abs. 2 Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz (VwGVG), BGBl. I Nr. 33/2013 idF BGBl. I Nr. 88/2023
- Bundes-Kommissionsgebührenverordnung 2007, BGBl. II. Nr. 262/2007 idF BGBl. II Nr. 162/2022

## BEGRÜNDUNG

### I. Verfahrensgang

#### I.1 Antrag der Projektwerberin vom 16. Februar 2023

**I.1.1** Über Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG vom 31. Mai 2021 hat die UVP-Behörde für das gegenständliche Vorhaben ein UVP-Vorverfahren gemäß § 4 iVm § 24 Abs. 7 UVP-G 2000 durchgeführt.

**I.1.2** Mit Schreiben vom 16. Februar 2023, ho. eingegangen am 2. März 2023, hat die ÖBB-Infrastruktur AG für das Vorhaben „*Wiener Neustadt Hbf Nordkopf – Errichtung 4-gleisige Einfahrt*“ (an den ÖBB-Strecken 10501 Wien Hbf – Graz – Spielfeld-Strass km 46,131 - km 48.453 Sowie 10601 Wien Meidling (in Wbf)=Wiener Neustadt Hbf (in Nb) (Pottendorfer Linie) km 48,485 - km 49,438 (Streckenende)), die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung, die Genehmigung gemäß §§ 23b, 24 und 24f Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000) sowie alle für die Ausführung sonst noch erforderlichen bundesgesetzlichen Genehmigungen beantragt.

## I.2 Sachverständige, externe UVP-Koordination, Vollständigkeitsprüfung und Verbesserungsauftrag

**I.2.1** Seitens des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (Abt. IV/E2) wurden gemäß § 3b Abs. 1 UVP-G 2000 für das gegenständliche Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren für folgende Fachgebiete folgende Sachverständige (UVP-Gutachter) und folgende externe UVP-Koordination (zur Erstellung der zusammenfassenden Bewertung) mit Bescheiden vom 3. März 2023, GZ. 2023-0.101.467, bestellt bzw. der ho. Behörde als Amtssachverständige (ASV) zur Verfügung gestellt:

| Fachgebiet (und Kürzel)  | Sachverständige(r)  |
|--|---|
| Externe UVP-Koordination ( <b>KO</b> )   | Kordina und Riedmann ZT GmbH<br>Bettina <b>Riedmann</b> , MAS ETH RP, MAS (Mediation) |
| Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft und Ortsbild, Sach- und Kulturgüter ( <b>RP</b> )                     | Kordina und Riedmann ZT GmbH<br>Dipl.-Ing. Hans <b>Kordina</b>                        |
| Eisenbahnbau aus bautechnischer Sicht (inkl. Eisenbahnkreuzungen), Straßenbau und –verkehr ( <b>ST</b> )         | Stella & Setznagel GmbH<br>Dipl.-Ing. Thomas <b>Setznagel</b>                         |
| Eisenbahnwesen aus betrieblicher Sicht ( <b>EB</b> )   | Dr. Hans <b>Wehr</b>  |
| Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Beleuchtung und Beschattung ( <b>ET</b> )                                      | Ing. Wilhelm <b>Lampel</b><br>(ASV BMK, Abt. IV/E5)                                   |
| Lärm- und Erschütterungsschutz ( <b>LA</b> )   | Dipl.-Ing. Dr. Günther <b>Achs</b>  |
| Luft und Klima ( <b>KL</b> )   | A.o. Univ.-Prof. Dr. Erich <b>Mursch-Radlgruber</b>                                   |
| Humanmedizin ( <b>HU</b> )   | Doz. Dr. Paul <b>Wexberg</b>  |
| Wasserbautechnik und Oberflächenwässer ( <b>WT</b> )   | BCT Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H.<br>Dipl.-Ing. Dr. Birgit <b>Strenn</b>      |
| Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser ( <b>HD</b> )  | Dr. Peter <b>Niederbacher</b>   |
| Agrarwesen und Boden ( <b>LW</b> )   | Dipl. -Ing. Anton <b>Jäger</b> (bis zur Vollständigkeitsprüfung*)                     |
| Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt, Natur- und Baumschutz) ( <b>ÖK</b> ) | F&P Netzwerk Umwelt GmbH<br>Dipl.-Ing. Robert <b>Zideck</b>                           |
| Gewässerökologie ( <b>GW</b> )   | Dipl.-Ing. Reinhard <b>Wimmer</b>   |
| Abfallwirtschaft ( <b>AW</b> )   | Dipl.-Ing. Dr. Kurt <b>Schippinger</b>  |

\* Das Fachgebiet Agrarwesen und Boden (LW) wurde bis zur Vollständigkeitsprüfung von Dipl.-Ing. Anton Jäger abgedeckt, war jedoch mangels Betroffenheit des Fachgebiets nicht weiter zu bearbeiten.

**I.2.2** Bei den behördlich bestellten Sachverständigen handelt es sich um Personen, die aufgrund ihrer langjährigen Erfahrung und mehrfach erprobten Qualifikationen bereits in früheren und auch in laufenden UVP-Verfahren nach dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000 von der Behörde bzw. von Verwaltungsgerichten bestellt wurden. Bei der Auswahl der Sachverständigen

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

**I.2.3** Vor der Bestellung jedes einzelnen Sachverständigen bzw. der Koordination wurde seitens der ho. Behörde gemäß § 53 iVm § 7 Abs. 1 Z 1, 2 und 4 AVG geprüft, ob Befangenheitsgründe bzw. Ausschlussgründe vorliegen und wurden im gegenständlichen Verfahren auch keine Umstände oder Anhaltspunkte vorgebracht (bzw. glaubhaft gemacht), die die Unbefangenheit des Sachverständigen in Zweifel stellen.

**I.2.4** Gemäß § 52 Abs. 4 AVG wurden die beigezogenen nichtamtlichen Sachverständigen seitens der ho. Behörde beeidet, wenn sie nicht schon für die Erstattung von Gutachten der geforderten Art im Allgemeinen beeidet waren.

**I.2.5** Die Sachverständigen hatten sodann in einem ersten Schritt unter der Anleitung der externen Koordination aus fachlicher Sicht die Prüfung der Antragsunterlagen auf Vollständigkeit und Plausibilität gemäß § 24a Abs. 2 UVP-G 2000 iVm § 13 Abs. 3 AVG vorzunehmen und dabei folgende Fragen zu beantworten:

1. *Sind die Unterlagen vollständig und grundsätzlich für die Beurteilung hinsichtlich Plausibilität und Nachvollziehbarkeit ausreichend und für die Auflage zur öffentlichen Einsicht geeignet?*
2. *Hat die Antragstellerin das Ergebnis des Vorverfahrens berücksichtigt?*
3. *Sind allenfalls vertiefende Informationen erforderlich?*
4. *Bestehen aus fachlicher Sicht Bedenken gegen das Vorhaben?*

**I.2.6** Die Sachverständigen haben in diesem Zusammenhang sodann festgestellt, dass folgende Verbesserungen der Unterlagen erforderlich sind:

- FB Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft und Ortsbild, Sach- und Kulturgüter: Flächenbilanz
- FB Eisenbahnwesen aus bautechnischer Sicht inkl. Eisenbahnkreuzungen sowie Straßenbau- und Verkehr: Neuberechnung der Verkehrsuntersuchung, Verlagerung von PKW-Verkehr auf den Verkehrsträger Schiene
- FB Eisenbahnwesen aus betrieblicher Sicht: Darstellung von möglichen (Trassen-) Alternativen
- FB Lärm- und Erschütterungsschutz, FB Humanmedizin, FB Luft und Klima: Neuberechnung der Verkehrsuntersuchung
- FB Luft und Klima: Darstellung von Luftschadstoffen
- FB Wasserbautechnik und Oberflächenwässer: Darstellung von Aufbau von Versickerungsbrunnen
- FB Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser: Darstellung einer hydrogeologischen Karte, detailliertere Informationen zur Charakterisierung des Aquifers
- FB Ökologie: diverse

**I.2.7** Mit ho. Verbesserungsauftrag vom 29. März 2023 wurde der Projektwerberin gemäß § 24a Absatz 2 UVP-G 2000 iVm § 13 Abs. 3 AVG die Ergänzung bzw. Verbesserung der Unterlagen mit Frist bis 17. April 2023 aufgetragen.

**I.2.8** Mit Schreiben vom 17. April 2023 legte die Projektwerberin fristgerecht verbesserte Unterlagen vor und konnte sodann seitens der UVP-Koordination und der Sachverständigen mit 3. Mai 2023 fachgutachterlich die Vollständigkeit bestätigt werden.

### **I.3 Verfahrenseinleitung und Koordinierung mit den mitwirkenden und den sonstigen für die Erteilung der Genehmigung zuständigen Behörden**

**I.3.1** Die Stellen nach § 24a Abs. 3 bis 5 UVP-G 2000 wurden mit ho. Schreiben vom 10. März 2023, GZ. 2023-0.101.478, über die Einleitung des Verfahrens informiert.

Gemäß § 24a Abs. 3 UVP-G 2000 wurden die mitwirkenden Behörden gemäß § 2 Abs. 1 Z 1 sowie die Behörden gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 über die im Verfahren vorgesehenen Sachverständigen informiert, ihnen die Antragsunterlagen (einschließlich Umweltverträglichkeitsklärung/UVE) elektronisch übermittelt und eine vierwöchige Stellungnahmefrist eingeräumt, insbesondere hinsichtlich erforderlicher Fachbereiche und den vorgesehenen Fachgutachtern.

Unter einem erfolgte eine Information mit selbiger Stellungnahmefrist gemäß § 24a Abs. 4 an die Umweltschutzbehörde, die Standortgemeinde und wurden gemäß § 24a Abs. 5 auch die Formalparteien (insb. das Verkehrsarbeitsinspektorat/VAI) sowie die zu beteiligenden Amtsstellen über die Verfahrenseinleitung informiert.

Zu den im Zuge der Verfahrenseinleitung eingelangten Stellungnahmen siehe sogleich unter Punkt I.4.

**I.3.2** Mit der Behörde gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 wurden die Verfahren koordiniert im Sinne des § 24f Abs. 7 UVP-G 2000. Dabei war abzustimmen, wie die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung in den einzelnen Genehmigungen berücksichtigt werden und wurde auf eine Kontinuität der Sachverständigen im gesamten Verfahren hingewirkt.

### **I.4 Kundmachung und öffentliche Auflage des Genehmigungsantrages und der Antragsunterlagen im Großverfahren (Edikt)**

**I.4.1** Gemäß § 24 Abs. 8 iVm §§ 9 und 9a UVP-G 2000 und unter Anwendung der Bestimmungen für Großverfahren der §§ 44a ff. AVG wurde der verfahrenseinleitende Antrag durch Edikt vom 3. Mai 2023, GZ. 2023-0.219.664, am 11. Mai 2023 kundgemacht und zwar durch Anschlag an der Amtstafel der Standortgemeinde, im Internet auf der Homepage der Behörde sowie durch Verlautbarung in den Zeitungen Kurier Niederösterreich und Krone Niederösterreich.

**I.4.2** Kundgemacht wurde mit jenem Edikt eine Auflage- und Einwendungsfrist von Donnerstag, den 11. Mai bis einschließlich Freitag, den 30. Juni 2023 mit dem Hinweis, dass in dieser Zeit die Möglichkeit besteht, in die der Antragsunterlagen (einschließlich Umwelt- sowie Naturverträglichkeitsklärung) öffentlich Einsicht zu nehmen und zum Vorhaben eine schriftliche Stellungnahme oder Einwendung einzubringen. Auch wurde in der Kundmachung auf die

Möglichkeit zur Bildung von Bürgerinitiativen, auf die Rechtsfolgen des § 44b AVG (dass Beteiligte ihre Parteistellung gemäß § 19 UVP-G 2000 verlieren, wenn sie nicht rechtzeitig schriftlich Einwendungen gegen das Vorhaben erheben) und darauf, dass alle weiteren Kundmachungen und Zustellungen in diesem Verfahren durch Edikt vorgenommen werden können, hingewiesen.

**I.4.3** Aufgelegt wurden die Unterlagen in physischer Form im Gemeindeamt der Standortgemeinde sowie bei der UVP-Behörde. Zudem wurden die aufgelegten Unterlagen in elektronischer Form auch im Internet auf der Homepage des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie unter [www.bmk.gv.at/eisenbahn-verfahren](http://www.bmk.gv.at/eisenbahn-verfahren) unter dem Menüpunkt „Matzleinsdorf (Wien Meidling) – Wiener Neustadt (Pottendorfer Linie)“ (bzw. [https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/eisenbahn/verfahren/matzleinsdorf/wr\\_neustadt\\_hbf.html](https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/eisenbahn/verfahren/matzleinsdorf/wr_neustadt_hbf.html)) zur allgemeinen Einsicht zur Verfügung gestellt.

**I.4.4** Die Stellen nach § 24a Abs. 3 bis 5 UVP-G 2000 (mitwirkende Behörden gemäß § 2 Abs. 1 Z 1 (Bezirkshauptmannschaft, Bundesdenkmalamt), die Behörden gemäß § 24 Abs. 3 (Landesregierung), Umweltschutz, Standortgemeinde, sonstige Formalparteien und Amtsstellen wie (insb. Verkehrsarbeitsinspektorat/VAI, Wasserwirtschaftliches Planungsorgan/WPO, Standortanwalt) wurden über die Kundmachung der Antragsunterlagen informiert.

**I.4.5** Den gesetzlichen Interessensvertretungen gemäß § 3 Abs. 2 Hochleistungsstreckengesetz (HIG), BGBl. Nr. 135/1989 idGF, wurden die Unterlagen betreffend die Sicherstellung des Trassenverlaufes (siehe Spruchpunkt I.2) mit Stellungnahmemöglichkeit übermittelt.

## **I.5 Stellungnahmen und Einwendungen im Zuge der Verfahrenseinleitung sowie der öffentlichen Auflage des Genehmigungsantrages und der Antragsunterlagen**

**I.5.1** Im Rahmen der Verfahrenseinleitung gemäß § 24a UVP-G 2000 (siehe unter Punkt I.3) langten beim Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie folgende Stellungnahmen bzw. Einwendungen ein:

*(Anm. BMK: Die Nummerierung/Kategorisierung entspricht derjenigen in der Zusammenfassenden Bewertung, Fragenbereich 4 – Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen und Einwendungen)*

### A. Stellungnahmen der mitwirkenden Behörden und sonstigen Formalparteien gemäß § 24a Abs. 3 und 5 UVP-G 2000:

- (A001) Amt der NÖ Landesregierung, Gruppe Wasser, Abteilung Wasserwirtschaft, Landhausplatz 1, 3109 St. Pölten (31.03.2023)

### B. Stellungnahmen von Umweltschutz und Standortgemeinden gemäß § 24a Abs. 4 UVP-G 2000

- (B001) Niederösterreichische Umweltschutz, Wienerstraße 54, 3109 St. Pölten (31.03.2023)



**I.5.2** Im Rahmen der Auflage der Projektunterlagen zur öffentlichen Einsicht gemäß § 24 Abs. 8 iVm §§ 9 und 9a UVP-G 2000 (siehe unter Punkt I.4) von 14. November 2022 bis einschließlich 11. Jänner 2023 langten beim Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie folgende Stellungnahmen bzw. Einwendungen ein:

*(Anm. BMK: Die Nummerierung/Kategorisierung entspricht derjenigen in der Zusammenfassenden Bewertung, Fragenbereich 4 – Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen und Einwendungen)*

#### B. Stellungnahmen von Umweltsachverständigen und Standortgemeinden gemäß § 24a Abs. 4 UVP-G 2000

- (B002) Magistrat der Stadt Wiener Neustadt, Neuklosterplatz 1, 2700 Wiener Neustadt, (22.05.2023)

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

Von der Möglichkeit zur Stellungnahme hat insgesamt 1 Privatperson Gebrauch gemacht:

- (D001) Lenk Alfred, Resselgasse. 1, 2700 Wiener Neustadt (11.05.2023)

**I.5.3** Die fristgerecht eingelangten Stellungnahmen bzw. Einwendungen wurden unmittelbar nach Einlangen laufend per E-Mail der UVP-Koordination zur Weiterleitung an die von der Behörde bestellten Sachverständigen – zwecks fachlicher Bearbeitung in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen – übermittelt und der Projektwerberin im Sinne des Parteiengehörs gemäß § 45 Abs. 3 AVG als Zwischenergebnis der Beweisaufnahme zur Kenntnis gebracht.

**I.5.4** Die Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen und Einwendungen und den sich daraus ergebenden Rechtsfragen durch die ho. Behörde finden sich unter Punkt VI. der gegenständlichen Bescheidbegründung.

### **I.6 Ergänzende Auskünfte gemäß § 24c Abs. 6 UVP-G 2000**

**I.6.1** Für die Erstellung der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 24d UVP-G 2000 und aufgrund der eingelangten Stellungnahmen und Einwendungen ergab sich im Zuge des Verfahrens Bedarf an vertiefenden Auskünften iSd § 24c Abs. 6 UVP-G 2000 zu mehreren Fachbereichen und wurden jene von der Projektwerberin nachgefordert (siehe unter Spruchpunkt. II.2. „Ergänzende Auskünfte gemäß § 24c Abs. 6 UVP-G 2000“). Teil 1 wurde am 23.06.2023 vorgelegt, Teil 2 am 01.08.2023.

### **I.7 Kundmachung der öffentlichen Auflage der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen und weiterer Unterlagen (ergänzende Auskünfte gemäß § 24c Abs. 6 UVP-G 2000) sowie Anberaumung der mündlichen Verhandlung**

**I.7.1** Die von den Sachverständigen und der UVP-Koordination fertiggestellte und unterfertigte Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen vom 8. September 2023 baut auf den fachlichen Stellungnahmen der Sachverständigen zu den Antragsunterlagen sowie zu den

ergänzenden Auskünften gemäß § 24c Abs. 6 UVP-G 2000 auf und geht fachlich auf die eingelangten Stellungnahmen bzw. Einwendungen unter Berücksichtigung der Genehmigungskriterien des § 24f UVP-G 2000 ein.

**I.7.2** Gemäß §§ 24e Abs. 2, 24 Abs. 7 iVm § 16 UVP-G 2000 iVm §§ 40 ff AVG wurde mit Kundmachung vom 26. September 2023, GZ. 2023-0.660.991, veröffentlicht am 2. Oktober, die öffentliche Auflage der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen sowie der weiteren Unterlagen sowie die Anberaumung der mündlichen Verhandlung (von 21. November 2023) kundgemacht und zwar durch Anschlag an den Amtstafeln der Standortgemeinde und im Internet auf der Homepage der Behörde.

Aufgrund der geringen Beteiligung während der mit Edikt kundgemachten öffentlichen Auflage der Antragsunterlagen (siehe oben ab Punkt I.4. hinsichtlich der Anwendung der Bestimmungen für Großverfahren der §§ 44a ff. AVG) wurde beim folgenden Verfahrensschritt hinsichtlich der Zustellung aus Zweckmäßigkeitsgründen von der Anwendung der Großverfahrensbestimmungen abgegangen.

**I.7.3** Kundgemacht wurde mit jener Kundmachung auch eine Auflage- und Einwendungsfrist von 2. Oktober bis einschließlich Montag, 13. November 2023 unter anderem mit dem Hinweis, dass in dieser Zeit die Möglichkeit besteht, in die der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen sowie in die weiteren Unterlagen öffentlich Einsicht zu nehmen sowie dass Parteien des Verfahrens zu den aufgelegten Unterlagen weitere Konkretisierungen zu Einwendungen, sonstige Stellungnahmen und Beweisanträge schriftlich bei der Behörde vorbringen (im Sinne des § 14 UVP-G 2000) oder dazu in der Verhandlung mündlich Stellung nehmen können.

**I.7.4** Aufgelegt wurden die Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen und die ergänzenden Auskünfte gemäß § 24c Abs. 6 UVP-G 2000 in physischer Form im Gemeindeamt der Standortgemeinde sowie bei der UVP-Behörde. Zudem wurden die aufgelegten Unterlagen in elektronischer Form auch im Internet auf der Homepage des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie unter [www.bmk.gv.at/eisenbahn-verfahren](http://www.bmk.gv.at/eisenbahn-verfahren) unter dem Menüpunkt „Matzleinsdorf (Wien Meidling) – Wiener Neustadt (Pottendorfer Linie)“ (bzw. [https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/eisenbahn/verfahren/matzleinsdorf/wr\\_neustadt\\_hbf.html](https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/eisenbahn/verfahren/matzleinsdorf/wr_neustadt_hbf.html)) zur allgemeinen Einsicht zur Verfügung gestellt.

**I.7.5** Die Stellen nach § 24a Abs. 3 bis 5 UVP-G 2000 (mitwirkende Behörden gemäß § 2 Abs. 1 Z 1 (Bezirkshauptmannschaft, Bundesdenkmalamt), die Behörden gemäß § 24 Abs. 3 (Landesregierung), Umweltschutzbehörde, Standortgemeinde, sonstige Formalparteien und Amtsstellen wie (insb. Verkehrsarbeitsinspektorat/VAI, Wasserwirtschaftliche Planungsorgane/WPO, Standortanwälte) wurden über die Kundmachung der Zusammenfassenden Bewertung und die Anberaumung der mündlichen Verhandlung informiert.

## **I.8 Stellungnahmen und Einwendungen im Zuge der öffentlichen Auflage der zusammenfassenden Bewertung und weiterer Unterlagen (ergänzende Auskünfte gemäß § 24c Abs. 6 UVP-G 2000)**

**I.8.1** Im Rahmen der öffentlichen Auflage der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen und der ergänzenden Auskünfte (siehe unter Punkt I.8) bis 13. November 2023

langten beim Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie keine weiteren Stellungnahmen (Konkretisierungen zu Einwendungen, sonstige Stellungnahmen und Beweisanträge) ein.

## **I.9 Mündliche Verhandlung und Schluss des Ermittlungsverfahrens**

**I.9.1.** Mit Kundmachung vom 26. September 2023 (siehe unter Punkt I.7) wurde unter anderem eine mündliche Verhandlung (am 21. November 2023) anberaumt und angegeben, dass diese Amtshandlung im Sparkassensaal, Neunkirchner Straße 21, 2700 Wiener Neustadt, stattfindet.

**I.9.2** Im Zuge der Rechtsbelehrungen zu Beginn der Verhandlung erteilte der Verhandlungsleiter die Verfahrensordnung, dass sämtliche mündlich vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen, bei Bedarf unter Zuhilfenahme der anwesenden Vertreterinnen und Vertreter der Behörde zu Protokoll zu diktieren und zu unterfertigen sind. Es erfolgte auch der Hinweis, dass nur protokollierte Stellungnahmen und Einwendungen im weiteren Verfahren berücksichtigt werden können.

Dementsprechend trugen die Verhandlungsteilnehmenden ihre Anliegen, Fragen, Einwendungen bzw. Anträge vor und gaben sie anschließend bei den im Verhandlungssaal dafür vorgesehenen Schreibplätzen zu Protokoll. Die Sachverständigen bzw. die Vertreterinnen und Vertreter der Projektwerberin beantworteten die an sie gerichteten Fragen vorerst mündlich und gaben die Beantwortungen im Anschluss daran ebenfalls schriftlich zu Protokoll.

Diese Vorgehensweise, Wortmeldungen nicht wörtlich und unmittelbar mit zu protokollieren, wurde aus verfahrensökonomischen Gründen gewählt und entspricht der gängigen Praxis in Großverfahren.

**I.9.4** Nachdem alle Fachbereiche in der Verhandlung inhaltlich behandelt wurden, wurde aufgrund vorliegender Entscheidungsreife das Ermittlungsverfahren gemäß § 39 Abs. 3 AVG iVm § 16 Abs. 3 UVP-G 2000 für geschlossen erklärt mit der Wirkung, dass neue Tatsachen und Beweismittel nicht mehr vorgebracht werden können. Während der Verhandlung wurde das Ermittlungsverfahren für alle Fachbereiche für geschlossen erklärt. Allfällig den dem entgegenstehenden im bisherigen Verfahren und in der mündlichen Verhandlung vorgebrachten Anträgen wurde demnach nicht stattgegeben.

**I.9.5** Bei der Abfassung des Protokolls hielt sich die Behörde an die Bestimmungen der §§ 14 und 44e Abs. 3 AVG. Die Niederschrift wurde als Ergebnisprotokoll elektronisch erstellt und wurde auf die vollständige Wiedergabe des Inhalts der Niederschrift am Ende der Verhandlung abgesehen. Verhandlungsteilnehmende, die sich zu Wort gemeldet haben, wurde im Zuge der mündlichen Verhandlung je ein Ausdruck ihrer in der Schreibstelle diktierten Wortmeldung sowie – wenn gewünscht auch die jeweilige Beantwortung der Sachverständigen – persönlich übergeben. Der Projektwerberin wurden die diktierten Wortmeldungen gesammelt zur Verfügung gestellt.

**I.9.7** Die Verhandlungsteilnehmer wurden am Ende der Verhandlung darüber informiert, binnen zwei Wochen ab Veröffentlichung der Verhandlungsschrift Einwendungen wegen behaupteter Unvollständigkeit oder Unrichtigkeit der Verhandlungsschrift erheben zu können.

**I.9.8** Im Zuge der mündlichen Verhandlung regte die Projektwerberin an, die aufschiebende Wirkung allfälliger Bescheidbeschwerden gemäß § 13 Abs. 2 VwGVG auszuschließen (siehe hierzu den Spruchpunkt VI. sowie unter Punkt V.5 der Begründung).

## **I.10 Übermittlung der Verhandlungsschrift**

**I.10.1** Nach Ende der Verhandlung wurde die Verhandlungsschrift (Niederschrift zur mündlichen Verhandlung vom 21. November 2023) vom 24. November 2023, GZ. 2023-0.760.868, von der UVP-Behörde fertiggestellt und elektronisch signiert.

Die Verhandlungsschrift samt Beilagen wurde sodann auf der Homepage des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie bis zum Verfahrensende unter [www.bmk.gv.at/eisenbahn-verfahren](http://www.bmk.gv.at/eisenbahn-verfahren) unter dem Menüpunkt „Matzleinsdorf (Wien Meidling) – Wiener Neustadt (Pottendorfer Linie)“ (bzw. [https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/eisenbahn/verfahren/matzleinsdorf/wr\\_neustadt\\_hbf.html](https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/eisenbahn/verfahren/matzleinsdorf/wr_neustadt_hbf.html)) bereitgestellt. Die Großverfahrensbestimmung des § 44e Abs. 3 AVG kam nicht zur Anwendung.

**I.10.2.** Die öffentliche Auflage der Verhandlungsschrift wurde den Beteiligten gemäß § 24a Abs. 3 bis 5 UVP-G 2000 sowie Personen, die eine Ausfertigung verlangt hatten, mitgeteilt. Vom Versand von Ausdrucken wurde aus Nachhaltigkeitsgründen abgesehen. Gemäß § 44e Abs. 3 AVG konnten sich jedoch die Beteiligten von der Verhandlungsschrift Abschriften selbst anfertigen oder auf ihre Kosten Kopien oder Ausdrücke erstellen lassen.

## **I.11 Mitteilungen, Stellungnahmen und Anträge nach der Verhandlung**

**I.11.1** Nach der mündlichen Verhandlung langte bei der ho. Behörde am 22. November 2023 ein Schreiben des Verkehrsarbeitsinspektorates (VAI) vom 17. November 2023 ein mit dem Hinweis auf Rechtsvorschriften zum Schutz der Arbeitnehmer, die von der Genehmigungsbehörde im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zu berücksichtigen sind (insb. § 11 Abs. 2 AVO Verkehr iVm § 31 EisbG, aber auch § 6 Abs.2 AVO Verkehr iVm § 34b EisbG) und beantragte das VAI gemäß § 12 Abs. 2 Arbeitsinspektionsgesetz 1993 die Übermittlung der Verhandlungsakten vor Erlassung des Bescheides zur Möglichkeit zur Stellungnahme (siehe hierzu unter Punkt I.10.2.).

**I.11.2** Ansonsten sind bis zur Erlassung des Bescheides keine weiteren schriftlichen Stellungnahmen bzw. ergänzenden Äußerungen und Einwendungen bei der UVP-Behörde eingelangt.

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

### **II.1 Zuständigkeit**

**II.1.1** Gemäß § 12 Abs. 2 Eisenbahngesetz 1957 (EisbG 1957) ist die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zuständige Behörde für alle Hauptbahnen, zu denen gemäß § 4 Abs. 1 Z 1 EisbG unter anderem auch Schienenbahnen, die gemäß § 1 HIG zu Hochleistungsstrecken erklärt worden sind, zählen.

Das gegenständliche Vorhaben betrifft Teile der Strecke „Wien (einschließlich Terminal Inzersdorf) – Pottendorf – Wiener Neustadt“ (ÖBB-Strecke 106 01, „Pottendorfer Linie“), welche mit 1. Verordnung zum Hochleistungsstreckengesetz (HIG) der Bundesregierung vom 27. Juli 1989 (BGBl 1989/370) zur Hochleistungsstrecke erklärt wurde sowie Teile der Strecke „Raum Wien – Baden – Gloggnitz“ (Strecke 10501, „Südstrecke“), welche mit 2. Verordnung zum HIG der Bundesregierung vom 19. Dezember 1989 (BGBl. Nr. 675/1989) zur Hochleistungsstrecke erklärt wurde.

Mit der Erklärung zur Hochleistungsstrecke wird die Anwendbarkeit des HIG auf die betreffende Eisenbahnstrecke bewirkt (*Zeleny*, Eisenbahnplanungs- und baurecht, 1994, 115). Die Verordnung zur Erklärung der Hochleistungsstrecke bildet mithin die Rechtsgrundlage für weitere, auf das HIG gestützte und auf Hochleistungsstrecken im Sinne des Hochleistungsstreckengesetzes bezogene Rechtsakte (VfGH v. 5.12.1995, Zlen B274/95; B286/95).

**II.1.2** Gemäß § 24 Abs. 1 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 (UVP-G 2000) ist die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zudem zuständige Behörde für Vorhaben, die gemäß § 23b einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen sind. Für jene ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung und ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen hinsichtlich aller vom Bund zu vollziehenden, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen, auch soweit sie in den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinden fallen. Für Vorhaben nach § 23b Abs. 2 ist ein vereinfachtes Verfahren durchzuführen.

Für das gegenständliche Vorhaben war gemäß § 23b Abs. 2 Z. 1 UVP-G 2000 ein vereinfachtes Verfahren nach dem 3. Abschnitt des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 (UVP-G 2000) durchzuführen nachdem es auf die Änderung der Trasse bzw. die Zulegung eines Gleises auf einer Eisenbahn-Hochleistung- und -Fernverkehrsstrecke auf einer durchgehenden Länge von weniger als 10 km abzielt.

Die vom Vorhaben betroffenen Hochleistungsstrecken unterliegen als Teil des europäischen Eisenbahnnetzes den grundlegenden Anforderungen sowie funktionellen und technischen Spezifikationen (TSI), welche in der Richtlinie 2008/57/EG und den damit verbundenen TSI definiert sind, und sind somit als Fernverkehrsstrecken zu qualifizieren.

**II.1.3** Im Zuge des gegenständlichen (teilkonzentrierten) Genehmigungsverfahrens waren daher die Genehmigungsvoraussetzungen des § 24f Abs. 1 UVP-G 2000 zu prüfen sowie die materiellen Genehmigungsbestimmungen des § 3 Abs. 2 HIG (Trassengenehmigung inkl. Sicherstellung des Trassenverlaufs), des §§ 31 ff des EisbG (eisenbahnrechtliche Baugenehmigung), sowie die wasserrechtlichen Genehmigungstatbestände (Wasserrechtliche Bewilligung, insb. hinsichtlich § 32 WRG) mitanzuwenden.

**II.1.4** Im (nachfolgenden) teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 sind von der Landesregierung alle vom Land zu vollziehenden, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen Genehmigungsbestimmungen, auch soweit sie in den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde fallen, anzuwenden. Dazu gehört insbesondere das naturschutzrechtliche Verfahren, welches somit nicht Gegenstand des Verfahrens bei der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie ist.

**III.1.5** Gemäß § 24f Abs. 7 UVP-G 2000 hatte die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie die Genehmigungsverfahren mit den nach § 24 Abs. 3 zuständigen Behörden (Landesregierungen) zu koordinieren.

## **II.2 Beziehung von Sachverständigen gemäß § 3b Abs. 1 UVP-G 2000**

**II.2.1** Die Festlegung der Fachbereiche, für die ein Gutachter zu bestellen ist sowie die Auswahl der Sachverständigen und der externen UVP-Koordination erfolgte durch die UVP-Behörde. Die ausgewählten Sachverständigen sind amtsbekannt und konnte hinsichtlich deren fachlicher Qualifikation auf die Erfahrungen der langjährigen Zusammenarbeit in zahlreichen eisenbahnrechtlichen und UVP-Verfahren zurückgegriffen werden.

Gemäß § 3b Abs. 1 UVP-G 2000 ist die Beziehung von nichtamtlichen Sachverständigen (als Prüfgutachter oder UVP-Koordination) auch ohne das Vorliegen der Voraussetzungen des § 52 Abs. 2 und 3 AVG zulässig. Weiters ist gemäß § 3b Abs. 1 UVP-G 2000 auch die Bestellung von fachlichen Anstalten, Instituten und Unternehmen als Sachverständige für zulässig.

**II.2.2** Gemäß § 53 Abs. 1 AVG sind nichtamtliche Sachverständige ausgeschlossen, wenn einer der Gründe des § 7 Abs. 1 Z 1, 2 und 4 zutrifft; außerdem können sie von einer Partei abgelehnt werden, wenn diese Umstände glaubhaft machen, die die Unbefangenheit oder Fachkunde des Sachverständigen in Zweifel stellen. Die Ablehnung kann vor der Vernehmung des Sachverständigen, später aber nur dann erfolgen, wenn die Partei glaubhaft macht, daß sie den Ablehnungsgrund vorher nicht erfahren oder wegen eines für sie unüberwindbaren Hindernisses nicht rechtzeitig geltend machen konnte.

Nach § 7 Abs. 1 AVG haben sich Verwaltungsorgane der Ausübung ihres Amtes zu enthalten und ihre Vertretung zu veranlassen:

1. in Sachen, an denen sie selbst, einer ihrer Angehörigen (§ 36a AVG) oder einer ihrer Pflegebefohlenen beteiligt sind;
2. in Sachen, in denen sie als Bevollmächtigte einer Partei bestellt waren oder noch bestellt sind;
3. wenn sonstige wichtige Gründe vorliegen, die geeignet sind, ihre volle Unbefangenheit in Zweifel zu ziehen;
4. im Berufungsverfahren, wenn sie an der Erlassung des angefochtenen Bescheides oder der Berufungsvorentscheidung (§ 64a AVG) mitgewirkt haben.

Von der ho. Behörde wurde gemäß § 53 iVm § 7 Abs. 1 Z 1, 2 und 4 AVG im Sinne der Rechtsprechung des VwGH (vgl. z.B. VwGH 12.5.1992, 91/08/0139) bereits vor der Bestellung jedes Sachverständigen geprüft, ob Befangenheitsgründe bzw. Ausschließungsgründe vorliegen und wurden im gegenständlichen Verfahren auch keine Umstände oder Anhaltspunkte vorgebracht (bzw. glaubhaft gemacht), die die Unbefangenheit des Sachverständigen in Zweifel stellen.

**II.2.3** Gemäß § 52 Abs. 4 AVG wurden die beigezogenen nichtamtlichen Sachverständigen beeidet, wenn sie nicht schon für die Erstattung von Gutachten der geforderten Art im Allgemeinen beeidet waren.

**II.2.4** Gemäß der Koordinierungsverpflichtung gemäß § 24f Abs. 7 UVP-G 2000 hat die ho. Behörde gemäß § 24 Abs. 1 hinsichtlich dem Verfahren der Behörde gemäß § 24 Abs. 3 auf die Kontinuität der Sachverständigen im gesamten Verfahren hingewirkt.

### **II.3 Überprüfung der der Antrags- bzw. Projektunterlagen (Vollständigkeitsprüfung) und Verbesserungsauftrag**

**II.3.1** Gemäß § 24a UVP-G 2000 waren nach Einbringung des Genehmigungsantrags einschließlich der für die Genehmigung des Vorhabens erforderlichen Unterlagen und der Umweltverträglichkeitserklärung durch die Projektwerberin bei der Behörde gemäß § 24 Abs. 1 jene auf ihre Vollständigkeit, Mängelfreiheit und deren Eignung zur öffentlichen Auflage zu prüfen und war gegebenenfalls gemäß § 24a Abs. 2 UVP-G 2000 iVm § 13 Abs. 3 AVG die Ergänzung des Genehmigungsantrages oder der Umweltverträglichkeitserklärung aufzutragen.

Dazu ist ergänzend anzumerken, dass das Bundesverwaltungsgericht in seinen Erkenntnissen vom 29. September 2017, W104 2120271-1/202E, und 11. Jänner 2017, W113 2120038-1/135E, festgehalten hat, die Bestimmung des § 13 Abs. 3 AVG – ebenso wie die Vorschriften des § 24 Abs. 2 und des § 24a UVP-G 2000 – nicht dem Schutz der vom Vorhaben betroffenen Einwender/Nachbarn/Projektgegner dient, sondern einer zügigen Genehmigung des Vorhabens und einer Begrenzung der zeitlichen und kapazitätsmäßigen Belastung der Behörde dienen soll. Eine Verfahrenspartei hat nach der ständigen Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes kein Recht darauf, dass die Planunterlagen und sonstigen Belege vollständig und der Rechtslage entsprechend der Behörde vorgelegt werden (z.B. VwGH 12.06.2012, 2010/05/0201; 15.05.2012, 2009/05/0025).

**II.3.2** Die gegenständlichen Unterlagen wurden gemäß den oben angeführten Bestimmungen von den behördlich bestellten Sachverständigen dahingehend geprüft, ob sie vollständig, mängelfrei und für die öffentliche Auflage geeignet sind, d.h. der Informationsgehalt ausreichend ist für eine sachgerechte inhaltliche Prüfung der Projektunterlagen durch die Öffentlichkeit bzw. - im Hinblick auf die Wahrung ihrer Rechte - der Bürger und Bürgerinnen sowie auch für die Beurteilung durch die Sachverständigen selbst.

**II.3.3.** Nachdem im Zuge der Vollständigkeitsprüfung nicht festgestellt werden konnte, dass die Unterlagen die obig genannten Voraussetzungen erfüllen (ungeachtet allfällig für die Erstellung der Zusammenfassender Bewertung notwendig werdender ergänzender Auskünfte gemäß § 24c Abs. 6 UVP-G 2000) wurde mit ho. Schreiben vom 29.03.2023 die Verbesserung der Unterlagen mit Frist bis 17.4.2023 aufgetragen. Daraufhin legte die ÖBB jene Unterlagen fristgerecht vor, welche sodann von den Sachverständigen geprüft wurden. Dabei konnte nunmehr die Vollständigkeit der Unterlagen bestätigt werden.

### **II.4 Großverfahren gemäß § 44a ff AVG, Kundmachung des verfahrenseinleitenden Antrages (Edikt im Großverfahren) sowie der zusammenfassenden Bewertung und weiterer Unterlagen und der Anberaumung der mündlichen Verhandlung (Kundmachung ohne Großverfahren)**

**II.4.1** Wie schon unter Punkt I.4. der Begründung ausgeführt, wurde das gegenständliche Vorhaben samt dem verfahrenseinleitenden Antrag gemäß § 24 Abs. 8 und §§ 9 und 9a UVP-G 2000 iVm §§ 44a und 44b AVG 1991 im Großverfahren mit Edikt vom 3. Mai 2023, GZ. 2023-

0.219.664, veröffentlicht am 11. Mai 2023, kundgemacht und die diesem Vorhaben zugrundeliegenden Unterlagen unter gleichzeitiger Einräumung einer Stellungnahme- bzw. Einwendungsfrist im Zeitraum von 11. Mai bis einschließlich 30. Juni 2023 – somit für mindestens sechs Wochen – zur öffentlichen Einsichtnahme aufgelegt mit dem Hinweis zur Möglichkeit zur Einbringung von Stellungnahmen und Einwendungen.

**II.4.2** § 44a Abs. 1 AVG sieht als Voraussetzung für die Anwendung der Großverfahrensbestimmungen vor, dass an der Verwaltungssache voraussichtlich insgesamt mehr als 100 Personen beteiligt sind. Nach dem Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 11. Oktober 2007, Zl. VwGH 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 BlgNR 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“*.

**II.4.3** Im gegenständlichen Verfahren stützte sich die nach § 44a Abs. 1 AVG zu treffende Prognoseentscheidung, dass an diesem Verwaltungsverfahren voraussichtlich insgesamt mehr als 100 Personen beteiligt sind, auf den Umstand, dass durch die Baumaßnahmen entlang dem dicht verbauten Gebiet der Standortgemeinden eine Vielzahl von Nachbarn betroffen sein können bzw. konkret betroffen sind.

Erfahrungsgemäß und unzweifelhaft ist dabei nach den bisherigen von der ho. Behörde geführten UVP-Verfahren zu Fernverkehrsstrecken gemäß § 3 HIG in Verbindung mit dem UVP-G 2000 mit mehr als 100 Beteiligten zu rechnen. Zu verweisen ist diesbezüglich auch auf die Parteienverzeichnisse in den Projektunterlagen (unter ON 434.1 bis 434.3 Grundeinlöseunterlagen, -pläne und -verzeichnisse gemäß Eisenbahngesetz), wobei davon auszugehen ist, dass betroffene Wohnobjekte in der Regel von mehr als einer Person bewohnt werden. Unter der Berücksichtigung sonstiger allfälliger Immissionseinwirkungen ist somit zweifellos von mehr als 100 Beteiligten im gegenständlichen Verwaltungsverfahren auszugehen.

**II.4.4** Die Kundmachung des Antrages durch Edikt hatte zur Folge, dass Personen ihre Stellung als Partei verlieren, soweit sie nicht rechtzeitig innerhalb der Auflage- und Einwendungsfrist bei der Behörde schriftlich Einwendung erheben (§ 44b AVG). Auf diese Wirkung wurde im Edikt hingewiesen.

## **II.5 Kundmachung der zusammenfassenden Bewertung und weiterer Unterlagen und der Anberaumung der mündlichen Verhandlung (Kundmachung ohne Großverfahren)**

**II.5.1** Wie schon unter Punkt I.7. der Begründung ausgeführt, wurde mit Kundmachung vom 26. September 2023, GZ. 2023-0.660.991, veröffentlicht am 2. Oktober, die Anberaumung der mündlichen Verhandlung gemäß iVm § 16 UVP-G 2000 iVm §§ 40 ff AVG kundgemacht. Kundgemacht wurde auch die öffentliche Auflage der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 24e Abs. 2 UVP-G 2000 von 2. Oktober bis 13. November 2023 – somit für mindestens vier Wochen – mit den Hinweisen, dass in jenem Zeitraum die Möglichkeit besteht, in die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen sowie in die weiteren Unterlagen öffentlich Einsicht zu nehmen sowie dass Parteien des Verfahrens zu den



aufgelegten Unterlagen weitere Konkretisierungen zu Einwendungen, sonstige Stellungnahmen und Beweisanträge schriftlich bei der Behörde vorbringen (im Sinne des § 14 UVP-G 2000) oder dazu in der Verhandlung mündlich Stellung nehmen können.

Aufgrund der geringen Beteiligung während der mit Edikt kundgemachten öffentlichen Auflage der Antragsunterlagen (siehe oben ab Punkt I.4. hinsichtlich der Anwendung der Bestimmungen für Großverfahren der §§ 44a ff. AVG) wurde beim folgenden Verfahrensschritt hinsichtlich der Zustellung aus Zweckmäßigkeitsgründen von der Anwendung der Großverfahrensbestimmungen abgegangen.

## II.6 Kundmachung des Genehmigungsbescheids

Der verfahrensabschließende Bescheid wird gemäß § 24f Abs. 13 UVP-G 2000 und § 3 Abs. 4 HIG kundgemacht und öffentlich aufgelegt.

## II.7 Zeitplan

**II.7.1** Gemäß § 24b Abs. 1 UVP-G 2000 hatte die Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 einen Zeitplan (GZ. 2023-0.219.664) für den Ablauf des Verfahrens erstellt und gemeinsam mit der Kundmachung des verfahrenseinleitenden Antrags am 11. Mai 2023 im Internet auf der Homepage des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie veröffentlicht.

**II.7.2** Anzumerken ist in diesem Zusammenhang auch, dass dem Zeitplan und den darin festgelegten Fristen keine Verbindlichkeit zukommt, sondern der Zeitplan der behördeninternen Ablaufplanung und -gliederung des Verfahrens dient (vgl. z.B. *Eberhartinger-Tafill/Merl*, Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, Kommentar, § 7 und § 24b).

## III. Erhobene Beweise

Im Zuge des Ermittlungsverfahrens wurde von der UVP-Koordination und den beigezogenen behördlich bestellten Sachverständigen (siehe unter Punkt I.3) die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen vom 8. September 2023 bestehend aus folgenden Fachgebieten erstellt:

- Eisenbahnbau (inkl. Eisenbahnkreuzungen), Straßenbau und -verkehr
- Eisenbahnbetrieb
- Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Licht/Blendung/ und Beschattung
- Abfallwirtschaft
- Agrarwesen und Boden
- Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter
- Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser
- Wasserbautechnik und Oberflächenwässer
- Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt, Natur- und Baumschutz)
- Gewässerökologie
- Luft und Klima
- Lärm- und Erschütterungsschutz

- Humanmedizin

Das eingereichte Projekt wurde unter Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen, d.h. die im Verfahren beigezogenen Sachverständigen haben die umweltrelevanten Auswirkungen des Vorhabens geprüft und in der Zusammenfassenden Bewertung – über jene im bereits im Projekt implementierten - Maßnahmen zur Verringerung bzw. Verhinderung von Auswirkungen sowie Kontrollmaßnahmen im Hinblick auf das UVP-G 2000 formuliert und zur behördlichen Vorschreibung vorgeschlagen.

Desweiteren wurde die Genehmigungsfähigkeit des Projektes auch nach den mitanzuwendenden materiellrechtlichen Genehmigungsbestimmungen fachlich beurteilt.

### **III.1 Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen (ZB): Fragenbereiche 1 bis 4**

Von der externen UVP-Koordination wurde gemeinsam mit der UVP-Behörde ein Untersuchungsrahmen („Leitfaden und Bearbeitungsgrundlage“) für die Erstellung der Zusammenfassenden Bewertung (kurz: „ZB“) erstellt, wobei die konkretisierten Fragestellungen in vier Bereiche (inkl. Maßnahmenkatalog) gegliedert wurden:

1. Fragenbereich 1 (ab S. 24 ff der ZB): Alternativen, Varianten, Nullvarianten sowie „NVE“
2. Fragenbereich 2 (ab S. 61 ff der ZB): Auswirkungen des Vorhabens, Maßnahmen, Kontrolle
3. Fragenbereich 3 (ab S. 268 ff der ZB): Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes
4. Fragenbereich 4 (ab S. 283 ff der ZB): Fachliche Auseinandersetzung mit den Einwendungen (und Stellungnahmen)
5. Maßnahmenkatalog (ab S. 289 ff der ZB): zusätzliche zwingende/empfohlene Maßnahmen; Maßnahmen zur Beweissicherung und zur begleitenden Kontrolle

Festzuhalten ist, dass die Zusammenfassende Bewertung vom 8. September 2023 in ihrer Grundstruktur einem Umweltverträglichkeitsgutachten entspricht. Es wurden somit alle umweltrelevanten Genehmigungsvoraussetzungen von den Sachverständigen der betroffenen Fachbereiche überprüft. Eine integrative Betrachtung wurde durch die Erarbeitung des gemeinsamen Gutachtens durchgeführt. Während des Prozesses der Erstellung der zusammenfassenden Bewertung gab es einen fächerübergreifenden Sachverständigenaustausch, in dem Wirkungen auch summarisch betrachtet wurden.

Hinsichtlich des Maßnahmenkatalogs wird darauf hingewiesen, dass sämtliche von den behördlich bestellten Sachverständigen als (zusätzlich über die bereits im Projekt enthaltenen) zwingend erforderlich erachteten bzw. der Behörde zur Vorschreibung vorgeschlagenen sowie in der mündlichen Verhandlung ergänzten bzw. präzisierten Maßnahmen (siehe auch Beilage ./6 zur Verhandlungsschrift „Maßnahmenkatalog [Fassung nach der Verhandlung]) in den Spruch des Bescheides unter Spruchpunkt IV. („Nebenbestimmungen“) aufgenommen und damit verbindlich vorgeschrieben wurden.

### III.1.1 Fragenbereich 1 („Alternativen, Varianten, Nullvarianten sowie NVE“)

Im Fragenbereich 1 der Zusammenfassenden Bewertung wurden gemäß § 24c UVP-G 2000 die Vor- und Nachteile der von der Projektwerberin geprüften Alternativen sowie die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens (Nullvariante) entsprechend § 1 Abs. 1 Z3 UVP-G 2000 begutachtet. Weiters wurden die umweltrelevanten Vor- und Nachteile der von der Projektwerberin geprüften Standort- oder Trassenvarianten entsprechend § 1 Abs. 1 Z4 UVP-G 2000 dargelegt. Dies betrifft die Fragen 1 bis 4 in der Zusammenfassenden Bewertung.

#### III.1.1.1 Fragenbereich 1 – Überblick über die Themen/Fragen

Im Konkreten hatten die Sachverständigen der von der Fragestellung betroffenen Fachbereiche im Fragenbereich 1 (Alternativen, Varianten, Nullvarianten sowie NVE) folgende Fragen zu beantworten:

1. Strategische Prüfung Verkehr:
  - a. Gab es eine strategische Prüfung Verkehr?  
oder
  - b. Gibt es andere analoge Pläne, Programme oder Konzepte, die zur Festlegung der Grundlagen für das vorliegende Projekt beigetragen haben?
  
2. Erfordernis des Infrastrukturprojekts:
  - a. Ist das Erfordernis des Infrastrukturprojektes „Wiener Neustadt Hbf. Nordkopf – Errichtung 4-gleisige Einfahrt“ ausreichend dargelegt und begründet?
  - b. Wurde bei der Prüfung der Alternativen und der Auswahl der Vorschlagstrasse den Rahmenbedingungen der TEN-Leitlinien Rechnung getragen?
  - c. Ergeben sich aus fachlicher Sicht in der Darstellung der geprüften Standort- oder Trassenvarianten maßgebliche Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin?
  
3. Vor- und Nachteile der geprüften Alternativen:

Werden die Vor- und Nachteile der von der Projektwerberin geprüften Alternativen dargelegt?  
Ergeben sich aus fachlicher Sicht in der Darstellung der geprüften Alternativen maßgebliche Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin
  
4. Nullvariante:

Ergeben sich in Bezug auf das Unterbleiben des Vorhabens (Nullvariante) aus fachlicher Sicht maßgebliche Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin?

4a) Realisierung des Vorhabens: Ergeben sich in Bezug auf das Vorhaben positive Effekte in ihrem Fachgebiet die für die Realisierung des Vorhabens sprechen, insbesondere unter Abwägung relevanter Interessen der Materiegesetzte oder des Gemeinschaftsrechts. Welche Effekte sind das?
  
5. Naturverträglichkeitsprüfung/NVP:

Wird durch das Vorhaben (Auswahltrasse) allein oder in Kumulation mit anderen Plänen und Projekten das Natura 2000-Gebiet zu irgendeinem Zeitpunkt

als Gebiet als solches (Integrität des Gebiets) oder in seinen für die Erhaltungsziele wesentlichen Bestandteilen erheblich beeinträchtigt bzw. steht es der Erreichung von Erhaltungszielen (oder andernfalls dem generellen Verschlechterungsverbot) entgegen?

Falls ja, sind dabei prioritäre Arten oder Lebensräume betroffen?

6. Alternativenprüfung (negative NVP) und öffentliches Interesse:

- a. Welche Trassen wurden von der Projektwerberin untersucht und welche können als verfügbar, praktikabel und die Ziele des Projektes erreichend (zielerreichend) eingestuft werden? Welche Ziele sollen mit dem Projekt verwirklicht werden? Stehen diese Ziele aus Sicht Ihres Fachbereichs im öffentlichen Interesse?
- b. Besteht zur Zielerreichung die Notwendigkeit zur Verwirklichung des Projekts (Ausschluss der Nullvariante)?

7. Auswirkungen der Alternativlösungen auf das Natura 2000-Gebiet:

Wurden alle Trassen, die verfügbar, praktikabel und zielerreichend sind, mit derselben Sorgfalt/Detailtiefe hinsichtlich ihrer relativen Auswirkungen auf das Natura 2000-Gebiet untersucht (also hinsichtlich der jeweiligen Beeinträchtigung der Integrität des Gebiets als solches, dem Beitrag des Gebiets zur globalen Kohärenz des Natura-2000-Netzes bzw. jener Arten und Lebensräume, für die das Gebiet laut jeweiliger Natura 2000-Verordnung ausgewiesen wurde, einschließlich der Erhaltungsziele des Gebiets wie die Wahrung/Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes für jene ausgewiesenen Arten/Lebensräume)?

8. Alternativlösung

- a. Gibt es neben der eingereichten Auswahltrasse eine Alternativtrasse, die 1. verfügbar, praktikabel und zielerreichend ist, 2. deren Verwirklichung (nach Abwägung der jeweiligen Beeinträchtigung; siehe Frage 7) mit keinen bzw. mit geringeren Auswirkungen auf das Natura 2000-Gebiet behaftet ist?
- b. Wäre diese Alternativtrasse der Projektwerberin – unter Berücksichtigung der Verhältnismäßigkeit ihrer Kosten – zumutbar?

9. Globale Kohärenz

Sind aus fachlicher Sicht die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen geeignet, um die globale Kohärenz der Natura 2000 Gebiete weiterhin zu gewährleisten?

Hinsichtlich Näherem zur jeweiligen Beantwortung durch die Sachverständigen wird auf die Zusammenfassende Bewertung verwiesen.

### **III.1.1.2 Fragenbereich 1 – Gutachterliche Schlussfolgerung**

Es folgen die gutachterlichen Schlussfolgerungen zu den Fragen aus dem Fragenbereich 1 (Alternativen, Varianten, Nullvarianten sowie NVE) der Sachverständigen zu den einzelnen Fachbereichen:

#### **Eisenbahnbau aus bautechnischer Sicht (inkl. Eisenbahnkreuzungen), Straßenbau und -verkehr (ST)**

Zusammenfassend lässt sich für die Fachbereiche Eisenbahnbau aus bautechnischer Sicht (inkl. Eisenbahnkreuzungen), Straßenbau und Straßenverkehr für den Fragenbereich 1 feststellen:

- Eine strategische Prüfung Verkehr wurde nicht durchgeführt.
- Die Strecke 10601, Pottendorfer Linie, sowie die Strecke 10501, Wien Hbf – Graz – Spielfeld-Straß sind jedoch Teil des Baltisch-Adriatischen Korridors des europäischen TEN-V-Kernnetzes und des internationalen Güterverkehrskorridors RFC 5 (Baltic- Adriatic). Die Pottendorfer Linie wurde mit der 1. Hochleistungsstreckenverordnung, BGBl. Nr. 370/1989 vom 18.11.1998, die Strecke Wien – Graz -Spielfeld-Straß mit der zur 2. Hochleistungsstreckenverordnung, BGBl. Nr. 675/1989 vom 19.12 zur Hochleistungsstrecke erklärt.
- Das Erfordernis des Vorhabens „Wiener Neustadt Hbf Nordkopf, viergleisige Einfahrt“ ist dargelegt und begründet.
- Das Projekt entspricht den Rahmenbedingungen der TEN-Leitlinien.
- Da es sich beim vorliegenden Vorhaben „Wiener Neustadt Hbf Nordkopf, viergleisige Einfahrt“ um ein Ausbauvorhaben an einer Bestandsstrecke handelt, wurden Alternativen im Sinne von großräumigen Lagevarianten im Zuge der Entwicklung des gegenständlichen Vorhabens nicht überprüft.
- Die angeführten positiven Effekte in Hinblick auf eine qualitativ hochwertige Infrastruktur mit ausreichender Kapazität sind nur bei Umsetzung des vorliegenden Projektes „Wiener Neustadt Hbf Nordkopf, viergleisige Einfahrt“ erreichbar.
- Bei Unterbleiben des Vorhabens (Nullvariante) werden wesentliche Projektziele nicht erreicht.
- Die Ausführungsunterlagen entsprechen dem Stand der Technik (siehe auch § 31a-Gutachten gem. EisbG 1957 der Arsenal Railway Certification GmbH).

Im Hinblick auf die Fachbereiche Eisenbahnwesen aus bautechnischer Sicht inkl. Eisenbahnkreuzungen, Straßenbau- und Verkehr ergeben sich keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin.

### **Eisenbahnwesen aus betrieblicher Sicht (EB)**

Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Eisenbahnbetrieb für den Fragenbereich 1 feststellen, dass sowohl für den Personen-fern- als auch für den Personennahverkehr zukünftig eine beträchtliche Steigerung des Verkehrsaufkommens beabsichtigt und bereits vertraglich fixiert ist.

Da derzeit die Zusammenführung der jeweils zweigleisigen Pottendorferline mit der Südbahnstrecke auf nur 3 Gleise einen Kapazitätsengpass darstellt, ist die Erweiterung auf insgesamt 4 Gleise eine für die konfliktfreie Bewältigung dieses Aufkommens sinnvolle und notwendige Maßnahme.

### **Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Beleuchtung und Beschattung (ET)**

Aufgrund der vorgelegten Unterlagen ergeben sich sowohl zu den Alternativen und in Bezug auf das Unterbleiben des Vorhabens (Nullvariante) keine Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin.

### **Lärm- und Erschütterungsschutz (LA)**

Zusammenfassend lässt sich für die Fachgebiete Lärm- und Erschütterungsschutz für den Fragenbereich 1 feststellen, dass die Nullvariante (Unterbleiben des Vorhabens) aus fachlicher Sicht nachvollziehbar beurteilt wurde. Im Vergleich zum Unterbleiben des Vorhabens (Nullvariante) werden zum Schutz der betroffenen Anrainer, durch die Projektumsetzung, Maßnahmen zur Reduktion und Minimierung der Lärm- und Erschütterungsimmissionen getroffen.

### **Luft und Klima (KL)**

Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Luft und Klima (KL) für den Fragenbereich 1 feststellen, dass

*dass das Projekt den Ausbau und die Verbesserung einer bestehenden Trassenführung darstellt. Durch das Projekt kommt es potentiell zur Einsparung von Emissionen, klimawirksamer Gase (CO<sub>2</sub>äq) durch den Betrieb und die mögliche Verkehrsverlagerung auf die Bahn.*

### **Humanmedizin (HU)**

*Zusammenfassend wird aus humanmedizinischer Sicht festgehalten, dass die Nullvariante (Unterbleiben des Vorhabens) gegenüber dem Projekt und den Alternativen hinsichtlich ihrer Vor- und Nachteile in den humanmedizinisch relevanten Wirkfaktorennachvollziehbar geprüft wurde. Im Vergleich zum Unterbleiben des Vorhabens (Nullvariante) werden zum Schutz der betroffenen Anrainer durch die Projektumsetzung Maßnahmen zur Reduktion und Minimierung der Lärm- und Erschütterungsimmissionen getroffen.*

### **Wasserbautechnik und Oberflächenwässer (WT)**

Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Wasserbautechnik und Oberflächenwässer für den Fragenbereich 1 feststellen:

*Das gegenständliche Projektvorhaben befindet sich im Stadtgebiet von Wiener Neustadt. Durch die vorgegebenen Fixpunkte ist die Trassenwahl eingeschränkt und etwaige Varianten können nur knapp außerhalb der bereits bestehenden Trasse situiert werden. Deshalb sind keine weiteren alternativen Streckenverläufe untersucht worden.*

*Das Unterlassen des Vorhabens führt aus Sicht des Fachgebietes zu keinen Änderungen betreffend die Auswirkungen auf die im Projektgebiet liegenden Oberflächengewässer.*

*Durch die Realisierung des vorliegenden Projektes wird die Bahnentwässerung zur Fassung und Versorgung der Oberflächenwässer gemäß den geltenden normativen Grundlagen und entsprechend dem Stand der Technik neugestaltet, was einen positiven Effekt darstellt.*

*Der vorgesehene Projektstandort befindet sich nicht in einem Schutzgebiet, wie dem NÖ Atlas (Abfrage vom 06. Juli 2023) zu entnehmen ist. In einer Entfernung von ca. 500 m liegt das Europaschutzgebiet „Steinfeld“. Aufgrund der Entfernung wird nicht von einer Beeinflussung der Schutzgüter ausgegangen.*

### **Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser (HD)**

Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser für den Fragenbereich 1 feststellen:

*Auf Grund der gegeben räumlichen und bahntechnischen Rahmenbedingungen sowie zur Erreichung der Projektziele (4-gleisige Einfahrt in den Bahnhof Wiener Neustadt) waren keine Alternativen oder Varianten möglich. Eine Prüfung von Alternativen oder Varianten erfolgte daher*

*nicht. Eine Unterlassung des Vorhabens hat keine nennenswerten positiven oder negativen Auswirkungen auf das Grundwasser bzw. den Untergrund.*

*Im Zuge der Projektrealisierung ergeben sich positive Effekte für den Bereich Grundwasser (Grundwasserschutz) im Anlagenbetrieb durch die Sammlung, Vorreinigung und Versickerung von anfallenden Niederschlagswässern aus dem Bereich der Bahntrassen.*

*Dabei werden quantitative Aspekte (Grundwasserdotation, GW-Bilanz) und qualitative Aspekte (Grundwasserqualität, Eingriffs- und Sicherungsmöglichkeit bei allfälligen Störfällen) günstig beeinflusst.*

*Das Brunnenschutzgebiet WB-PZ WN-37 wird auf Grund der Lage außerhalb des Grundwassereinflussbereiches und der Entfernung durch das Vorhaben nicht berührt.*

### **Agrarwesen und Boden (LW)**

*Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Agrarwesen und Boden für den Fragenbereich 1 feststellen, dass das Fachgebiet vom Projekt nicht betroffen ist.*

### **Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt, Natur- und Baumschutz) (ÖK)**

*Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Ökologie für den Fragenbereich 1 feststellen, dass aufgrund der gegebenen Zwangspunkte keine Alternativen geprüft wurden. Dies ist aus ökologischer Sicht auch nicht erforderlich, da die Mehrbelastungen durch den Streckenausbau vergleichsweise gering sind und die Natura 2000 Gebiete im Umfeld (FFH- und Vogelschutzgebiet Steinfeld, FFH-Gebiet Feuchte Ebene – Leithaauen) nicht erheblich beeinträchtigt werden.*

### **Gewässerökologie (GW)**

*Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Gewässerökologie für den Fragenbereich 1 feststellen, dass aufgrund der Bahnhofssituation keine Alternativen geprüft wurden. Dies ist aus gewässerökologischer Sicht auch nicht erforderlich, da die Mehrbelastungen durch den Streckenausbau gering sind und das mehr als drei Kilometer flussab gelegene Natura 2000 Gebiet Feuchte Ebene – Leithaauen nicht erheblich beeinträchtigt wird.*

### **Abfallwirtschaft (AW)**

*Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Abfallwirtschaft für den Fragenbereich 1 feststellen:*

*Die Untersuchung weiterer realistische Lösungsmöglichkeiten (Varianten) wurde infolge der vielen Zwangspunkte nachvollziehbar nicht vorgenommen.*

*Bei einem Unterbleiben des Vorhabens (Nullvariante) würden die positiven Effekte einer allfälligen Beseitigung von Untergrundkontaminationen im Zuge der Bauarbeiten und die grundwasserschutzwirksamen Entwässerungsmaßnahmen für die Bahnwässer entfallen.*

*Auch im Falle von außerbetrieblichen Ereignissen würden sich durch die nicht dem Stand der Technik entsprechenden Entwässerungsmaßnahmen weniger Lenkungs- und Steuerungsmöglichkeiten zur Abwendung von daraus resultierenden Schäden (Maßnahmenplanung) ergeben.*

### **Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft und Ortsbild, Sach- und Kulturgüter (RP)**

Zusammenfassend lässt sich für die Fachgebiete Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft und Ortsbild, Sach- und Kulturgüter (RP) für den Fragenbereich 1 feststellen, dass sich in Bezug auf das Unterbleiben des Vorhabens (Nullvariante) keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin ergeben und die übergeordneten Ziele erreicht werden können. Es wurden keine Alternativen geprüft. Die Wahl der Projekttrasse ist mit Blick auf die Projektziele und den engen Möglichkeitsraum nachvollziehbar. Das Projekt ist in verschiedenen Plänen und Projekten nachvollziehbar und plausibel dargestellt und entspricht den TEN-Leitlinien.

### **III.1.2 Fragenbereich 2 („Auswirkungen des Vorhabens, Maßnahmen, Kontrolle“)**

Im Fragenbereich 2 der Zusammenfassenden Bewertung wurden von den Sachverständigen die umweltrelevanten Auswirkungen des Vorhabens anhand der von der Projektwerberin vorgelegten Unterlagen (insbesondere der Umweltverträglichkeitserklärung/UVE) geprüft, aus fachlicher Sicht beurteilt und allenfalls ergänzt. Dies gemäß dem Stand der Technik und der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften, im Hinblick auf eine umfassende und integrative Gesamtschau und unter Berücksichtigung der Genehmigungskriterien des § 24f UVP-G 2000 und jener der anzuwendenden Materiengesetze (Hochleistungsstreckengesetz, Eisenbahngesetz, Wasserrechtsgesetz). Ferner wurde von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, zusätzliche (zusätzlich zu den bereits im Projekt enthaltenen) Maßnahmenvorschläge zu formulieren, um schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens zu verhindern oder zu verringern und günstige Auswirkungen zu vergrößern sowie Maßnahmen zur Beweissicherung und zur begleitenden Kontrolle (siehe Maßnahmenkatalog).

#### **III.1.2.1 Fragenbereich 2 – Überblick über die Themen/Fragen**

In Fragenbereich 2 (Auswirkungen des Vorhabens, Maßnahmen, Kontrolle) der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen wurden die Fragestellungen an die Sachverständigen anhand der Schutzgüter des UVP-G 2000 folgendermaßen gruppiert/in Kapitel/Themenbereiche unterteilt (und nummeriert):

- „3.1 Mensch - Leben und Gesundheit **(M)***
- 3.2. Mensch – Raumnutzung, Flächenverbrauch, Flächennutzung, Versiegelung **(R)***
- 3.3 Mensch – Verkehr **(V)***
- 3.4 Biologische Vielfalt einschliesslich der Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume **(N)***
- 3.5 Boden **(B)***
- 3.6 Wasser **(W)***
- 3.7 Luft und Klima **(KL)***
- 3.8 Landschaft **(LS)***
- 3.9 Sach- und Kulturgüter (Denkmalschutz) **(S)**“*

Es folgt eine Übersicht über die Inhalte der einzelnen Kapitel/Themenbereiche:

#### **Mensch - Leben und Gesundheit (M)**

Mit der Beantwortung der Fragen M1 bis M5 zu diesem Themenbereich haben sich insbesondere die Sachverständigen der folgenden Fachbereiche befasst:



|    |   |
|----|---|
| HU | Humanmedizin  |
| LA | Lärm- und Erschütterungsschutz                                |
| KL | Luft und Klima  |
| ET | Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Beleuchtung und Beschattung |

In der Beantwortung haben die jeweils von der Fragestellung betroffenen Sachverständigen Folgendes geprüft/sich auseinandergesetzt mit:

- Plausibilität und Nachvollziehbarkeit der Unterlagen,
- Abgrenzung des Untersuchungsraums,
- Auswirkungen des Vorhabens,
- Beeinflussungen des Lebens und der Gesundheit der Menschen bzw. deren Lebensräume (durch Lärm, Erschütterungen, elektronmagnetische Felder, Luftschadstoffe/Staubentwicklung, veränderte Belichtungsverhältnisse)
- Stand der Technik,
- Einhaltung des Immissionsminimierungsgebots und Vermeidung von Immissionen (hinsichtlich Gefährdung von Leben und Gesundheit von Menschen sowie von unzumutbaren Belästigung der NachbarInnen),
- Einhaltung der Genehmigungskriterien des § 24f UVP-G aus fachlicher Sicht (M4)
- Zusätzliche Maßnahmen (zwingend erforderlich/empfohlen)

#### **Mensch – Raumnutzung, Flächenverbrauch, Flächennutzung, Versiegelung (R)**

Mit der Beantwortung der Fragen R1 bis R5 zu diesem Themenbereich haben sich insbesondere die Sachverständigen der folgenden Fachbereiche befasst:

|    |  |
|----|--|
| RP | Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter) |
|----|--|

In der Beantwortung haben die jeweils von der Fragestellung betroffenen Sachverständigen Folgendes geprüft/sich auseinandergesetzt mit:

- Plausibilität und Nachvollziehbarkeit der Unterlagen,
- Abgrenzung des Untersuchungsraums (inkl. jener für Landwirtschaft),
- Auswirkungen des Vorhabens (Raumnutzung),
- Darstellung Flächenverbrauch und dessen Wirkung,
- Beeinflussung durch den Flächenverbrauch (auf Schutzgüter inkl. Mensch, Tiere und Pflanzen), Flächeninanspruchnahme und Bodennutzungsvorschriften,
- Beeinflussung der Menschen und deren Lebensräume (durch Veränderung der Funktionszusammenhänge, Flächenverbrauch bzw. Nutzungseinschränkungen, Eingriffe in zentrale Wohnumfeldfunktionen, Ästhetische Beeinflussung des Ortsbildes),
- Stand der Technik,
- Einhaltung der Genehmigungskriterien des § 24f UVP-G aus fachlicher Sicht (R4),
- Zusätzliche Maßnahmen (zwingend erforderlich/empfohlen)

#### **Mensch – Verkehr (V)**

Mit der Beantwortung der Fragen V1 bis V5 zu diesem Themenbereich haben sich insbesondere die Sachverständigen der folgenden Fachbereiche befasst:

|    |  |
|----|--|
| ST | Eisenbahnbau aus bautechnischer Sicht (inkl. Eisenbahnkreuzungen), Straßenbau und -verkehr |
| EB | Eisenbahnwesen aus betrieblicher Sicht   |
| RP | Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter                |

In der Beantwortung haben die jeweils von der Fragestellung betroffenen Sachverständigen Folgendes geprüft/sich auseinandergesetzt mit:

- Plausibilität und Nachvollziehbarkeit der Unterlagen,
- Abgrenzung des Untersuchungsraums,
- Auswirkungen des Vorhabens,
- Beeinflussung des Schienennetzes (durch funktionelle Barrierewirkungen, Zusatzbe- oder Entlastung des Verkehrsnetzes durch Baustellenverkehr, prognostiziertes Verkehrsaufkommen und/oder Verlagerungseffekte)
- Beeinflussung des Straßennetzes (durch funktionelle Barrierewirkungen, Zusatzbe- oder Entlastung des Verkehrsnetzes durch Baustellenverkehr, prognostiziertes Verkehrsaufkommen und/oder Verlagerungseffekte),
- Wiederherstellbarkeit unterbrochener Verkehrsverbindungen,
- Beeinflussung des Rad- und Fußwegenetz (durch funktionelle Barrierewirkungen),
- Erfordernisse einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn sowie öffentliche Interessen,
- Geländestreifen des Trassenverlaufs
- Störung/Unbenutzbarkeit von Verkehrsanlagen,
- Stand der Technik,
- Zusätzliche Maßnahmen (zwingend erforderlich/empfohlen)

### **Biologische Vielfalt einschliesslich der Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume (N)**

Mit der Beantwortung der Fragen N1 bis N5 zu diesem Themenbereich haben sich insbesondere die Sachverständigen der folgenden Fachbereiche befasst:

|    |   |
|----|---|
| ÖK | Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt, Natur- und Baumschutz) (ÖK) |
| GW | Gewässerökologie  |
| KL | Luft und Klima  |
| LA | Lärm- und Erschütterungsschutz  |
| ET | Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Beleuchtung und Beschattung   |

In der Beantwortung haben die jeweils von der Fragestellung betroffenen Sachverständigen Folgendes geprüft/sich auseinandergesetzt mit:

- Plausibilität und Nachvollziehbarkeit der Unterlagen,
- Abgrenzung des Untersuchungsraums,
- Auswirkungen des Vorhabens (Darstellung),
- Beeinflussung von Tieren und deren Lebensräume (durch Lärm, Erschütterungen, veränderte Belichtungsverhältnisse, Flächenverlust, Zerschneidungseffekte (Barrierewirkungen), qualitative/quantitative Veränderungen des Wasserhaushalts),

- Beeinflussung von Pflanzen und deren Lebensräume (durch Luftschadstoffe, durch Veränderung der Belichtungsverhältnisse, Flächenverlust, Zerschneidungseffekte, qualitative/quantitative Veränderungen des Wasserhaushalts),
- Stand der Technik,
- Vermeidung von Immissionen (jedenfalls solche mit bleibender Schädigung von Tier- und Pflanzenbestand),
- Beeinträchtigung der Interessen des Naturschutzes,
- Schädigung Naturhaushalt (Pflanzen- und Tierarten),
- geschützte Tierarten,
- Einhaltung der Genehmigungskriterien des § 24f UVP-G aus fachlicher Sicht (N4),
- Zusätzliche Maßnahmen (zwingend erforderlich/empfohlen)

## **Boden (B)**

Mit der Beantwortung der Fragen B1 bis B5 zu diesem Themenbereich haben sich insbesondere die Sachverständigen der folgenden Fachbereiche befasst:

|    |   |
|----|---|
| HD | Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik             |
| AW | Abfallwirtschaft  |
| LW | Agrarwesen und Boden (*)  |
| RP | Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sachgüter |

In der Beantwortung haben die jeweils von der Fragestellung betroffenen Sachverständigen Folgendes geprüft/sich auseinandergesetzt mit:

- Plausibilität und Nachvollziehbarkeit der Unterlagen,
- Abgrenzung des Untersuchungsraums,
- Auswirkungen des Vorhabens,
- Beeinflussung des Bodens/Bodenwasserverhältnisse/Bodenqualität (durch qualitative/quantitative Veränderungen des Wasserhaushalts, flüssige Emissionen, Luftschadstoffe),
- Flächeninanspruchnahme von belasteten Böden,
- Stand der Technik (inkl. für Abfälle),
- Vermeidung von Immissionen (jedenfalls solche mit bleibender Schädigung von Boden),
- Ziel der Erhaltung des Bodens und des Schutzes vor schädlichen Einflüssen (wie Erosion, Bodenverdichtung und Schadstoffeintrag)
- Beeinträchtigung von raumplanerischen Zielen (Sicherung von Rohstoffen)
- Einhaltung der Genehmigungskriterien des § 24f UVP-G aus fachlicher Sicht (B4),
- Zusätzliche Maßnahmen (zwingend erforderlich/empfohlen)

(\*) Für das Fachgebiet Agrarwesen und Boden (LW) wurde ein No-Impact-Statement vom Sachverständigen abgegeben!

## **Wasser (W)**

Mit der Beantwortung der Fragen W1 bis W5 zu diesem Themenbereich haben sich insbesondere die Sachverständigen der folgenden Fachbereiche befasst:

|    |   |
|----|---|
| AW | Abfallwirtschaft  |
| HD | Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser   |
| WT | Wasserbautechnik und Oberflächenwässer  |
| GW | Gewässerökologie  |
| ÖK | Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt, Natur- und Baumschutz) (ÖK) |
| RP | Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter                             |
| HU | Humanmedizin  |

In der Beantwortung haben die jeweils von der Fragestellung betroffenen Sachverständigen Folgendes geprüft/sich auseinandergesetzt mit:

- Plausibilität und Nachvollziehbarkeit der Unterlagen,
- Abgrenzung des Untersuchungsraums,
- Auswirkungen des Vorhabens,
- Beeinflussung von Grundwasser (durch Veränderung der Funktionszusammenhänge, qualitative/quantitative Veränderungen des Wasserhaushalts),
- Beeinflussung von Oberflächenwässer (durch Retentionsraumverlust, qualitative/quantitative Veränderungen des Wasserhaushalts, flüssige Emissionen),
- Stand der Technik,
- Vermeidung von Immissionen (jedenfalls solche mit bleibender Schädigung des Gewässerzustands),
- Berührung/Beeinträchtigung öffentlicher Interessen gemäß § 105 WRG (öffentliche Sicherheit, Ablauf des Hochwassers/des Eises, Einklang mit Regulierung von Gewässern, Einfluss auf Lauf/Höhe/Gefälle/Ufer, Beschaffenheit des Wassers, Wasserversorgung, Verschwendung von Wasser, Sicherung der Trink- und Nutzwasserversorgung, Beeinträchtigung des ökologischen Zustandes der Gewässer, Beeinträchtigung gemeinschaftsrechtlicher Vorschriften),
- Vorliegen der Voraussetzungen nach § 104 WRG (allfällige Widersprüche zu wasserwirtschaftlichen Planungen, Beseitigung anfallender Abwässer),
- Einhaltung des Verschlechterungsverbots gemäß § 104a WRG,
- Einhaltung der Genehmigungskriterien des § 24f UVP-G aus fachlicher Sicht (W4),
- Zusätzliche Maßnahmen (zwingend erforderlich/empfohlen)

### Luft und Klima (KL)

Mit der Beantwortung der Fragen KL1 bis KL5 zu diesem Themenbereich haben sich insbesondere die Sachverständigen der folgenden Fachbereiche befasst:

|    |                |
|----|----------------|
| KL | Luft und Klima |
|----|----------------|

In der Beantwortung haben die jeweils von der Fragestellung betroffenen Sachverständigen Folgendes geprüft/sich auseinandergesetzt mit:

- Plausibilität und Nachvollziehbarkeit der Unterlagen,
- Abgrenzung des Untersuchungsraums,
- Auswirkungen des Vorhabens auf die Luft (Darstellung),

- Beeinflussung der Luft (durch Luftschadstoffe),
- Beeinflussung des Klimas durch Zerschneidungseffekte,
- Stand der Technik und Einhaltung der Immissionsgrenzwerte,
- Einhaltung des Immissionsminimierungsgebots,
- allfällig relevante Zusatzbelastungen bei bereits bestehende Grenzwertüberschreitungen,
- vorhabensbedingte Einsparungspotentiale von Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>) und Feinstaub,
- Einhaltung der Genehmigungskriterien des § 24f UVP-G aus fachlicher Sicht (KL4),
- Zusätzliche Maßnahmen (zwingend erforderlich/empfohlen)

**Landschaft (LS)**

Mit der Beantwortung der Fragen LS1 bis LS5 zu diesem Themenbereich haben sich insbesondere die Sachverständigen der folgenden Fachbereiche befasst:

|    |   |
|----|---|
| RP | Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter |
|----|---|

In der Beantwortung haben die jeweils von der Fragestellung betroffenen Sachverständigen Folgendes geprüft/sich auseinandergesetzt mit:

- Plausibilität und Nachvollziehbarkeit der Unterlagen,
- Abgrenzung des Untersuchungsraums,
- Auswirkungen des Vorhabens auf die Luft (Darstellung),
- Beeinflussung des Landschaftsbilds (durch veränderte Belichtungsverhältnisse, Verlust landschaftsprägender Elemente, Veränderung der Funktionszusammenhänge, ästhetische Beeinflussungen),
- Stand der Technik, Erhaltung des typischen Landschaftsbildes,
- Zusätzliche Maßnahmen (zwingend erforderlich/empfohlen)

**Sach - und Kulturgüter (Denkmalschutz) (S)**

Mit der Beantwortung der Fragen S1 bis S5 zu diesem Themenbereich haben sich insbesondere die Sachverständigen der folgenden Fachbereiche befasst:

|    |   |
|----|---|
| KL | Luft und Klima  |
| LA | Lärm- und Erschütterungsschutz  |
| ET | Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Beleuchtung und Beschattung               |
| RP | Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter |

In der Beantwortung haben die jeweils von der Fragestellung betroffenen Sachverständigen Folgendes geprüft/sich auseinandergesetzt mit:

- Plausibilität und Nachvollziehbarkeit der Unterlagen,
- Abgrenzung des Untersuchungsraums, Auswirkungen des Vorhabens (Darstellung),
- Beeinflussung von Sachgüter (durch Erschütterungen, elektromagnetische Felder, Luftschadstoffe, Flächenbeanspruchung, Zerschneidungseffekte),
- Beeinflussung von Kulturgüter (durch Erschütterungen, Luftschadstoffe, Flächenverlust),

- Stand der Technik,
- Immissionsminimierungsgebot und Vermeidung von Gefährdungen
- allfällige Beeinträchtigung Anlagen der Rohstoffgewinnung (§153 Min-ROG)
- Einhaltung der Genehmigungskriterien des § 24f UVP-G aus fachlicher Sicht (S4),
- Zusätzliche Maßnahmen (zwingend erforderlich/empfohlen)

### **III.1.2.2 Fragenbereich 2 - Gutachterliche Schlussfolgerung**

Es folgen die gutachterlichen Schlussfolgerungen zu den Fragen aus dem Fragenbereich 2 (Auswirkungen des Vorhabens, Maßnahmen, Kontrolle) der Sachverständigen zu den einzelnen Fachbereichen:

#### **Eisenbahnbau aus bautechnischer Sicht (inkl. Eisenbahnkreuzungen), Straßenbau und -verkehr (ST)**

Zusammenfassend lässt sich für die Fachbereiche Eisenbahnbau aus bautechnischer Sicht (inkl. Eisenbahnkreuzungen), Straßenbau und -verkehr für den Fragenbereich 2 feststellen, dass

- *die aus Sicht der Projektwerberin vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen aus fachlicher Sicht plausibel und nachvollziehbar sind.*
- *sich keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin ergeben.*
- *die Auswirkungen des Vorhabens, insbesondere hinsichtlich der relevanten Einflussfaktoren ausreichend dargestellt sind und keine Ergänzung der fachlichen Aussagen erforderlich ist.*
- *die Darlegungen in der UVE und in den Technischen Unterlagen des Bauentwurfs im Hinblick auf den Stand der Technik und der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften positiv bewertet werden.*
- *das vorgesehene Bauvorhaben dem Stand der Technik entsprechend gestaltete leistungsfähige interoperable Strecken gewährleistet.*
- *die Breite des erforderlichen Geländestreifens des Trassenverlaufs für das Bauvorhaben gemäß den Erfordernissen des HIG dargestellt ist und den gesetzlichen Vorgaben entspricht.*
- *das dargestellte 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 entspricht [§ 31f EisebG].*
- *die Einhaltung der geltenden betrieblichen und technischen Vorschriften der ÖBB die Verkehrssicherheit von Bahnanlagen in Bau- und Betriebsphase sowie bei der Erhaltung gewährleistet.*
- *das vorgesehene Bauvorhaben eine dem Stand der Technik entsprechend gestaltete verkehrssichere Straßenanlagen vorsieht.*
- *die Beeinflussung des Straßennetzes durch temporäre Umlegungsmaßnahmen (Bau-phase) hinsichtlich Erreichbarkeit und funktioneller Barrierewirkung das übliche Ausmaß bei solchen Bauvorhaben nicht überschreitet.*
- *die Beeinflussung des Straßennetzes durch ständige Umlegungsmaßnahmen (Betriebsphase, Erhaltungsphase) hinsichtlich Erreichbarkeit und funktioneller Barrierewirkung gegenüber dem Bestand jedenfalls nicht verschlechtert, sondern durch die Aufweitung der Straßenunterführung Pöckgasse sogar verbessert wird.*

- *das Bauvorhaben unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben und den diesbezüglichen relevanten technischen Regelungen erstellt ist, sodass die nach den Umständen des Einzelfalles voraussehbaren Gefahren für die Sicherheit der Arbeitnehmer auf Eisenbahnanlagen während des Baues und des Eisenbahnbetriebes vermieden werden.*
- *die Beeinflussung des Schienennetzes durch temporäre Umlegungsmaßnahmen (Bau-phase) hinsichtlich Erreichbarkeit und funktioneller Barrierewirkung das übliche Ausmaß bei solchen Bauvorhaben nicht überschreitet. Die für Oberleitungsarbeiten, Leerge-rüsterstellung und Tragwerkseinschübe erforderlichen Tages-, Nacht- und Wochenend-sperren sind durchaus übliche Betriebspraxen bei den ÖBB, da solche Maßnahmen auch bei größeren Erhaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen im Gleisbereich öfters unum-gänglich sind.*
- *die Beeinflussung des Schienennetzes durch ständige Umlegungsmaßnahmen (Betriebs-phase, Erhaltungsphase) hinsichtlich Erreichbarkeit und funktioneller Barrierewirkung gegenüber dem Bestand jedenfalls nicht verschlechtert, sondern auf Grund der Gestal-tung der Strecke 10601 (Pottendorfer Linie) und der Strecke 10501 (Südbahn) gemäß dem Stand der Technik in Summe durch mögliche Angebotsverbesserungen und Reise-zeitverkürzungen die Erreichbarkeiten im Schienennetz gesehen wesentlich verbessert wird.*

*Aus fachlicher Sicht der Fachbereiche Eisenbahnwesen aus bautechnischer Sicht inkl. Eisenbahnkreuzungen, Straßenbau und Straßenverkehr ergeben sich keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin.*

*Folgende zwingende Maßnahmen werden seitens der Fachbereiche Eisenbahnbau aus bautech-nischer Sicht (inkl. Eisenbahnkreuzungen), Straßenbau und –verkehr vorgeschlagen:*

*ST01: Betreffend etwaig erforderlicher wechselseitiger Verkehrsregelung in der Bau-phase wird folgende zwingende Auflage vorgeschlagen:*

*Um die Einschränkungen während eines einstreifigen Straßenprovisoriums mit Ampelre-gelung zu minimieren, sind Baustellenampeln als verkehrabhängige Ampelanlagen aus-zuführen.*

*Für die Betriebsphase wird folgende zusätzliche zwingende Maßnahme vorgeschlagen:*

*ST02 Betreffend Geh- und Radweg bei der Warmen Fische:*

*Der Geh- und Radweg ist entsprechend RVS 03.02.13 Radverkehr mit einer Mindest-breite zwischen Widerlager und Geländer von 2,80 m auszuführen.*

### **Eisenbahnwesen aus betrieblicher Sicht (EB)**

*Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Eisenbahnbetrieb (EB) für den Fragenbereich 2 feststellen, dass für die Bewältigung des zukünftig vorgesehenen Schienenverkehrsaufkommens im Knoten Wiener Neustadt Hbf eine Erweiterung der Kapazitäten in der Nordeinfahrt sinnvoll und zweckmäßig ist, die durch die Umsetzung des eingereichten Vorhabens hergestellt wird. Das Vorhaben wird überwiegend auf dem bestehenden Bahngrund umgesetzt.*

*Das zukünftig vorgesehene Verkehrsaufkommen entspricht den Planungen der Bundesländer Wien und Niederösterreich für den Personennahverkehr und erfüllt die Anforderungen des Mo-bilitätsmasterplans 2030 de BMK.*

### **Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Beleuchtung und Beschattung (ET)**

Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Beleuchtung und Beschattung: für den Fragenbereich 2 feststellen:

### **Bauphase**

Für das Untersuchungsgebiet elektromagnetische Felder ergeben sich keine Bemerkungen da dies mit dem Ist-Zustand (Bestand) vergleichbar ist. Erst die Inbetriebnahme der neuen Elektrifizierungsabschnitte führt zu einer sehr geringen Anhebung der elektromagnetischen Felder.

Das Untersuchungsgebiet Licht ist in der Bauphase mit den Beleuchtungen für die Baufelder und Baustelleneinrichtungen betroffen. Es werden vom Gutachter entsprechende Kontrollmessungen empfohlen, damit die erforderlichen Mindestbeleuchtungsstärken hinsichtlich der technischen Funktionalitäten und der Arbeitssicherheit eingehalten werden können. Beeinflussungen (Blendwirkungen/Aufhellungen) bei den nächsten Anrainern können aus fachlicher Sicht grundsätzlich ausgeschlossen werden.

### **Betriebsphase**

Für das Untersuchungsgebiet elektromagnetische Felder kann festgehalten werden, dass die zulässigen Referenzwerte für das elektrische und magnetische Feld in Bereichen, die der Allgemeinbevölkerung zugänglich sind, eingehalten werden. Die im Fachbeitrag berechneten Maximalwerte liegen deutlich unter den relevanten Referenzwerten für die Allgemeinbevölkerung (ÖVE-Richtlinie R 23-1:  $300\mu\text{T}$  bzw.  $5\text{kV/m}$  bei  $f=16,7\text{ Hz}$  bzw.  $200\mu\text{T}$  bzw.  $5\text{kV/m}$  bei  $f=50\text{ Hz}$ ) für einen zeitlich unbegrenzten Aufenthalt und sind daher aus elektrotechnischer Sicht gering bzw. vernachlässigbar einzuschätzen.

Aus den Ergebnissen der Berechnungen und Untersuchungen zum Themenbereich Elektromagnetische Felder leiten sich Beweissicherungsmaßnahmen ab, wobei die Maßnahme EMF-BE-01 sowohl im Fachbeitrag und in der UVE dargestellt wurde:

Diese nach der Inbetriebsetzung der neuen Elektrifizierungsabschnitte erforderlichen Kontrollmessungen (24 h Mittelwert-Messungen) sind mit den Berechnungen im Fachbeitrag Elektromagnetische Felder vergleichend zu bewerten und der Behörde vorzulegen.

Für das Untersuchungsgebiet Licht ergeben sich zur Betriebsphase keine Bemerkungen, da durch die geplanten neuen Beleuchtungsanlagen (Ausführung entsprechend den Richtlinien und Regelwerken der ÖBB) eine Beeinträchtigung (Blendwirkung/Aufhellung) bei den nächsten Anrainern ausgeschlossen werden kann. Durch die lärmtechnischen Begleitmaßnahmen (Lärmschutzwände) wird eine Blendwirkung durch Lichtkegel der Zuggarnituren bei den Wohnanrainern vermieden und ausgeschlossen.

Für das Untersuchungsgebiet Beschattung kann für die Betriebsphase festgehalten werden, dass sich durch die Trassenführung keine Beschattungswirkungen ergeben und sich keine Wohnobjekte im Einflussbereich von Beschattungswirkungen befinden.

Zusammenfassend kann für den Fachbereich Elektrotechnik (Oberleitung, EMF, Beleuchtung und Beschattung) festgestellt werden, dass sowohl für die Bau- und Betriebsphase die Umweltverträglichkeit des geplanten Vorhabens gegeben ist.

### **Lärm- und Erschütterungsschutz (LA)**

Zusammenfassend lässt sich für die Fachgebiete Lärm- und Erschütterungen feststellen, dass

#### Lärmschutz



*Aus Sicht des Fachbereichs Lärmschutz kann zusammenfassend festgestellt werden, dass im Rahmen der durchgeführten schall-technischen Beurteilung alle dem Stand der Technik entsprechenden relevanten Gesetze, Verordnungen und Richtlinien (SchIV, Bst-LärmIV, ÖAL 3-1) berücksichtigt und angewendet wurden. Die Auswirkungen der Schallimmissionen aus der Bauphase, dem Schienenverkehrsbetrieb, sowie technischen Anlagen und des durch das Projekt entstehenden Anpassungen im Straßenverkehr (Pöckgas-se), sowie die Wahl von geeigneten Schutzmaßnahmen sind in einer nachvollziehbaren und umfassenden Art und Weise dargestellt. Die Beurteilung der Schienenverkehrslärmimmissionen erfolgt in der gegenständlichen Untersuchung anhand der geltenden Grenzwerte gemäß SchIV. Aus Sicht des Fachbereichs Lärmschutz sind die in Abschnitt M5 definierten Maßnahmen zwingend erforderlich um schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf das Leben und die Gesundheit von Menschen und deren Lebensräume zu verhindern oder zu verringern. Hinsichtlich der Beurteilung der Belästigung auf den Menschen wird auf das Gutachten des humanmedizinischen Sachverständigen verwiesen.*

### Erschütterungsschutz

*Aus Sicht des Fachbereichs Erschütterungsschutz kann zusammenfassend festgestellt werden, dass im Rahmen der durchgeführten erschütterungstechnischen Beurteilung alle dem Stand der Technik entsprechenden relevanten Gesetze, Verordnungen und Richtlinien (ÖNORM S 9012, ÖNORM S 9020 und RVE 04.02.04) berücksichtigt und angewendet wurden. Die Auswirkungen der Erschütterungsimmissionen aus der Bauphase und dem Schienenverkehrsbetrieb sind in einer nachvollziehbaren und umfassenden Art und Weise beschrieben. Aus Sicht des Fachbereichs Erschütterungsschutz sind die in Abschnitt M5 definierten Maßnahmen zwingend erforderlich um schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf das Leben und die Gesundheit von Menschen und deren Lebensräume zu verhindern oder zu verringern. Hinsichtlich der Beurteilung der Belästigung auf den Menschen wird auf das Gutachten des humanmedizinischen Sachverständigen verwiesen.*

### **Luft und Klima (KL)**

*Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Luft und Klima für den Fragenbereich 2 feststellen, dass es während der Bauphase zu geringfügigen Zusatzbelastung der Leitsubstanzen Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) und Feinstaub (PM<sub>10</sub>) bei den nächsten Anrainern bzw. im Nahbereich der Trasse kommt.*

*Die Grenzwerte werden jedoch bei all Anrainer eingehalten.*

*In der Betriebsphase kommt es nur zu irrelevanten Zusatzbelastungen und die geltenden Grenzwerte werden eingehalten. Durch zu erwartende Verkehrsverlagerung kommt es in der Betriebsphase eine Einsparung von klimawirksamen CO<sub>2</sub>äq Emission in der Höhe von -3.298 t/a (Tonnen pro Jahr), durch den Betrieb kommt es zu einer Einsparung von -142,4 t/a (Tonnen pro Jahr).*

### **Humanmedizin (HU)**

*Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Humanmedizin für den Fragenbereich 2 feststellen, dass sich aus den projektierten Maßnahmen unter den angegebenen Bedingungen und Kontrollen keine Bedenken hinsichtlich der Umweltverträglichkeit im Hinblick auf das Schutzgut Mensch ergeben. Zusätzliche Maßnahmen, um schädliche, belästigende oder belastende Aus-*

wirkungen des Vorhabens auf das Leben und die Gesundheit der Menschen und deren Lebensräumen zu verhindern oder zu verringern oder günstige Auswirkungen zu vergrößern, werden in M5 definiert.

## **Wasserbautechnik und Oberflächenwässer (WT)**

Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Wasserbautechnik und Oberflächenwässer für den Fragenbereich 2 feststellen:

Die projektierten Maßnahmen sind in ihrer Gesamtheit schlüssig und verständlich ausgearbeitet worden. Die Unterlagen zur Umweltverträglichkeit beschreiben den Untersuchungsraum und die erkundeten Wirkungsfaktoren. Die Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser sind umfassend dargestellt.

Die Ausarbeitungen berücksichtigen die geltenden Normen, Richtlinien und Regelwerke und entsprechen dem Stand der Technik.

Betreffend Abflussgeschehen und Retentionsraumerhalt ist plausibel erläutert worden, dass eine Beeinträchtigung sowie ungünstige Auswirkungen eine Geringfügigkeit aufweisen. Eingriffe in die Oberflächengewässer werden weitgehend vermieden, Lauf, Gefälle und Ufer werden nicht verändert, Gewässerumlegungen sind nicht vorgesehen.

Die Entwässerungsmaßnahmen in der Bau- und Betriebsphase sind nachvollziehbar beschrieben worden, die Bemessungstabellen sind die Planungsdarstellungen ersichtlich.

Weiter sind für die Bauphase Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von ungünstigen Auswirkungen auf die Oberflächengewässer erstellt worden.

Wasserwirtschaftliche Planungen, Rahmenverfügungen und Programm sind untersucht worden. Das Projektgebiet liegt im Grundwasserschongebiet „Wiener Neustadt und Umgebung“, wodurch das Gebiet betreffend das Schutzgut Wasser eine erhöhte Vulnerabilität darstellt. Demnach sind seitens des Fachgutachters zusätzliche Maßnahmen empfohlen bzw. zwingend vorgeschrieben worden.

Unter Berücksichtigung und Umsetzung der zusätzlichen vorgeschlagenen und zwingend erforderlichen Maßnahmen kann das Projektvorhaben betreffend der Umweltverträglichkeit als umsetzbar erachtet werden.

## **Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser (HD)**

Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser für den Fragenbereich 2 folgendes feststellen:

Die fachtechnischen Grundlagen des Vorhabens zu den Untergrund- und Grundwasserverhältnissen sowie zu Wasserrechten (Grundwassernutzungen, Schongebiet) und Grundwassernutzungen (Hausbrunnen) im Projektbereich und dessen relevanten Umfeld werden in den Projektunterlagen ausführlich, nachvollziehbar und schlüssig dargestellt.

Die Baumaßnahmen und die dadurch bedingten möglichen quantitativen und qualitativen Auswirkungen auf den Untergrund und die Grundwasserverhältnisse werden ausführlich, nachvollziehbar und schlüssig dargestellt. Die Auswirkungen betreffen kleinräumige Änderungen der quantitativen und qualitativen Grundwasserverhältnisse. In der Bauhase sind dies Einwirkungen durch Bauwasserhaltung und die Herstellung von Tiefgründungen (z.B. Bohrpfähle) mit punktuellen Eingriffen in die gesättigte Bodenzone. In der Betriebsphase sind Auswirkungen auf den Untergrund und das Grundwasser durch die Versickerung von Niederschlagswässern aus Entwässerungssystemen über Sickermulden und Schluckbrunnen gegeben.

*Zur Vermeidung von belastenden Einflüssen auf das Grundwasser sind Maßnahmen zum Schutz des Grundwassers in der Projektdurchführung vorgesehen. Diese betreffen insbesondere die Vorreinigung der zur Versickerung gesammelten Wässer durch bioaktive Sickermulden und technische Filter vor der Versickerung über Schluckbrunnen nach dem Stand der Technik*

*Hinsichtlich möglicher Auswirkungen von Unfällen und außerbetrieblichen Ereignissen werden Schutz-, Vorsorge- und Vermeidungsmaßnahmen zum Schutz des Grundwassers in den Projektunterlagen dargelegt.*

*Zur Darstellung und Beweissicherung des Ist-Zustandes wurden ausführliche bodenchemische, geotechnische und grundwasserchemische Analysen durchgeführt und in den Projektunterlagen dokumentiert.*

*Zur Erfassung allfälliger quantitativer und qualitativer Einwirkungen auf das Grundwasser sind Maßnahmen zur Beweissicherung (Grundwassermessungen, Beprobungen) projektseitig vorgesehen. Diese werden im Maßnahmenkatalog vertieft.*

*Aus Sicht des Fachgebietes Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser kann unter Berücksichtigung der Projektgrundlagen, der Darstellung der vorgesehenen Ausführung des Vorhabens, insbesondere der vorgesehenen Schutz-, Vorsorge- und Vermeidungsmaßnahmen zum Schutz des Grundwassers und der geforderten zusätzlichen Maßnahmen die Umweltverträglichkeit des Projektes festgestellt werden.*

### **Agrarwesen und Boden (LW)**

*Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Agrarwesen und Boden für den Fragenbereich 2 feststellen, dass das Fachgebiet auf Grund der großen Entfernung landwirtschaftlich genutzter Flächen vom Projekt nicht direkt betroffen ist.*

### **Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt, Natur- und Baumschutz) (ÖK)**

*Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Ökologie für den Fragenbereich 1 feststellen, dass aufgrund der gegebenen Zwangspunkte keine Alternativen geprüft wurden. Dies ist aus ökologischer Sicht auch nicht erforderlich, da die Mehrbelastungen durch den Streckenausbau vergleichsweise gering sind und die Natura 2000 Gebiete im Umfeld (FFH- und Vogelschutzgebiet Steinfeld, FFH-Gebiet Feuchte Ebene – Leithaauen) nicht erheblich beeinträchtigt werden.*

### **Gewässerökologie (GW)**

*Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Gewässerökologie für den Fragenbereich 2 feststellen, dass unter Berücksichtigung der vorhabensseitig vorgesehenen und der vorgeschlagenen zusätzlichen Maßnahmen nur geringfügige Auswirkungen auf den ökologischen Zustand sowie die Tier- und Pflanzengemeinschaften der Warmen Fische und des Hammerbaches zu erwarten sind.*

### **Abfallwirtschaft (AW)**

*Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Abfallwirtschaft für den Fragenbereich 2 feststellen, dass*

die ausgearbeiteten Einreichunterlagen schlüssig und nachvollziehbar sind und dass darin die Umweltverträglichkeitserklärung und die jeweiligen Fachbeiträge mit den erforderlichen Plandarstellungen enthalten sind. Für das Fachgebiet Abfallwirtschaft wurde der IST-Zustand auf Grundlage einer für das UVP-Verfahren üblichen orientierenden Erkundung der Untergrundbeschaffenheit dargelegt.

Zusätzlich wird die fehlende Beurteilung von Varianten für alternative Strecken und die Beurteilung der Nullvariante nachvollziehbar beschrieben.

Für das Fachgebiet Abfallwirtschaft zeigen die Untersuchungen, dass nur in einigen Bereichen des gegenständlichen Areals eine Vorbelastung des Untergrundes (oberhalb Deponieklasse „Baurestmassen“) vorhanden ist. Der überwiegende Teil der untersuchten Bereiche weist Material der Deponieklassen „Bodenaushub“, sowie untergeordnet die Deponieklassen „Inertabfall“ bzw. „Baurestmassen“ auf.

Für die Bauphase kann das geplante Bauvorhaben hinsichtlich der Auswirkungen auf die Bestandssituation mit „geringfügig nachteiligen“ Auswirkungen beurteilt werden. Für die Betriebsphase ergibt sich eine Beurteilung mit „keine Auswirkungen“ oder eine Verbesserung der Ausgangssituation.

Die Errichtung und der Betrieb stellen keine negative Veränderung des chemischen Bodenbestandes dar, da dieser durch die geplante Entfernung von allfälligen Kontaminationen qualitativ positiv beeinflusst wird. Die vertretbaren Auswirkungen des Vorhabens stellen bezüglich ihres Ausmaßes, ihrer Art, ihrer Dauer und ihrer Häufigkeit keine qualitativ nachteiligen Veränderungen dar. Der Boden wird in seinem Bestand bzw. in seiner Funktion nicht gefährdet.

Insgesamt sind bei der Realisierung des Projektes hinsichtlich der verbleibenden Auswirkungen in der Bauphase nur sehr geringe Restbelastungen zu erwarten. Durch das Projekt ergeben sich in der Betriebsphase keine nachhaltigen Beeinträchtigungen des Bodenbestandes im abfallwirtschaftlichen Sinn.

Der Umgang mit Abfällen, sowohl in der Bau- als auch in der Betriebsphase, wie er in den vorgelegten Unterlagen dargestellt ist, entspricht dem Stand der Technik.

Für notwendig wird die im Projekt vorgesehene baubegleitende Überwachung durch eine chemisch-technische Bauaufsicht erachtet, die die Einhaltung der abfallwirtschaftlichen Rechtsvorschriften und abfallchemischen Vorgaben und Grenzwerte während der Bauphase sicherstellt.

Im Zuge der Detailplanung aber jedenfalls vor Baubeginn ist für die anfallenden Bodenaushubmaterialien und Abbruchabfälle ein Massenlogistikkonzept zu erstellen aus dem hervorgeht wie die Materialien je nach ihrem Verunreinigungsgrad weiter zu verwerten, zu behandeln oder zu deponieren sind.

Aus den vorgelegten Unterlagen geht hervor, dass die Genehmigungskriterien hinsichtlich der Immissionen (insbesondere auch flüssige Emissionen) aus fachlicher Sicht eingehalten wurden.

Aus fachlicher Sicht bestehen keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin.

Bei einer Umsetzung aller im Einreichoperat dargelegten Maßnahmen (Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen) für die Bau- und Betriebsphase und der für das gegenständliche Fachgebiet formulierten zwingenden Maßnahmen wird das Bauvorhaben als umweltverträglich beurteilt.

## **Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft und Ortsbild, Sach- und Kulturgüter (RP)**

Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft und Ortsbild, Sach- und Kulturgüter (RP) für den Fragenbereich 2 feststellen, dass sich aufgrund der in den Unterlagen zum Vorhaben enthaltenen Darstellungen keine Bedenken hinsichtlich der Umweltverträglichkeit bezogen auf die räumlichen und funktionellen Gegebenheiten und Zielsetzungen der Standortgemeinden ergeben. Belastende oder nachteilige Wirkungen in der Bau- und Betriebsphase sind aufgrund der mehrheitlich bestandsbezogenen Ausbaumaßnahmen nicht zu erwarten, wenn die in den Unterlagen enthaltenen / beschriebenen Ausgleichs- und Begleitmaßnahmen ausgeführt werden.

### **III.1.3 Fragenbereich 3 („Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes“)**

Im Fragenbereich 3 der Zusammenfassenden Bewertung wurden fachliche Aussagen unter sinngemäßer Anwendung der Kriterien des § 24c Abs. 5 Z 5 UVP-G 2000 zu den zu erwartenden (positiven und negativen) Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher Konzepte und Pläne und im Hinblick auf eine nachhaltige Nutzung von Ressourcen getroffen.

#### **III.1.3.1 Fragenbereich 3 – Überblick über die Themen/Fragen**

Im Konkreten haben die Sachverständigen der von der Fragestellung betroffenen Fachbereiche im Fragenbereich 3 (Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes) Folgendes geprüft/sich auseinandergesetzt mit:

- Berücksichtigung öffentlicher, überörtlicher und örtlicher Raumordnungsprogramme sowie Sachraumordnungsprogramme, die Flächeninanspruchnahme von Siedlungsflächen
- Berücksichtigung öffentlicher Verkehrsplanungen (Bundes-, Landesverkehrskonzept, Verkehrskonzepte von Gemeinden)
- Berücksichtigung öffentlicher wasserwirtschaftlicher Konzepte und Pläne (GW-Schutz-, Schongebiete, Wasserversorgungsanlagen)
- Baumschutzverordnung 2021
- Berücksichtigung öffentlicher naturschutzrechtlicher Konzepte und Pläne (Natur-, Landschaftsschutzgebiete, Naturdenkmale, Naturparks, Europaschutzgebiete)
- Berücksichtigung der Flächeninanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen (Grünland)
- Klima- und Energiekonzept

#### **III.1.3.2 Fragenbereich 3 - Gutachterliche Schlussfolgerung**

Es folgen die gutachterlichen Schlussfolgerungen zum Fragenbereich 3 (Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes) der Sachverständigen zu den einzelnen Fachbereichen:

**Eisenbahnbau aus bautechnischer Sicht (inkl. Eisenbahnkreuzungen), Straßenbau und –verkehr (ST)**

*Zusammenfassend lässt sich für die Fachbereiche Eisenbahnwesen aus bautechnischer Sicht inkl. Eisenbahnkreuzungen, Straßenbau und Straßenverkehr für den Fragenbereich 3 feststellen, dass durch das Bauvorhaben „Wiener Neustadt Hbf Nordkopf, viergleisige Einfahrt“ den Bestimmungen und den Zielen der öffentlichen Verkehrsplanungen (Europäische Leitlinien, Bundes- und Landesverkehrskonzepte) entsprochen wird.*

*Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes werden aus Sicht der Fachbereiche Eisenbahnwesen aus bautechnischer Sicht inkl. Eisenbahnkreuzungen, Straßenbau und Straßenverkehr als positiv gewertet.*

#### **Eisenbahnwesen aus betrieblicher Sicht (EB)**

*Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet EB für den Fragenbereich 3 feststellen, dass das gegenständliche Vorhaben durch die Kapazitätserweiterung am nördlichen Kopf des Bahnhofs Wiener Neustadt Hauptbahnhof einen bedeutenden Beitrag für die Steigerung des Schienenverkehrsaufkommens im Raum südlich von Wien leistet.*

*Dies entspricht den Intentionen des TEN-Kernetzes und den Landesverkehrskonzepten von Wien und Niederösterreich.*

#### **Luft und Klima (KL)**

*Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Luft und Klima für den Fragenbereich 3 feststellen, dass es zu Einsparung von Emissionen klimawirksamer Gasen (CO<sub>2</sub>äq) kommt*

#### **Wasserbautechnik und Oberflächenwässer (WT)**

*Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Wasserbautechnik und Oberflächenwässer für den Fragenbereich 3 feststellen, dass durch das Projektvorhabens aus wasserbautechnischer Sicht keine ungünstigen oder verschlechternden Auswirkungen auf die Entwicklung des Raumes zu erwarten sind.*

*Rechtliche Festlegungen, wie wasserswirtschaftliche Rahmenverfügungen oder Pläne, sind für das Projektgebiet erhoben worden. Entsprechende Konzepte oder Pläne liegen für das Gebiet nicht vor, ausgenommen das ausgewiesene Grundwasserschongebiet „Wiener Neustadt und Umgebung“. Die Planungen weisen diesbezüglich eine entsprechende Sorgfalt beim Umgang mit anfallenden Wässern und ihrer Entsorgung auf.*

#### **Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser (HD)**

*Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser für den Fragenbereich 3 feststellen, dass die Entwicklung des Raumes hinsichtlich derzeit vorliegenden wasserwirtschaftlicher Konzepte und Pläne sowie eine künftige nachhaltige Nutzung der Ressource Grundwasser durch das Vorhaben nicht nachteilig beeinflusst wird.*

#### **Agrarwesen und Boden (LW)**

*Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Agrarwesen und Boden für den Fragenbereich 3 feststellen, dass es keine Auswirkungen auf die Entwicklung des agrarisch genutzten Raumes geben wird.*

## **Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt, Natur- und Baumschutz) (ÖK)**

*Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Ökologie für den Fragenbereich 3 feststellen, dass das Vorhaben nicht nachteilig für die Entwicklung des (Natur)Raumes ist. Das Projekt widerspricht keinen naturschutzrechtlichen Festlegungen, sonstige naturräumliche Nachteile v.a. durch die Flächenbeanspruchung werden durch die vorgeschlagene Vorschreibung von zwingenden Maßnahmen so weit reduziert, dass von geringfügigen verbleibenden Auswirkungen auszugehen ist.*

## **Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft und Ortsbild, Sach- und Kulturgüter (RP)**

*Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft und Ortsbild, Sach- und Kulturgüter (RP) für den Fragenbereich 3 feststellen, dass den Zielsetzungen der überörtlichen und örtlichen Raumplanung sowie der Verkehrsplanung durch das Projekt Rechnung getragen wird. Landwirtschaftliche Flächen werden durch das Projekt nicht berührt.*

### **III.1.4 Fragenbereich 4 („Gutachterliche Auseinandersetzungen mit den Einwendungen“, FB4)**

Im Fragenbereich 4 der Zusammenfassenden Bewertung erfolgte seitens der behördlich herangezogenen UVP-Sachverständigen eine fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen bzw. Einwendungen während der öffentlichen Auflage der Antragsunterlagen (siehe jene unter Punkt I.5 „Stellungnahmen und Einwendungen im Zuge der Verfahrenseinleitung sowie der öffentlichen Auflage des Genehmigungsantrages und der Antragsunterlagen“). Bezüglich der Auseinandersetzung mit den aufgeworfenen Rechtsfragen wird auf Punkt VI. der Begründung verwiesen.

#### **III.1.4.1 Fragenbereich 4 – Zur fachlichen Beantwortung**

Im Fragenbereich 4 wurden die Stellungnahmen und Fachbereiche den inhaltlich für die Schutzgüter des UVP-G 2000 zuständigen Sachverständigen zur fachlichen Beantwortung zugewiesen.

Allfällige Einwendungen ohne konkreten fachlichen Bezug bzw. zu Problembereichen, die nicht Gegenstand der UVP bzw. der beantragten Genehmigungen sind – wie zum Beispiel wirtschaftlichen Aspekte, eine Überprüfung verkehrspolitischer Konzepte, gültiger Normen, rechtskräftiger Verordnungen oder etwa der vom Projektwerber angegebenen voraussichtlichen Projektkosten, volkswirtschaftliche Nachteile, Höhe von Entschädigungen, Wirtschaftlichkeit, Kosten-Nutzen Rechnung, Wertminderung – werden zwar angeführt, aber keinem Sachverständigen zur fachlichen Auseinandersetzung zugeordnet. Sie sollten den Sachverständigen lediglich als Information dienen.

#### **III.1.4.2 Fragenbereich 4 – Zusätzlich erforderliche Maßnahmen (zwingend/empfohlen); Beweissicherungs- und Kontrollmassnahmen Fragenbereich 4 (FB4)**

Aufgrund der während der öffentlichen Auflage der Antragsunterlagen eingelangten Stellungnahmen und Einwendungen haben die behördlich bestellten Sachverständigen geprüft, ob Ergänzungen hinsichtlich der von ihnen vorgeschlagenen Maßnahmen erforderlich wurden und wurde dabei ein solcher Bedarf nicht festgestellt.

Auf den Maßnahmenkatalog unter Punkt 6 der Zusammenfassenden Bewertung sowie insbesondere dessen Fassung nach der mündlichen Verhandlung in Beilage ./6 der Verhandlungsschrift wird hingewiesen. Die dortigen Maßnahmenvorschläge wurden in Spruchpunkt IV. verbindlich vorgeschrieben.

### **III.2 Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen: Gesamtschlussfolgerungen der Sachverständigen**

In ihren Gesamtschlussfolgerungen unter Punkt 7 der Zusammenfassenden Bewertung (s. Seite 306 ff) kamen die beigezogenen Sachverständigen zu folgendem Ergebnis:

#### **Eisenbahnbau aus bautechnischer Sicht (inkl. Eisenbahnkreuzungen), Straßenbau und –verkehr (ST)**

Zusammenfassend lässt sich für die Fachbereiche Eisenbahnbau aus bautechnischer Sicht (inkl. Eisenbahnkreuzungen), Straßenbau und –verkehr für den Fragenbereich 1-3 feststellen, dass

- Zusammenfassend lässt sich für die Fachbereiche Eisenbahnwesen aus bautechnischer Sicht inkl. Eisenbahnkreuzungen, Straßenbau und Straßenverkehr für den Fragenbereich 1-3 feststellen, dass
- eine Strategische Prüfung Verkehr nicht durchgeführt wurde und auch nicht erforderlich war.
- das gegenständliche Vorhaben Teil des europäischen TEN-Kernnetzes ist und den Rahmenbedingungen der TEN-Leitlinien entspricht.
- großräumige Alternativen aufgrund des Ausbaues von Bestandsstrecken nicht untersucht wurden.
- die Vor- und Nachteile beim Unterbleiben des Vorhabens erläutert wurden.
- bei Unterbleiben des Vorhabens (Nullvariante) wesentliche Projektziele nicht erreicht werden.
- die angeführten positiven Effekte in Hinblick auf eine qualitativ hochwertige Infrastruktur mit ausreichender Kapazität nur bei Umsetzung des vorliegenden Projektes „Wiener Neustadt Hbf Nordkopf, viergleisige Einfahrt“ erreichbar sind.
- sich keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin ergeben.
- die Breite des erforderlichen Geländestreifens des Trassenverlaufs für das Bauvorhaben gemäß den Erfordernissen des HIG dargestellt ist und den gesetzlichen Vorgaben entspricht.
- die Einhaltung der geltenden betrieblichen und technischen Vorschriften der ÖBB die Verkehrssicherheit von Bahnanlagen in Bau- und Betriebsphase sowie bei der Erhaltung gewährleistet.
- das vorgesehene Bauvorhaben eine dem Stand der Technik entsprechend gestaltete verkehrssichere Straßenanlagen vorsieht.

die Darlegungen in der UVE und in den Technischen Unterlagen des Bauentwurfs dem Stand der Technik und der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften entsprechen.



## **Eisenbahnwesen aus betrieblicher Sicht (EB)**

Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Eisenbahnbetrieb für den Fragenbereich 1-3 feststellen, dass das gegenständliche Vorhaben ein Teilprojekt der Neugestaltung der Baltisch-Adriatischen-Achse darstellt und somit einen Teil des hochrangigen TEN-Netzes darstellt. Das Vorhaben dient auch den Zielsetzungen der Landesverkehrskonzepte für Wien und Niederösterreich.

Das Vorhaben dient der Kapazitätserweiterung an der südlichen Zusammenführung der Südbahnstrecke und der Pottendorferlinie. Durch die dadurch ermöglichte Verdichtung des öffentlichen Verkehrs leistet es somit auch einen Beitrag im Zusammenhang mit den Maßnahmen zum Klimaschutz.

## **Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Beleuchtung und Beschattung (ET)**

Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Beleuchtung und Beschattung für den Fragenbereich 1-3 feststellen, dass

sich aufgrund der vorgelegten Unterlagen sowohl in der Darstellung der geprüften Alternativen und in Bezug auf das Unterbleiben des Vorhabens (Nullvariante) keine Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin ergeben.

Für den Fachbereich Elektrotechnik (Oberleitung, EMF, Beleuchtung und Beschattung) kann festgestellt werden, dass sowohl für die Bau- und Betriebsphase die Umweltverträglichkeit des geplanten Vorhabens gegeben ist.

## **Lärm- und Erschütterungsschutz (LA)**

### Lärmschutz

Aus Sicht des Fachbereichs Lärmschutz kann zusammenfassend festgestellt werden, dass im Rahmen der durchgeführten schalltechnischen Beurteilung alle dem Stand der Technik entsprechenden relevanten Gesetze, Verordnungen und Richtlinien (SchIV, BstLärmIV, ÖAL 3-1) berücksichtigt und angewendet wurden. Die Auswirkungen der Schallimmissionen aus der Bau- und Betriebsphase, dem Schienenverkehrsbetrieb, sowie technischen Anlagen und des durch das Projekt entstehenden Anpassungen im Straßenverkehr (Pöckgasse), sowie die Wahl von geeigneten Schutzmaßnahmen sind in einer nachvollziehbaren und umfassenden Art und Weise dargestellt. Die Beurteilung der Schienenverkehrslärmimmissionen erfolgt in der gegenständlichen Untersuchung anhand der geltenden Grenzwerte gemäß SchIV. Aus Sicht des Fachbereichs Lärmschutz sind die in Abschnitt M5 definierten Maßnahmen zwingend erforderlich, um schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf das Leben und die Gesundheit von Menschen und deren Lebensräume zu verhindern oder zu verringern. Hinsichtlich der Beurteilung der Belästigung auf den Menschen wird auf das Gutachten des humanmedizinischen Sachverständigen verwiesen.

### Erschütterungsschutz

Aus Sicht des Fachbereichs Erschütterungsschutz kann zusammenfassend festgestellt werden, dass

*im Rahmen der durchgeführten erschütterungstechnischen Beurteilung alle dem Stand der Technik entsprechenden relevanten Gesetze, Verordnungen und Richtlinien (ÖNORM S 9012, ÖNORM S 9020 und RVE 04.02.04) berücksichtigt und angewendet wurden. Die Auswirkungen der Erschütterungsimmissionen aus der Bauphase und dem Schienenverkehrsbetrieb sind in einer nachvollziehbaren und umfassenden Art und Weise beschrieben. Aus Sicht des Fachbereichs Erschütterungsschutz sind die in Abschnitt M5 definierten Maßnahmen zwingend erforderlich um schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf das Leben und die Gesundheit von Menschen und deren Lebensräume zu verhindern oder zu verringern. Hinsichtlich der Beurteilung der Belästigung auf den Menschen wird auf das Gutachten des humanmedizinischen Sachverständigen verwiesen.*

### **Luft und Klima (KL)**

*Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Luft und Klima für den Fragenbereich 1-3 feststellen, dass*

*für Fachbereich Luft (Immissionen) keinen Grenzwertüberschreitungen (IG-L) zu erwarten sind. Die Zusatzbelastungen bleiben in der Bauphase bei den nächsten Anrainern geringfügig, in der Betriebsphase bleiben die Zusatzbelastungen im irrelevanten Bereich.*

*Durch zu erwartende Verkehrsverlagerung kommt es in der Betriebsphase zu einer Einsparung von klimawirksamen CO<sub>2</sub> Emission in der Höhe von -142,4 t/a durch den Betrieb und -3,298 t/a durch potentielle Verkehrsverlagerung auf die Bahn.*

### **Humanmedizin (HU)**

*Zusammenfassend lässt sich für den Fachbereich Humanmedizin festhalten, dass es bei Einhaltung der projektierten bzw. geforderten Maßnahmen sowie der Beweissicherung es gegenüber dem Nullplanfall vorhabensbedingt zu keiner Gesundheitsgefährdung oder unzumutbaren Belästigung durch Lärmimmissionen, Erschütterungen, Luftschadstoffe, elektromagnetische Felder sowie Beleuchtung/Beschattung kommt.*

### **Wasserbautechnik und Oberflächenwässer (WT)**

*Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Wasserbautechnik und Oberflächenwässer für den Fragenbereich 1-3 feststellen, dass die vorliegenden Einreichunterlagen seitens des Fachgebietes geprüft worden sind. Sie sind schlüssig und plausibel ausgearbeitet worden. Der Untersuchungsraum ist nachvollziehbar abgegrenzt, die Wirkungsfaktoren sind beschrieben und die Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser erläutert worden.*

*Die Auswirkungen auf die Oberflächengewässer sind für Bau- und Betriebsphase getrennt betrachtet worden und werden maximal als geringfügig nachteilig eingeschätzt.*

*Für die Bauphase werden Abfälle und Rückstände in entsprechender Entfernung zu den Gewässern gelagert und auf eine sorgfältige Entsorgung wird geachtet. Trennwirkungen sind für die Oberflächen durch die Baustelleneinrichtungsflächen möglich, diese werden jedoch außerhalb der HQ100 Flächen errichtet werden. Beim Abtrag der Bestandsbrücke über die Warme Fischa ist mit keinen Einschränkungen des Durchflusses zu rechnen. Infolge der Errichtung der Behelfsbrücke über die Warme Fischa ist eine Flächenbeanspruchung infolge der Situierung der Fundierungen im HQ30 Abflussbereich zu verzeichnen. Die Becken zur Vorreinigung der Bauwässer*

werden außerhalb der Hochwasserabflussflächen errichtet, sodass Retentionsraum nicht beansprucht wird. Betreffend den quantitativen Wasserhaushalt kommt es durch die anfallenden Bauwässer zu notwendigen Einleitmengen, die sich jedoch auf ca. 15 l/s begrenzen werden und entweder in die Warme Fischa oder den öffentlichen Kanal eingeleitet werden. Zur Sicherstellung der Qualität des Wasserhaushaltes werden die Bauwässer vor der Ableitung einer Vorreinigung unterzogen und auf die Einhaltung der Parameter der Allgemeinen Abwasseremissionsverordnung überprüft. Betankungen, das Aufstellen von Baufahrzeugen und die Lagerung von Bau- oder -hilfsstoffen erfolgt auf eigens ausgewiesenen und dafür geeigneten Flächen.

Im Betrieb ergeben sich die zu versorgenden Abfälle und Rückstände aus den betrieblichen Erhaltungsmaßnahmen. Die Verwendung von Herbiziden erfolgt nach den Vorgaben des seitens des Betriebes der ÖBB vorgegebenen Spritzplänen. Die errichteten Versickerungsbecken und -brunnen werden außerhalb der Hochwasserabflussflächen und der bekannten Tiefenlinien situiert. Durch den Brückenneubau über die Warme Fischa ergeben sich keine Veränderungen der lichten Weite oder des Abflussquerschnittes. Auch ein Retentionsraumverlust ist durch die Anordnung außerhalb der HQ100 Abflussflächen kaum gegeben. Durch die Vorbehandlung der abzuleitenden Oberflächenwässer nach dem Stand der Technik vor der Einleitung in den Untergrund oder in die Warme Fischa werden qualitative Auswirkungen auf den Wasserhaushalt hintangehalten. Quantitativ wird die Warme Fischa durch einzuleitende Bahnwässer beaufschlagt, allerdings wird weiterhin ein Großteil der anfallenden Wässer in den Untergrund versickert.

Die Unterlagen berücksichtigen in ihrer Gesamtheit die geltenden normativen Grundlagen und entsprechen dem geltenden Stand der Technik.

Durch die vorgesehenen Reinigungsmaßnahmen entsprechend den geltenden Standards und den ergänzenden Vermeidungs- und Verminderungsstrategien werden die ungünstigen Auswirkungen durch Emissionen auf die Oberflächengewässer weitgehend verhindert. Ein Restrisiko bleibt bestehen, hierfür wird ein entsprechender Alarmplan ausgearbeitet.

Eine Beeinträchtigung der öffentlichen Sicherheit ist nicht zu erwarten, auch sind Maßnahmen zur Vermeidung einer Behinderung des Gemeindegebrauches und der Einschränkung der Wasserversorgung geplant worden.

Die Oberflächengewässer werden nicht verlegt und es sind keine Eingriffe in Lauf, Gefälle oder Ufer geplant.

In den Planungen sind zum Schutz der Oberflächengewässer Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen für die Bauphase vorgesehen worden, sodass die Bauarbeiten keine nachhaltigen Effekte bewirken.

In den Ausarbeitungen sind wasserwirtschaftliche Planungen, Programm, Schutz- und Schongebiete untersucht worden. Das Planungsgebiet befindet sich im Grundwasserschongebiet „Wiener Neustadt und Umgebung“. Zum Schutz dieses ausgewiesenen Schongebietes sind zusätzliche Maßnahmen und Beweissicherungen seitens des Fachgutachters empfohlen bzw. als zwingend vorgeschrieben worden.

Ausgehend von einer plankonformen und fachgerechten Umsetzung des Vorhabens und unter Beachtung der zusätzlich empfohlenen und zwingend vorgeschriebenen Maßnahmen werden ungünstige Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser und eine Verschlechterung des Zustandes der Oberflächengewässer im Projektgebiet nicht erwartet. Seitens des Fachgebietes Wasserbautechnik und Oberflächenwässer wird das Einreichoperat in seiner Gesamtheit als schlüssig, plausibel und umfassend erachtet.

## **Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser (HD)**

*Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser für den Fragenbereich 1-3 feststellen, dass*

*auf Grund der gegebenen räumlichen und bahntechnischen Rahmenbedingungen sowie zur Erreichung der Projektziele (4-gleisige Einfahrt in den Bahnhof Wiener Neustadt) keine Alternativen oder Varianten möglich waren. Eine Unterlassung des Vorhabens hätte keine nennenswerten positiven oder negativen Auswirkungen auf das Grundwasser bzw. den Untergrund.*

*Im Zuge der Projektrealisierung ergeben sich positive Effekte für den Bereich Grundwasser (Grundwasserschutz) im Anlagenbetrieb durch die Sammlung, Vorreinigung und Versickerung von anfallenden Niederschlagswässern aus dem Bereich der Bahntrassen.*

*Dabei werden quantitative Aspekte (Grundwasserdotation, GW-Bilanz) und qualitative Aspekte (Grundwasserqualität, Eingriffs- und Sicherungsmöglichkeit bei allfälligen Störfällen) günstig beeinflusst. Das Brunnenschutzgebiet WB-PZ WN-37 wird auf Grund der Lage außerhalb des Grundwassereinflussbereiches und der Entfernung durch das Vorhaben nicht berührt.*

*Die fachtechnischen Grundlagen des Vorhabens zu den Untergrund- und Grundwasserverhältnissen sowie zu Wasserrechten (Grundwassernutzungen, Schongebiet) und Grundwassernutzungen (Hausbrunnen) im Projektbereich und dessen relevanten Umfeld sind in den Projektunterlagen ausführlich, nachvollziehbar und schlüssig dargestellt. Die Baumaßnahmen und die dadurch bedingten möglichen quantitativen und qualitativen Auswirkungen auf den Untergrund und die Grundwasserverhältnisse werden ebenfalls ausführlich, nachvollziehbar und schlüssig dargestellt. Die Auswirkungen betreffen kleinräumige Änderungen der quantitativen und qualitativen Grundwasserverhältnisse. In der Bauphase sind dies Einwirkungen durch Bauwasserhaltung und die Herstellung von Tiefgründungen (z.B. Bohrpfähle) mit punktuellen Eingriffen in die gesättigte Bodenzone. In der Betriebsphase sind Auswirkungen auf den Untergrund und das Grundwasser durch die Versickerung von Niederschlagswässern aus Entwässerungssystemen über Sickermulden und Schluckbrunnen gegeben.*

*Zur Vermeidung von belastenden Einflüssen auf das Grundwasser sind Maßnahmen zum Schutz des Grundwassers in der Projektdurchführung vorgesehen. Diese betreffen insbesondere die Vorreinigung der zur Versickerung gesammelten Wässer durch bioaktive Sickermulden und technische Filter vor der Versickerung über Schluckbrunnen nach dem Stand der Technik*

*Zur Darstellung und Beweissicherung des Ist-Zustandes wurden ausführliche bodenchemische, geotechnische und grundwasserchemische Analysen durchgeführt und in den Projektunterlagen dokumentiert. Hinsichtlich möglicher Auswirkungen von Unfällen und außerbetrieblichen Ereignissen werden Schutz-, Vorsorge- und Vermeidungsmaßnahmen zum Schutz des Grundwassers in den Projektunterlagen dargelegt. Die angesetzten Beweissicherungsmaßnahmen werden im Maßnahmenkatalog vertieft.*

*Die Entwicklung des Raumes hinsichtlich derzeit vorliegender wasserwirtschaftlicher Konzepte und Pläne sowie eine künftige nachhaltige Nutzung der Ressource Grundwasser wird durch das Vorhaben nicht nachteilig beeinflusst.*

*Aus Sicht des Fachgebietes Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser wird unter Berücksichtigung der Projektgrundlagen, der Darstellung der vorgesehenen Ausführung des Vorhabens, insbesondere der vorgesehenen Schutz-, Vorsorge- und Vermeidungsmaßnahmen zum Schutz des Grundwassers und der geforderten zusätzlichen Maßnahmen die Umweltverträglichkeit des Projektes festgestellt.*

## **Agrarwesen und Boden (LW)**

*Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Agrarwesen und Boden für den Fragenbereich 1-3 feststellen, dass es auf Grund der Lage im Stadtgebiet Wiener Neustadt keine direkte Betroffenheit des Fachgebietes gibt.*

### **Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt, Natur- und Baumschutz) (ÖK)**

*Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Ökologie für den Fragenbereich 1-3 feststellen, dass bei Umsetzung der im Projekt vorgesehenen und der zwingend vorzuschreibenden Maßnahmen, das Vorhaben in der Bau- und Betriebsphase für das Schutzgut biologische Vielfalt einschließlich der Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume mit vertretbaren Auswirkungen verbunden ist. Aus Sicht des Fachgebietes erfüllt das Vorhaben die Genehmigungsvoraussetzungen.*

### **Gewässerökologie (GW)**

- *Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Gewässerökologie für den Fragenbereich 1 feststellen, dass aufgrund der Bahnhofssituation keine Alternativen geprüft wurden. Dies ist aus gewässerökologischer Sicht auch nicht erforderlich, da die Mehrbelastungen durch den Streckenausbau gering sind und das mehr als drei Kilometer flussab gelegene Natura 2000 Gebiet Feuchte Ebene – Leitha-auen nicht erheblich beeinträchtigt wird.*
- *Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Gewässerökologie für den Fragenbereich 2 feststellen, dass unter Berücksichtigung der vorhabensseitig vorgesehenen und der vorgeschlagenen zusätzlichen Maßnahmen nur geringfügige Auswirkungen auf den ökologischen Zustand sowie die Tier- und Pflanzengemeinschaften der Warmen Fische und des Hammerbaches zu erwarten sind.*

### **Abfallwirtschaft (AW)**

*Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Abfallwirtschaft für den Fragenbereich 1-3 feststellen, dass*

*die ausgearbeiteten Einreichunterlagen schlüssig und nachvollziehbar sind und dass darin die Umweltverträglichkeitserklärung und die jeweiligen Fachbeiträge mit den erforderlichen Plandarstellungen enthalten sind. Für das Fachgebiet Abfallwirtschaft wurde der IST-Zustand auf Grundlage einer für das UVP-Verfahren üblichen orientierenden Erkundung der Untergrundbeschaffenheit dargelegt.*

*Auf eine Untersuchung weiterer realistischer Lösungsmöglichkeiten (Varianten) wurde infolge der vielen Zwangspunkte nachvollziehbar verzichtet. Bei einem Unterbleiben des Vorhabens (Nullvariante) würden die positiven Effekte einer allfälligen Beseitigung von Untergrundkontaminationen im Zuge der Bauarbeiten und die grundwasserschutzwirksamen Entwässerungsmaßnahmen für die Bahnwässer entfallen.*

*Auch im Falle von außerbetrieblichen Ereignissen würden sich durch die nicht dem Stand der Technik entsprechenden Entwässerungsmaßnahmen weniger Lenkungs- und Steuerungsmöglichkeiten zur Abwendung von daraus resultierenden Schäden (Maßnahmenplanung) ergeben.*

*Für das Fachgebiet Abfallwirtschaft zeigen die Untersuchungen, dass nur in einigen Bereichen des gegenständlichen Areals eine Vorbelastung des Untergrundes (oberhalb Deponieklasse*

„Baurestmassen“) vorhanden ist. Der überwiegende Teil der untersuchten Bereiche weist Material der Deponieklassen „Bodenaushub“, sowie untergeordnet die Deponieklassen „Inertabfall“ bzw. „Baurestmassen“ auf.

Für die Bauphase kann das geplante Bauvorhaben hinsichtlich der Auswirkungen auf die Bestandssituation mit „geringfügig nachteiligen“ Auswirkungen beurteilt werden. Für die Betriebsphase ergibt sich eine Beurteilung mit „keine Auswirkungen“ oder eine Verbesserung der Ausgangssituation.

Die Errichtung und der Betrieb stellen keine negative Veränderung des chemischen Bodenbestandes dar, da dieser durch die geplante Entfernung von allfälligen Kontaminationen qualitativ positiv beeinflusst wird. Die vertretbaren Auswirkungen des Vorhabens stellen bezüglich ihres Ausmaßes, ihrer Art, ihrer Dauer und ihrer Häufigkeit keine qualitativ nachteiligen Veränderungen dar. Der Boden wird in seinem Bestand bzw. in seiner Funktion nicht gefährdet.

Insgesamt sind bei der Realisierung des Projektes hinsichtlich der verbleibenden Auswirkungen in der Bauphase nur sehr geringe Restbelastungen zu erwarten. Durch das Projekt ergeben sich in der Betriebsphase keine nachhaltigen Beeinträchtigungen des Bodenbestandes im abfallwirtschaftlichen Sinn.

Der Umgang mit Abfällen, sowohl in der Bau- als auch in der Betriebsphase, wie er in den vorgelegten Unterlagen dargestellt ist, entspricht dem Stand der Technik.

Für notwendig wird die im Projekt vorgesehene baubegleitende Überwachung durch eine chemisch-technische Bauaufsicht (abfallwirtschaftliche Umweltbaubegleitung) errichtet, die die Einhaltung der abfallwirtschaftlichen Rechtsvorschriften und abfallchemischen Vorgaben und Grenzwerte während der Bauphase sicherstellt.

Im Zuge der Detailplanung aber jedenfalls vor Baubeginn ist für die anfallenden Bodenaushubmaterialien und Abbruchabfälle ein Massenlogistikkonzept zu erstellen aus dem hervorgeht wie die Materialien je nach ihrem Verunreinigungsgrad weiter zu verwerten, zu behandeln oder zu deponieren sind.

### **Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter (RP)**

Zusammenfassend lässt sich für das Fachgebiet Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter (RP) für den Fragenbereich 1-3 feststellen, dass sich hinsichtlich der Darstellung und Bewertung der Nullvariante keine Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin ergeben. Da es sich um einen Ausbau der bestehenden Eisenbahnlinie handelt, wurden bis auf die Nullvariante keine Trassenalternativen geprüft. Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher, überörtlicher und örtlicher Raumordnungsprogramme sowie Sachraumordnungsprogramme und die Flächeninanspruchnahme von Siedlungsflächen können positiv beurteilt werden. Die Flächeninanspruchnahme von Siedlungsflächen ist aufgrund der Ausbaumaßnahme äußerst gering. Das Vorhaben entspricht den in den raumordnungsrechtlichen Vorschriften festgelegten Zielsetzungen. Die nachhaltige Nutzung des Raumes bzw. der Ressourcen kann aus Sicht des Sachverständigen bestätigt werden. Das Stadtbild erfährt, wenn, dann punktuell durch neue Überführungen oder Lärmschutzwände Wirkungen – durch den dicht bebauten Siedlungsraum und die bestehenden Wirkungen des Infrastrukturvorhabens im Bestand sind keine relevanten Wirkungen zu erwarten. Sach- und Kulturgüter werden aufgrund des flächenschonenden Projektcharakters in der Betriebsphase nicht beeinträchtigt – für die Bauphase wurden Maßnahmen festgelegt, um Wirkungen zu minimieren.

Es ergeben sich keine Bedenken hinsichtlich der Umweltverträglichkeit bezogen auf die räumlichen und funktionellen Gegebenheiten und Zielsetzungen der Stadtgemeinde Wiener Neustadt.

*Belastende oder nachteilige Wirkungen in der Bau- und Betriebsphase sind aufgrund der mehrheitlich bestandsbezogenen Ausbaumaßnahmen für die behandelten Fachbereiche nicht zu erwarten, wenn die in den Unterlagen enthaltenen / beschriebenen Ausgleichs- und Begleitmaßnahmen sowie die zusätzlich definierten Maßnahmen im Bereich Raumnutzung ausgeführt werden.*

### **III.3 Parteiengehör im Rahmen der öffentlichen Auflage der Zusammenfassenden Bewertung**

Wie mit Kundmachung der öffentlichen Auflage der Zusammenfassenden Bewertung vom 26. September 2023, GZ. 2023-0.660.991, veröffentlicht am 2. Oktober, kundgemacht (siehe Punkt I.7 der Begründung) bestand bis 13. November 2023 die Möglichkeit schriftlich weitere Konkretisierungen zu Einwendungen, sonstige Stellungnahmen und Beweisanträge einzubringen oder in der mündlichen Verhandlung mündlich vorzubringen (siehe Punkt I.9). Weitere solche schriftlichen Stellungnahmen wurden bis 13. November 2023 nicht vorgebracht.

Hinsichtlich der Stellungnahme des Verkehrsarbeitsinspektorats vom 17. November 2023, elektronisch eingebracht am 17. November 2023 unter [post@bmk.gv.at](mailto:post@bmk.gv.at) (die Behördenadresse lautet wie kundgemacht jedoch nach wie vor [e2@bmk.gv.at](mailto:e2@bmk.gv.at)) wird darauf hingewiesen, dass jene aufgrund der falschen Adressierung erst am 20. November 2023 in der zuständigen Abteilung E2 und in weiterer Folge erst am 22. November 2023 beim zuständigen Sachbearbeiter eingelangt ist. Im Wesentlichen wurde in jenem Schreiben vom Verkehrsarbeitsinspektorat auf die zu berücksichtigenden Arbeitnehmerschutzbestimmungen hingewiesen und um Übermittlung der Verhandlungsakten gemäß § 12 Abs. 2 Arbeitsinspektionsgesetz 1993 ersucht.

Die Auseinandersetzung mit allfällig aufgeworfenen Rechtsfragen erfolgt unter Punkt VI. der Bescheidbegründung.

### **III.4 Parteiengehör im Rahmen der mündlichen Verhandlung**

**III.4.1.** Wie mit Kundmachung vom 26. September 2023, GZ. 2023-0.660.991, veröffentlicht am 2. Oktober, kundgemacht (siehe Punkt I.7 der Begründung) wurde am 21. November 2023 eine mündliche Verhandlung abgehalten (siehe Punkt I.9), welche insbesondere der endgültigen Abklärung des maßgeblichen Sachverhalts zu den Umweltauswirkungen des eingereichten Vorhabens, dessen Vereinbarkeit mit den Rechtsvorschriften sowie zur Erörterung der im bisherigen Verfahren geäußerten Bedenken, diene.

**III.4.2.** Nachdem bis 13. November 2023 keine weiteren Vorbringen schriftlich eingebracht wurden (siehe Punkt I.8) konnten solche im Zuge der mündlichen Verhandlung (von den Sachverständigen fachlich) auch nicht beantwortet und als Beilagen zur Verhandlungsschrift genommen werden.

**III.4.3.** Den an der mündlichen Verhandlung teilnehmenden Beteiligten wurde wie kundgemacht die Gelegenheit geboten, Fragen an die Behörde, die Sachverständigen und Planer bzw. Ersteller der Umweltverträglichkeitserklärung sowie die Vertreter der ÖBB-Infrastruktur AG als Projektwerberin zu stellen bzw. ergänzende Einwendungen zu erheben.

Dabei wurde um den ordnungsgemäßen Ablauf der Amtshandlungen gewährleisten zu können die konkrete Behandlung des Bauvorhabens einschließlich der Parteien- und Beteiligtenvorbringen nach Fachbereichen gegliedert.

**III.4.4.** Zum Ermittlungsgehalt der mündlichen Verhandlung ist festzuhalten, dass die UVP-Sachverständigen im Zuge der öffentlichen mündlichen Verhandlung grundsätzlich nicht von ihren in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen dokumentierten fachlichen Positionen abgewichen sind. Im Zuge der mündlichen Verhandlung haben diese jedoch Adaptierungen beziehungsweise Präzisierungen von einzelnen Maßnahmen vorgenommen. Das in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen gezogene fachliche Resümee, wonach das gegenständliche Vorhaben bei projektgemäßer Ausführung und Einhaltung der vorgeschriebenen Auflagen und Befristungen den maßgeblichen öffentlichen Interessen nicht entgegensteht und mit den einschlägigen Genehmigungsvoraussetzungen vereinbar ist, wurde bestätigt.

**III.4.5.** Seitens des Verhandlungsleiters konnte daher aufgrund vorliegender Entscheidungsreife das Ermittlungsverfahren gemäß § 39 Abs. 3 AVG iVm § 16 Abs. 3 UVP-G 2000 für geschlossen erklärt werden mit der Wirkung, dass neue Tatsachen und Beweismittel nicht mehr vorgebracht werden können. Den dem entgegenstehenden im bisherigen Verfahren und in der mündlichen Verhandlung vorgebrachten Anträgen wurde demnach nicht stattgegeben. Für Näheres wird auf Punkt I.9 der Begründung sowie auf die Verhandlungsschrift verwiesen.

Die Auseinandersetzung mit allfällig aufgeworfenen Rechtsfragen erfolgt unter Punkt VI. der Bescheidbegründung.

### **III.5 Übermittlung der Verhandlungsschrift und Mitteilungen, Stellungnahmen und Anträge nach der Verhandlung**

Es langten nach der mündlichen Verhandlung keine Einwendungen wegen Unvollständigkeit und Unrichtigkeit der Verhandlungsschrift gemäß § 14 Abs. 3 AVG bei der ho. Behörde ein.

Hinsichtlich der Stellungnahme des VAI vom 17. November wird auf Punkt III.3 verwiesen.

Neue Tatsachen und Beweismittel, die eine Wiederaufnahme des Ermittlungsverfahrens erforderlich gemacht hätten, wurden nicht vorgebracht.

## **IV. Festgestellter Sachverhalt**

Das Ermittlungsergebnis der ho. Behörde hinsichtlich des Verfahrens gemäß UVP-G 2000 (Umweltverträglichkeitsprüfung und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren zum konkret eingereichten Vorhaben) stützt sich auf die Antragsunterlagen zum eingereichten Vorhaben (einschließlich der Umweltverträglichkeitserklärung/UE und der materiellrechtlichen Einreichunterlagen nach HIG [Trassenpläne], EibG [Bauentwurf und Gutachten gemäß § 31a EibG] und WRG [Technischer Bericht und Pläne]), die im Zuge des Verfahrens seitens der ho. Behörde auf Anfrage der behördlich bestellten Sachverständigen nachgefordert und von Projektwerberin vorgelegten ergänzenden Auskünfte gemäß § 24c Abs. 6 UVP-G 2000, die im Zuge des



Trassen-Anhörungsverfahrens eingebrachten Stellungnahmen und Einwendungen, die Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen vom 8. September 2023 inkl. der fachlichen Beantwortung der eingebrachten Stellungnahmen und Einwendungen durch die Sachverständigen (Fragenbereich 4 der Zusammenfassenden Bewertung) und auf die Verhandlungsschrift zur mündlichen Verhandlung vom 21. November 2023.

Für weitere detaillierte Feststellungen siehe auch die Erwägungen zu den Genehmigungsvoraussetzungen unter dem nachfolgenden Punkt V.

#### **IV.1 Zur Beschreibung des Vorhabens (Projektabschnitte und –bestandteile, Standortgemeinden, Bauabschnitte, Bauzeit)**

Das gegenständliche Hochleistungsstreckenbauvorhaben „*Wiener Neustadt Hbf Nordkopf – Errichtung 4-gleisige Einfahrt*“ (an den ÖBB-Strecken 10501 (Wien Hbf – Graz – Spielfeld-Strass; Südstrecke) von km 46,131 - km 48.453 sowie Strecke 10601 (Wien Meidling - Wiener Neustadt Hbf; Pottendorfer Linie) von km 48,485 - km 49,438 (Streckenende)) liegt im Gemeindegebiet der Standortgemeinde Wiener Neustadt und umfasst im Wesentlichen folgende Projektabschnitte und -bestandteile:

- Auf der **Pottendorfer Linie** erfolgt ab km 48,485 eine Linienverbesserung des Linksbogens auf dem bestehenden Planum. Zusätzlich wird – zur Ermöglichung einer Fahrgeschwindigkeit von 120 km/h – die Überhöhung von derzeit 105 mm auf 155 mm vergrößert.
- Die bestehende Eisenbahnkreuzung Badener Straße wird vorab im Juni 2023 außer Betrieb genommen und im August 2023 aufgelassen und ist damit *nicht* Einreichgegenstand.
- Die Brücke über die B 17 Wiener Straße in km 48,495 sowie die Brücke über die Gemeindestraße Pernerstorferstraße in km 48,959 verbleiben im Bestand.
- Auf der Südstrecke beginnt der Umbau bei km 46,131 mit einer Lagekorrektur der beiden Hauptgleise auf bestehendem Planum bis ca km 46,400. Ab hier beginnt der viergleisige Bereich mit einer kompletten Erneuerung des Ober- und Unterbaus.
- Die Zulegung eines vierten Gleises bedingt eine Verbreiterung des bestehenden Bahnkörpers in Dammlage links der Bahn ab ca km 49,470 (Pottendorfer Linie).
- Die Strecke 10601 endet bei km 49,438. Ab hier werden die beiden ankommenden Gleise 1 und 2 der Strecke 10601 als Gleis 1 und 2 der Strecke 10501 weitergeführt. Der abgehende Kilometer beider Gleise ist hier mit km 46,621 festgelegt.
- Die im Folgenden angegebenen Kilometrierungen beziehen sich somit auf die Strecke 10501 (**Südstrecke**).
- Die ab km 46,804 benötigten Stützmauern werden bis zur Unterführung der Kollonitschgasse in km 47,985 parallel zur Bahn geführt.
- Die Brücke über die Fischauer Gasse (km 46,972) sowie die Brücke über die Warme Fischa (km 47,256) werden komplett erneuert.
- Die Straßenunterführung Pöckgasse in km 47,720 wird neu errichtet und die Pöckgasse abgesenkt.
- Die Brücken im Bereich der Straßenunterführung Kollonitschgasse werden links und rechts der Bahn verbreitert. Der bestehende Fußgängersteg links der Bahn wird abgetragen und in neuer Lage wiedererrichtet, ebenso die Geh- und Radwegbrücke rechts der Bahn.

- Die Lärmschutzwände rechts der Bahn vom Projektanfang bis ca km 47,720 (Pöckgasse) verbleiben im Bestand. Zudem ist in bestimmten Abschnitten links und rechts der Bahn die Errichtung von neuen Lärmschutzwänden vorgesehen.
- Im gesamten Bereich mit Unterbauerneuerung wird ein Entwässerungssystem errichtet.
- Aufgrund der neuen Gleiskonfiguration müssen die Bahnsteigenden im Hbf Wiener Neustadt in ihrer Lage und in ihrer Länge leicht angepasst werden.
- Das Vorhaben sieht zudem die Errichtung von vier Weichenheizstationen vor, wobei die bestehende Weichenheizstation auf der Strecke 10601 in km 49,393 abgetragen wird.

Das Vorhaben besteht aus den im Spruchpunkt II. angeführten Unterlagen.

Auf die Beschreibung des Vorhabens in der Einlage „Technischer Bericht Streckenplanung“, ON 412, AMU212-EB-SBNÖSP-00-0012, sowie auf das Inhaltsverzeichnis, ON 410.1, AMU212-EB-SBNÖSP-00-0001 gemäß EBEV iVm § 31b Abs. 2 EisbG wird hingewiesen.

Die Projektwerberin gibt in der Einlage „Technischer Bericht – Bauablauf“ (ON 432.1) an, welche Bauphasen (aufgeteilt in 2 Hauptphasen mit mehreren untergeordneten Bauphasen) vorgesehen sind. Die Baudauer teilt sich auf 3 Jahre auf (Jahre 2024 – 2026 laut UVE, Seite 22).

Hinsichtlich der Zugsicherung führt die Projektwerberin im Antrag aus, dass auf den vom gegenständlichen Vorhaben betroffenen Teilen des Streckennetzes der ÖBB die sicherungstechnische Ausrüstung aktuell mit PZB gegeben ist und die während der Baudurchführung notwendigen Betriebe mit dem vorhandenen System gesichert werden. Für die Umstellung der Sicherungsausrüstung der Südstrecke und der Pottendorfer Linie auf ETCS Level 2 merkt die Projektwerberin an, dass jene nicht Vorhabens- oder Antragsgegenstand ist, sondern für jene ein gesondertes Kontextprojekt vorgesehen ist, welches eingebettet in die Gesamtstrategie zur Aufrüstung der Strecken zwischen Wiener Neustadt und Mürzzuschlag bzw. im Zusammenhang mit der Neuerrichtung eines RBC (einschließlich aller durch dieses bediente Strecken) erfolgen müsse. Die Antragstellerin geht aufgrund der aktuellen Zeitpläne davon aus, dass die hier gegenständlichen Streckenabschnitte zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme bereits mit ETCS Level 2 ausgerüstet sein werden.

## IV.2 Zum Trassenverlauf

Der Trassenverlauf richtet sich dabei nach den Antragsunterlagen zur Trassengenehmigung (siehe Einlagen in Teil 4 „materienrechtliche Unterlagen / Unterlagen gem. HIG“; siehe auch unter Spruchpunkt I.2):

- **400.1** \_AMU212-TV-SBNÖSP-00-0001 Trassenverlaufsbericht
- **400.2** \_AMU212-TV-SBNÖSP-02-0002 Trassenverlaufsplan Blatt 1
- **400.3** \_AMU212-TV-SBNÖSP-02-0003 Trassenverlaufsplan Blatt 2
- **400.4** \_AMU212-TV-SBNÖSP-02-0004 Trassenverlaufsplan Blatt 3

Vom gegenständlichen Trassenverlauf sind umfasst:

- Änderungen an der Pottendorfer Linie (ÖBB-Strecke 106 01) von km 48,485 - km 49,438 (Streckenende)

- Änderungen an der Südstrecke (ÖBB-Strecke 10501) von km 46,131 - km 48.453

### IV.3 Zu den Projektzielen und den öffentlichen Interessen am Vorhaben

#### IV.3.1 Projektziele

**IV.3.1.1** Die Projektwerberin bzw. Antragstellerin ist die ÖBB-Infrastruktur AG. Gemäß § 31 Abs. 1 Bundesbahngesetz, BGBl. Nr. 825/1992 idF BGBl. I Nr. 231/2021, ist Aufgabe der ÖBB-Infrastruktur AG insbesondere die eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens, in dem eine bedarfsgerechte und sichere Schieneninfrastruktur (einschließlich Hochleistungsstrecken) geplant, gebaut, instandgehalten (d. i. Wartung, Inspektion, Entstörung, Instandsetzung und Reinvestition), bereitgestellt und betrieben wird; weiters können auch Verschubleistungen erbracht werden. Zudem ist gemäß Abs. 3 die ÖBB-Infrastruktur AG auch zur Planung und zum Bau von sonstigen Infrastrukturvorhaben berechtigt, sofern hierfür die Kostentragung durch Dritte sichergestellt ist.

**IV.3.1.2** Gemäß § 19 Abs. 1 EisbG ist das Eisenbahninfrastrukturunternehmen verpflichtet die Eisenbahn unter Berücksichtigung der Sicherheit, der Ordnung und der Erfordernisse des Betriebs der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn zu bauen, zu erhalten und zu ergänzen.

**IV.3.1.3** Die konkreten Ziele (und die dafür eingesetzten Mittel) für das gegenständliche Projekt sind insbesondere eisenbahnbetrieblicher Natur und lassen sich wie folgt zusammenfassen (siehe Antrag, in der Umweltverträglichkeitserklärung (ON 201), Seite 11f, Punkt 1.1.1 und in der Zusammenfassen Bewertung):

- Einhaltung der Gesamtverkehrsstrategie (ITF)
- Betrieblich hochqualitative Koordination von mehreren Strecken im verkehrsstrategisch wichtigen Knoten Wiener Neustadt
- Bereinigung bestehender und zu erwartender kapazitärer Engpässe
- Anpassung an geänderte Gleis- und Weichenkonfigurationen durch Ausbau der Pottendorfer Linie
- Ermöglichung optimaler Umsteigebeziehungen im und auch zwischen Fern-, Regional- und S-Bahn-Verkehr im Hbf. Wiener Neustadt
- Vermeidung betrieblicher Einschränkungen im Abweichungsfall (z.B. Instandhaltung, Unfall, Betriebsstörung)
- Schaffung von Fahrzeitreserven
- Errichtung einer viergleisigen Einfahrt in den Nordkopf des Hbf. Wiener Neustadt mit doppelten Weichenverbindungen durch Zulegung eines vierten Gleises für die Pottendorfer Linie im bisherigen dreigleisigen Abschnitt (derzeitiger Bestand: Derzeit besteht durch die dreigleisige Einfahrt in den Hbf Wiener Neustadt – bestehend aus der zweigleisigen Südbahn (Strecke 10501) und der eingleisigen Pottendorfer Linie (Strecke 10601) – im Bereich Bahn-km 46,5 bis zum Beginn der Weichenstraße des Hauptbahnhofs ein kapazitärer Engpass)
- Verlegung von Systemtrassen des Personenfernverkehrs von der Südstrecke auf die Pottendorfer Linie

- Sinnvolle Sortierung der Zuggattungen (Regionalzüge, Güterzüge und Fernzüge werden den Bahnsteigen richtig zugeführt und optimale Umsteigebeziehungen für Fern-, Regional- und S-Bahn-Verkehre im Hbf Wiener Neustadt beschaffen)
- Errichtung von Parallelfahrmöglichkeiten bei Ein- und Ausfahrten
- Herstellung von Redundanzen der möglichen Fahrstraßen bei Einzelstörungen (z.B. Weichenstörung) um größere Betriebseinschränkungen zu vermeiden
- Erhöhung der VzG-Geschwindigkeit im Einfahrtsbogen der Pottendorfer Linie zwischen ca. Bahn-km 48,5 und km 49,2
- Erhöhung des VzG im Einfahrtsbereich Wr. Neustadt Nordkopf der Pottendorfer Linie (Strecke 106 01) auf 120 km/h
- Schaffung einer effizienten Anlagendimensionierung des Knoten-Bahnhofs Wiener Neustadt
- Bahnsteiglängen Anpassung der Inselbahnsteige 2-3 und 4-5 auf jeweils 420 m,
- Erneuerung von Bestandsanlagen, die das Ende ihrer Lebensdauer erreicht haben.
- Sicherstellung der betrieblichen Qualität durch entsprechende Weichenverbindungen

**IV.3.1.4** Hinsichtlich dem Erfordernis des Infrastrukturprojekts zur Erreichung dieser Ziele wird auf die Beantwortung der Frage 2 im Fragenbereich 1 der Zusammenfassenden Bewertung verwiesen, wonach aus Sicht des Sachverständigen für Eisenbahnwesen aus bautechnischer Sicht inkl. Eisenbahnkreuzungen sowie Straßenbau und –verkehr (ST) das Projekt erforderlich ist, um die Ziele zu erreichen. Die TEN-Leitlinien werden eingehalten. Laut Sachverständigem für Eisenbahnwesen aus betrieblicher Sicht (EB) stellt das gegenständliche Projekt einen wesentlichen Teil der beabsichtigten Kapazitätsverbesserung für den Schienenverkehr in der Ostregion dar (Prognose 2035 mit hinkünftigen Zugzahlen von 289 Zügen auf der Pottendorferlinie und 246 Zügen auf der Südbahn, insgesamt also 535 Zügen/24 h; nicht 700 Züge wie im Antrag und in der UVE angegeben) und fügt sich damit in das laufende Ausbauprogramm ein. Dabei ist entscheidendes Kriterium eine Kantenfahrzeit von 30 Minuten zwischen Wien und Wiener Neustadt. Aus Sicht des Sachverständigen für Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft und Ortsbild, Sach- und Kulturgüter (RP) wird zudem die Entwicklung einer nachhaltigen Mobilität von Personen und Gütern, entsprechend den Zielen der Europäischen Union, ermöglicht.

**IV.3.1.5** Hinsichtlich dem Unterbleiben des Vorhabens (Nullvariante) wird auf die Beantwortung der Frage 3 im Fragenbereich 1 der Zusammenfassenden Bewertung verwiesen, wonach in jenem Fall die mit dem Projekt verbundenen Umweltauswirkungen nicht entstehen, aber auch die Ziele des Projekts (und Wirkungen der damit verbundenen Umweltmaßnahmen) nicht lukriert werden können. Laut Sachverständigem für Eisenbahnwesen aus betrieblicher Sicht (EB) lässt die derzeitige Gleiskonfiguration des Nordkopfes des Bahnhofs Wiener Neustadt voneinander unabhängige gleichzeitige Ein- und Ausfahrten in den Bahnhof nicht zu. Die beabsichtigte Steigerung des Verkehrsaufkommens in diesem Knoten um etwa 35 % gemäß der Prognose 2035 würde ohne Änderung der Infrastruktur negative Auswirkungen auf die betriebliche Abwicklung in diesem Knoten hervorrufen, da insbesondere im Regelbetrieb das Gleis 1 der Südbahn zwischen der Weiche 203 und der Weiche 2 von Zügen aus Wr. Neustadt in Richtung Südbahn nach Norden und von Zügen der Pottendorferlinie in Richtung Süden gemeinsam benützt werden müsste.

**IV.3.1.6** Als weiteres Projektziel soll der Bau des gegenständlichen Vorhabens während der gesamten Bauzeit unter Aufrechterhaltung des Bahnbetriebs möglichst uneingeschränkt aufrecht erhalten bleiben, wobei zwei Gleise immer in Betrieb zu halten sind (siehe Einlage „Technischer Bericht – Bauablauf“ (ON 432.1)).

**IV.3.1.7** Verwiesen wird hinsichtlich der Projektziele auch auf die Gutachterliche Schlussfolgerung der Sachverständigen (insbesondere jener beiden für Eisenbahnbetrieb) zum Fragenbereich 1 der Zusammenfassenden Bewertung (Alternativen, Varianten, Nullvarianten) und unter Punkt III.1.1.2 der Begründung des gegenständlichen Bescheids.

### **IV.3.2 Öffentliches Interesse am Vorhaben**

**IV.3.2.1** Wie bereits zur Zuständigkeit ausgeführt betrifft das gegenständliche Vorhaben Teile der Eisenbahnstrecke „Wien (einschließlich Terminal Inzersdorf) – Pottendorf – Wiener Neustadt“ (ÖBB-Strecke 106 01, sog. „Pottendorfer Linie“), welche mit 1. Verordnung der Bundesregierung zum Hochleistungsstreckengesetz (HIG) vom 27. Juli 1989 (BGBl 1989/370) zur Hochleistungsstrecke erklärt wurde sowie Teile der Strecke „Raum Wien – Baden – Gloggnitz“ (Strecke 10501, „Südstrecke“), welche mit 2. Verordnung zum HIG der Bundesregierung vom 19. Dezember 1989 (BGBl. Nr. 675/1989) zur Hochleistungsstrecke erklärt wurde.

Die Erklärung zur Hochleistungsstrecke setzt gemäß § 1 Abs. 1 HIG voraus, dass der betroffenen Eisenbahnstrecke besonderen Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr mit internationalen Verbindungen oder für den Nahverkehr zukommt, womit im Allgemeinen bereits aus diesem Gesichtspunkt davon auszugehen ist, dass auch das gegenständliche Vorhaben im öffentlichen Interesse liegt.

**IV.3.2.2** Die gegenständlichen Hochleistungsstreckenabschnitte sind zudem als Teil des europäischen Eisenbahnnetzes auch solche des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN) mit den entsprechend vorgegebenen Zielen und Prioritäten (EU-Verordnungen und EU-Richtlinien wie TEN-Leitlinien zum Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr, Richtlinien und technische Spezifikationen über die Interoperabilität, etc).

Das gegenständliche Projekt ist Teil des Ausbaues des Baltisch-Adriatischen-Korridors zwischen der Ostsee und der Adria und liegt im Kernnetz der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V, EU-Verordnung Nr.1315/2013).

**IV.3.2.3** Vorhaben des Eisenbahnbaus nach § 23b UVP-G 2000 sind gemäß § 2 Abs. 7 UVP-G 2000 auch Vorhaben der Energiewende, welche wiederum gemäß § 24f Abs. 4 letzter Satz UVP-G 2000 als Vorhaben in hohem öffentlichen Interesse gelten.

Aus den Erläuterungen zur UVP-G-Novelle 2023 (ErläutRV BlgNR 1901 GP 27 kundgemacht mit BGBl. I Nr. 26/2023) ist zu entnehmen, dass der Bahnausbau für eine Sicherstellung eines guten öffentlichen Verkehrsnetzes notwendig und voranzutreiben ist, Vorhaben des Eisenbahnausbaus zugleich Vorhaben der Energiewende sind und der Bahnausbau notwendig ist, um die Treibhausgasemissionen durch den Verkehr zu reduzieren und mehr Individual- sowie Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern.

Die vor dem Hintergrund der Energiewende hervorzuhebenden öffentlichen Interessen am gegenständlichen Vorhaben lassen sich va in Hinblick auf die vom Vorhaben verfolgten Ziele wie folgt zusammenfassen:

- Direkte Konkurrenz mit dem hochrangigen Straßennetz (Autobahnen, Schnellstraßen, Bundesstraßen) aufgrund des Erreichens von ähnlichen Fahrzeiten,
- und damit Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene,
- Ausbau jenes Verkehrsträgers, der mit der vergleichsweise besten CO<sub>2</sub>-Bilanz verbunden ist, und damit Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Fußabdruckes der relevanten Verkehrsströme

#### **IV.4 Zur Umweltverträglichkeitsprüfung und den Auswirkungen des Vorhabens**

Für das gegenständliche Hochleistungsstreckenbauvorhaben wurde eine Umweltverträglichkeitsprüfung und ein teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren gemäß UVP-G 2000 beantragt und durchgeführt.

Die Aufgaben der Umweltverträglichkeitsprüfung sind gemäß § 1 UVP-G 2000 unter Beteiligung der Öffentlichkeit, auf fachlicher Grundlage die Auswirkungen eines Projektes auf Menschen und die biologische Vielfalt einschließlich der Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume, Fläche und Boden, Wasser, Luft und Klima, Landschaft sowie Sach- und Kulturgüter festzustellen, zu beschreiben und zu bewerten, 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, die Vor- und Nachteile der von der Projektwerberin geprüften Alternativen sowie die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens darzulegen und die umweltrelevanten Vor- und Nachteile der von der Projektwerberin geprüften Standort- oder Trassenvarianten berücksichtigen. Absehbare Entwicklungen wurden berücksichtigt.

Der maßgebliche Sachverhalt zur gegenständlich durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung ergibt sich aus den von der Projektwerberin vorgelegten Unterlagen (siehe in den Einreichunterlagen insbesondere die „Umweltverträglichkeitserklärung“, ON 201), aus von der Projektwerberin vorgelegten ergänzenden Auskünften gemäß § 24c Abs. 6 UVP-G 2000, aus der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen (Fragenbereich 2 „Auswirkungen des Vorhabens, Maßnahmen, Kontrolle“) sowie die darin erfolgte Auseinandersetzung mit den eingebrachten Stellungnahmen und Einwendungen (Fragenbereich 4 der Zusammenfassenden Bewertung) und der Verhandlungsschrift zur mündlichen Verhandlung vom 21. November 2023.

Im Ergebnis konnte festgestellt werden, dass unter der Voraussetzung, dass die in der Umweltverträglichkeitserklärung und in den technischen Unterlagen bereits enthaltenen und die von den behördlich beigezogenen Sachverständigen als zusätzlich für zwingend erforderlich erachteten Maßnahmen berücksichtigt werden, die Umweltverträglichkeit im Sinne einer umfassenden und integrativen Gesamtschau und somit die Zulässigkeitsvoraussetzungen gemäß UVP-G 2000 vorliegen.

#### **IV.5 Zum maßgeblichen Sachverhalt nach den Materiengesetzen**

Hinsichtlich der ermittelten maßgeblichen Sachverhalte nach den mitanzuwendenden bundesgesetzlichen Genehmigungskriterien (nach Eisenbahngesetz, Hochleistungsstreckengesetz, Wasserrechtsgesetz) wird auf die Ausführungen unter Punkt V. „Erwägungen zu den Genehmigungsvoraussetzungen“ verwiesen.

## V. Erwägungen zu den Genehmigungsvoraussetzungen

### V.1 Genehmigung nach § 24f Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000)

Die maßgeblichen Bestimmungen und Genehmigungsvoraussetzungen nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993 idF BGBl. I Nr. 26/2023 (idGF) lauten folgendermaßen (auszugsweise):

**§ 24f. (1)** *Genehmigungen (Abs. 6) dürfen nur erteilt werden, wenn im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge zu den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften zusätzlich nachstehende Voraussetzungen erfüllt sind:*

1. *Emissionen von Schadstoffen, einschließlich der Treibhausgase Kohlenstoffdioxid (CO<sub>2</sub>), Methan (CH<sub>4</sub>), Distickstoffoxid (N<sub>2</sub>O), teilhalogenierte Fluorkohlenwasserstoffe (HFKW), perfluorierte Kohlenwasserstoffe (P FKW), Schwefelhexafluorid (SF<sub>6</sub>) und Stickstofftrifluorid (NF<sub>3</sub>), 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.*

*Der Entscheidung sind die vom Vorhaben voraussichtlich ausgehenden Auswirkungen zugrunde zu legen.*

**(1a)** *Die Zustimmung Dritter ist insoweit keine Genehmigungsvoraussetzung, als für den betreffenden Teil des Vorhabens in einer Verwaltungsvorschrift die Möglichkeit der Einräumung von Zwangsrechten vorgesehen ist.*

**(2)** *Wird im Einzelfall durch die Verwirklichung des Vorhabens ein wesentlich größerer Kreis von Nachbarn bestehender Verkehrsanlagen dauerhaft entlastet als Nachbarn des Vorhabens belastet werden, so gilt die Genehmigungsvoraussetzung des Abs. 1 Z 2 lit. c als erfüllt, wenn die Belästigung der Nachbarn so niedrig gehalten wird, als dies durch einen im Hinblick auf den erzielbaren Zweck wirtschaftlich vertretbaren Aufwand erreicht werden kann. Bestehen besondere Immissionsschutzvorschriften, so ist insoweit die Gefährdung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. a und die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. c nach diesen Vorschriften zu beurteilen.*

**(3)** *Die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung (insbesondere Umweltverträglichkeitserklärung, Umweltverträglichkeitsgutachten oder zusammenfassende Bewertung, Stellungnahmen, einschließlich der Stellungnahmen und dem Ergebnis der Konsultationen nach § 10, Ergebnis einer allfälligen öffentlichen Erörterung) sind in der Entscheidung zu berücksichtigen.*

*Durch geeignete Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen, Ausgleichsmaßnahmen oder sonstige Vorschriften, insbesondere auch für Überwachungsmaßnahmen für erhebliche nachteilige Auswirkungen, Mess- und Berichtspflichten, ist zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beizutragen. Die Überwachungsmaßnahmen sind nach Art, Standort und Umfang des Vorhabens sowie Ausmaß seiner Auswirkungen auf die Umwelt angemessen festzulegen, die aufgrund der mitanzuwendenden Verwaltungsvorschriften notwendigen Maßnahmen sind hierbei zu berücksichtigen.*

*(4) Ergibt die Gesamtbewertung, dass durch das Vorhaben und seine Auswirkungen, insbesondere auch durch Wechselwirkungen, Kumulierung oder Verlagerungen, unter Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen, insbesondere des Umweltschutzes, schwerwiegende Umweltbelastungen zu erwarten sind, die durch Auflagen, Bedingungen, Befristungen, sonstige Vorschriften, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen nicht verhindert oder auf ein erträgliches Maß vermindert werden können, ist der Antrag abzuweisen. Bei Vorhaben der Energiewende darf eine Abweisung nicht ausschließlich aufgrund von Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds erfolgen, wenn dies im Rahmen einer strategischen Prüfung Verkehr geprüft wurde. Im Rahmen dieser Abwägung sind auch relevante Interessen der Materiengesetze oder des Gemeinschaftsrechts, die für die Realisierung des Vorhabens sprechen, zu bewerten. Dabei gelten Vorhaben der Energiewende als in hohem öffentlichen Interesse.*

#### **V.1.1 Zu § 24f Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000**

Gemäß der Genehmigungsvoraussetzung § 24f Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 sind Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik zu begrenzen. Unter „Emissionen von Schadstoffen“ im Sinne dieser Bestimmung sind vom Vorhaben (seinen Anlagen) ausgehende feste (z.B. Staub; soweit es sich nicht um Abfälle im Sinne der lex specialis des § 24f Abs. 1 Z 3 handelt), flüssige oder gasförmige Stoffe aller Art, soweit sie zu einer Abweichung von der natürlichen Zusammensetzung der freien Luft oder des Wassers der Vorflut in biologischer, chemischer oder physikalischer (Temperatur) Hinsicht führen, zu verstehen. Lärmemissionen, Schall- oder elektromagnetische Wellen, Abwärme und Geruch oder Strahlungen sind nicht als Emissionen von Schadstoffen zu verstehen, wohl aber Treibhausgase wie CO<sub>2</sub> (vgl. *Ennöckl/Raschauer/Bergthaler*, Kommentar zum UVP-G, 3. Auflage, Rz 34 zu § 17).

Zu der Genehmigungsvoraussetzung des § 24f Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 (Begrenzung der Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik) ist festzuhalten, dass das gegenständliche Hochleistungsstreckenbauvorhaben von mehreren Sachverständigen begutachtet wurde. Die Auswirkungen wurden nach dem Stand der Technik und dem Stand der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften geprüft und beurteilt.

Die Sachverständigen stellen, in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen (siehe auch unter Punkt III.1. der Begründung), fest, dass aus fachlicher Sicht

- die aus Sicht der Projektwerberin vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen grundsätzlich plausibel und nachvollziehbar sind.
- sich keine relevanten maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin ergeben.
- die Auswirkungen des Vorhabens, insbesondere hinsichtlich der relevanten Einflussfaktoren ausreichend dargestellt sind



- die Darlegungen in der UVE und in den Technischen Unterlagen des Bauentwurfs dem Stand der Technik und der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften entsprechen.

Die UVP-Behörde geht im Hinblick das durchgeführte Ermittlungsverfahren und insbesondere auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen der Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen davon aus, dass – durch die im Projekt enthaltenen sowie von den von der Behörde beigezogenen Sachverständigen vorgeschlagenen zwingenden Maßnahmen – die mit dem Vorhaben verbundenen Emissionen in der Bau- und Betriebsphase entsprechend dem Stand der Technik begrenzt werden und damit die Genehmigungsvoraussetzung des § 24f Abs. 1 Z 1 lit a UVP-G 2000 als erfüllt betrachtet werden kann.

### **V.1.2 Zu § 24f Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000**

#### **V.1.2.1 Schutzgut Mensch – Leben und Gesundheit (§ 24f Abs. 1 Z 2 lit. a UVP-G 2000)**

Gemäß der Genehmigungsvoraussetzung des **§ 24f Abs. 1 Z 2 lit. a UVP-G 2000** sind Immissionen auf zu schützende Güter möglichst gering zu halten, wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die das Leben oder die Gesundheit von Menschen gefährden.

Maßgeblich für die Beurteilung der Vorhabenswirkungen auf den Menschen im Untersuchungsraum sind insbesondere die Belastungen durch Wirkfaktoren Lärm, Erschütterungen, Luftschadstoffe (und Staub), elektromagnetische Felder (EMF) und Lichtimmissionen (Beleuchtungs- und Beschattungsverhältnisse) sowohl in der Bauphase als auch in der Betriebsphase und unter Berücksichtigung der von der Projektwerberin bereits im Projekt vorgesehenen und aller in der gegenständlichen zusammenfassenden Bewertung vom jeweilig für den Teilfachbereich zuständigen Sachverständigen zusätzlich vorgeschlagenen bzw. als zwingend geforderten Maßnahmen (insb. aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen, erschütterungstechnische Schutzmaßnahmen, EMF- bzw. feldmindernde Maßnahmen) entsprechend den geltenden Gesetzen, Normen, Verordnungen und Richtlinien (Einhaltung des Stands der Technik) geprüft. Siehe hierzu die Beantwortung der Fragen M2.1 bis M2.5 [je Wirkfaktor], Seite 72ff, in der zusammenfassenden Bewertung.

Aufbauend auf den Ausarbeitungen der genannten Teilfachgebiete wurde vom Sachverständigen für Humanmedizin das Vorhaben hinsichtlich der Gefährdung oder Schädigung der menschlichen Gesundheit geprüft und konnte dabei von ihm bestätigt werden, dass die Immissionsbelastung der zu schützenden Güter im Sinne des Immissionsminimierungsgebots gemäß § 24f Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 möglichst gering gehalten wird (siehe Zusammenfassenden Bewertung Seite 83ff zu Frage M4.1).

Gemäß **§ 24f Abs. 2 UVP-G 2000** ist die Gefährdung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. a und die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. c bei Bestehen besonderer Immissionsschutzvorschriften nach diesen zu beurteilen und wird in diesem Zusammenhang auf die Ausführungen zur Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung unter Punkt V.1.2.5 verwiesen.

Zusammengefasst geht die UVP-Behörde im Hinblick auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen der Sachverständigen im Zuge des Verfahrens (insb. in der zusammenfas-

senden Bewertung der Umweltauswirkungen) davon aus, dass – durch die im Projekt enthaltenen sowie von den von der Behörde beigezogenen Sachverständigen vorgeschlagenen zwingenden Maßnahmen – Immissionen möglichst gering gehalten bzw. jedenfalls jene vermieden werden, die das Leben oder die Gesundheit von Menschen gefährden und damit die Genehmigungsvoraussetzung des § 24f Abs. 1 Z 2 lit a UVP-G 2000 im Hinblick auf das Schutzgut Mensch (Leben und Gesundheit) als erfüllt betrachtet werden kann.

#### **V.1.2.2 Schutzgut Mensch - Eigentum oder sonstige dingliche Rechte (§ 24f Abs. 1 Z 2 lit. a UVP-G 2000)**

Gemäß der Genehmigungsvoraussetzung des **§ 24f Abs. 1 Z 2 lit. a UVP-G 2000** sind Immissionen auf zu schützende Güter gering zu halten, wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden.

Aus Sicht des Fachgebiets Erschütterungsschutz (siehe Zusammenfassende Bewertung, Seite 262, Frage S4.1) sind in der Betriebsphase des gegenständlichen Vorhabens aus dem Regelbetrieb keine Erschütterungsimmissionen zu erwarten, die geeignet wären Schäden an Objekten bzw. Sach- und Kulturgüter zu verursachen. Durch die definierten Maßnahmen (siehe M5) kann sichergestellt werden, dass die Erschütterungen aus Betriebs- und Bauphase möglichst geringgehalten werden.

In der Bauphase können durch erschütterungsintensive Bauarbeiten vereinzelt hohe Erschütterungsimmissionen auftreten. Aus diesem Grund sind vor Beginn der Bauarbeiten im jeweiligen Bauabschnittsbereich alle Objekte in einem 50 m breiten Streifen bautechnisch zu beweisensichern und auf bestehende Schäden zu prüfen. In besonderen Fällen ist eine entsprechende Risskartierung auch bei Gebäuden in größeren Distanzen durchzuführen. Darüber hinaus werden durch die in M5 zusätzlich erforderlichen Maßnahmen definiert, mit denen vor Beginn der Bauarbeiten auf Basis des letztgültigen Bauablaufplans ein Nachweis zur Einhaltung der Richtwerte der RVE 04.02.04 zu führen ist. Sofern Maßnahmen daraus erforderlich sind, sind diese rechtzeitig vor Beginn der erschütterungsintensiven Bauarbeiten umzusetzen. Jene Baustellenbereiche, in denen eine Erschütterungsüberwachung gemäß RVE 04.02.04 vorgesehen wird, sind vor Beginn der erschütterungsintensiven Bauarbeiten durch Vorlagen eines Erschütterungsüberwachungskonzepts an die Behörde zu definieren. Die Erschütterungsüberwachung muss derart sichergestellt werden, dass bei drohender Überschreitung der Richtwerte der RVE 04.02.04 rechtzeitig Maßnahmen zur Einhaltung getroffen werden können.

Zur **Gefährdung des Eigentums** oder sonstiger dinglicher Rechte durch vorhabensbedingte Immissionsbelastungen ist darauf hinzuweisen, dass § 75 Abs. 1 GewO 1994 – dem das UVP-G 2000 diesbezüglich nachgebildet ist - ausdrücklich klarstellt, dass unter einer Gefährdung des Eigentums nicht die Möglichkeit einer bloßen Minderung des Verkehrswertes des Eigentums zu verstehen ist. Das UVP-G 2000 und die GewO 1994 schützen das Eigentum eines Nachbarn nur bei Bedrohung seiner Substanz oder wenn eine sinnvolle Nutzung der Sache wesentlich beeinträchtigt oder überhaupt unmöglich ist, nicht hingegen bei einer bloßen Minderung des Verkehrswertes (vgl. das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 24. Juni 2009, Zl. 2007/05/0171).

Auf die Auseinandersetzung mit allfällig diesbezüglichen Einwendungen und Rechtsfragen unter Punkt VI. der Begründung wird verwiesen.

Zusammengefasst geht die UVP-Behörde im Hinblick auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen der Sachverständigen im Zuge des Verfahrens (insb. in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen) davon aus, dass – durch die im Projekt enthaltenen sowie von den von der Behörde beigezogenen Sachverständigen vorgeschlagenen zwingenden Maßnahmen – Immissionen möglichst gering gehalten bzw. jedenfalls jene vermieden werden, die das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden und damit die Genehmigungsvoraussetzung des § 24f Abs. 1 Z 2 lit a UVP-G 2000 im Hinblick auf das Schutzgut Mensch (Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen) als erfüllt betrachtet werden kann.

### **V.1.2.3 Schutzgüter Biologische Vielfalt (einschließlich Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume), Boden, Luft, Wasser (§ 24f Abs. 1 Z 2 lit. b UVP-G 2000)**

Gemäß der Genehmigungsvoraussetzung des **§ 24f Abs. 1 Z 2 lit. b UVP-G 2000** sind Immissionen möglichst gering zu halten, wobei jedenfalls solche zu vermeiden sind, die 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.

**V.1.2.3.1** Zum Schutzgut Boden ging der der Sachverständige für Agrarwesen und Boden davon aus (siehe Zusammenfassende Bewertung, Seite 365, Frage B4.1), dass es in Folge Umsetzung des eingereichten Projektes zu keinen negativen Einwirkungen auf agrarisch genutzten Böden kommen wird (no impact-Statement), da sich erst in rund 1 km Entfernung vom Projektbeginn an der Pottendorfer Linie die nächstgelegenen agrarisch genutzten Flächen befinden. Der Sachverständige für Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser (HD) stellte fest, dass im Zuge der Bau- und Betriebsführung als Vermeidungsstrategie Vorsorge- und Sicherungsmaßnahmen zur Risikominimierung von schädlichen Emissionen getroffen und im Schadensereignisfall entsprechende umwelttechnische Sanierungsmaßnahmen wie z.B. durch Sanierungsaushub durchzuführen sein werden, um eine bleibende Schädigung zu verhindern. Der Sachverständige für Abfallwirtschaft (AW) führte aus, dass die Genehmigungskriterien hinsichtlich der Immissionen (insbesondere flüssige Emissionen) aus fachlicher Sicht eingehalten werden (insb. auch aufgrund der im Projekt enthaltenen und von den Sachverständigen vorgeschlagenen Maßnahmen). Zum Thema Grundwasserschutz wird auch auf die die mit ON 314.16 (Bericht Risikoanalyse Grundwasserschutz) vorgelegte Risikoanalyse im Hinblick auf außerbetriebliche Ereignisse verwiesen. Bei der beschriebenen Vorgangsweise zur Unterbindung von Untergrundverunreinigungen werden keine negativen Auswirkungen beim Auftreten von flüssigen Emissionen erwartet. In der Betriebsphase sind durch die ordnungsgemäße Behandlung innerbetrieblicher Abfälle keine auf den Bodenbestand nachteiligen Auswirkungen zu erwarten. Für den Zeitraum der Betriebsphase wird die begleitende Kontrolle vom Abfallbeauftragten der Projektbewerberin wahrgenommen.

**V.1.2.3.2** Zum Schutzgut Luft führte der Sachverständige für Luft und Klima (KL) aus (siehe Zusammenfassende Bewertung, Seite 238ff, Fragen KL 4.1ff), dass die umweltrelevanten Genehmigungskriterien eingehalten werden, das Projekt sich Wr.Neustadt und damit in einem Sanierungsgebiet laut NÖ Sanierungsgebiets- und Maßnahmenverordnung Feinstaub (PM10) (LGBl. 8103/1-0 idF LGBl. Nr. 29/2016 auf Grundlage des § 10 Abs. 1 des Immissionsschutzgesetzes – Luft [IG-L]) befindet, in der Bauphase geringfügige Zusatzbelastungen für den Bauzeitraum von 39 Monaten zu erwarten sind, das Projekt nur irrelevante Zusatzbelastungen in der Betriebs-

phase für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) und Feinstaub (PM<sub>10</sub>) und keinen relevanten Beitrag zur Immissionsbelastung leiste, durch das Potential zur Verkehrsverlagerung auf die Schiene ein positiver Beitrag zur Immissionsreduktion (NO<sub>2</sub> und PM<sub>10</sub>) zu erwarten ist, der Massnahmenkatalog in der Bauphase Emissionen reduziert sowie die durch das Immissionsschutzgesetz-Luft vorgesehenen Grenzwerte bei den nächsten Anrainern eingehalten werden.

Durch das Projekt kommt es zu einer Einsparung von klimawirksamen Emission (CO<sub>2</sub>äq) in der Betriebsphase von -142,4 t/a (Tonnen pro Jahr) und zu einer Verlagerung des Verkehrs auf die Bahn einschließlich einer potentiellen Einsparung von klimawirksamen Emissionen (CO<sub>2</sub>äq) in der Größenordnung von -3.298 t/a (Tonnen pro Jahr).

**V.1.2.3.3** Zum Schutzgut Pflanzen- oder Tierbestand führt der Sachverständige für Ökologie aus (siehe Zusammenfassende Bewertung, Seite 168ff, Frage N4.1ff), dass keine Immissionen zu erwarten sind, die geeignet sind den Pflanzen- und Tierbestand bleibend zu schädigen, dass es hinsichtlich dem Wirkfaktor Flächenbeanspruchung projektbedingt zu dauernden Flächenverlusten von mäßig sensiblen Grünflächen im Stadtgebiet von ca. 1,1 ha, welche bei Einhaltung der Maßnahmen als geringfügig eingestuft werden können. Betroffen sind v.a. offene Trockenlebensräume in Nordosten des Planungsgebietes im Ausmaß von ca. 0,43 ha, die nach der Bauphase wiederhergestellt werden. Von dauerhaften Verlusten sind ca. 1,1 ha an mäßig sensiblen gehölzbestockten Bahnböschungen betroffen. Diese Flächenverluste sind als mittlere verbleibende Auswirkung einzustufen. Unter Berücksichtigung der im ggst. Gutachten zwingend vorgeschlagenen Maßnahme Ök10 können die genannten nachteiligen Beeinflussungen der biologischen Vielfalt auf geringe verbleibende Auswirkungen reduziert werden (siehe auch zu Frage N2.5. in der Zusammenfassenden Bewertung). Zusammengefasst ergibt sich aus der Beantwortung Fragen N2.1 bis N2.4. (siehe Zusammenfassenden Bewertung - Fragenbereich 2 – hinsichtlich der verschiedenen Wirkfaktoren), dass Immissionen mit einer bleibenden Schädigung nicht zu befürchten sind und somit das Genehmigungskriterium aus naturschutzfachlicher Sicht als eingehalten gilt.

Schutzgebiete (insb. gemäß Art. 6 FFH-Richtlinie): Das Vorhaben steht laut dem Sachverständigen für Ökologie (ÖK) (siehe Zusammenfassende Bewertung Fragen 5-9) hinsichtlich Schutzgebieten weder allein noch in Kumulation mit anderen Plänen und Projekten ein Natura 2000-Gebiet als solches (Integrität des Gebiets) oder in seinen für die Erhaltungsziele wesentlichen Bestandteilen erheblich beeinträchtigt bzw. der Erreichung von Erhaltungszielen entgegen. Das nächste Europaschutzgebiet, das FFH-Gebiet „Steinfeld“, ca. 0,7 km vom Projektvorhaben entfernt. Die Warme Fische als Teil des FFH-Gebietes Nr. 20 „Feuchte Ebene – Leithaauen“ beginnt ca. 3,2 km flussabwärts des Projektbereiches. Das nächstgelegene Teilgebiet des Vogelschutz-Gebietes Nr. 10 „Steinfeld“ befindet sich nordwestlich des Vorhabens in einer Mindestentfernung von 1,9 km. Erhebliche Beeinträchtigungen sind auszuschließen.

Geschützte Tierarten (insb. gemäß Art. 12 FFH-Richtlinie): Durch das Vorhaben kommt es laut dem Sachverständigen für Ökologie (ÖK) (siehe Zusammenfassende Bewertung Frage N4.4.) zu keiner Verletzung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen. Störungen von Fledermäusen während der Bauphase entsprechen dem Lebensrisiko im städtischen Umfeld, sind zeitlich befristet und werden daher keinen Einfluss auf die lokalen Populationen der geschützten Arten haben. Tötungen von Fledermäusen und Vögeln sind aufgrund des Projektvorhabens nicht zu erwarten. Das Tötungsrisiko geschützter Tagfalterarten geht über das Tötungsrisiko bei üblichen Pflegemaßnahmen und somit das allgemeine Lebensrisiko hinaus, wird aber der betroffene Lebensraum der Tagfalter nach der Bauphase wiederhergestellt und sind dem-

nach keine nachhaltigen Auswirkungen zu erwarten. Für die Italienischen Schönschrecke, welche mittlerweile weit verbreitet ist, ergibt sich ein Tötungsrisiko, das nicht über das allgemeine Lebensrisiko hinausgeht. Hinsichtlich dem Schutz von Fortpflanzungs- und Ruhestätten bzw. Nestern sind hinsichtlich Fledermäusen Kontrollen vor Baubeginn (und gegebenenfalls CEF-Maßnahmen) durchzuführen. Die Baufeldfreimachung (Gehölzfällung) soll gemäß Einreichprojekt außerhalb der Brutzeit der Vögel erfolgen.

Zusammenfassend ist somit die Übertretung der artenschutzrechtlichen Verbote hinsichtlich der fünf betroffenen Tagfalterarten zu erwarten („Tötung“, „Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten“). Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Populationen sind aufgrund des geringen Gefährdungsgrades und der kleinflächigen Beanspruchung nicht zu erwarten. Nach der Bauphase ist jedenfalls eine rasche Besiedlung der wiederhergestellten Lebensräume zu erwarten. Ein entsprechendes Monitoring wird als zwingende Maßnahme vorgeschlagen.

Der Sachverständige für Gewässerökologie zur selben Fragestellung im Hinblick auf eine mögliche Beeinflussung von biologischer Vielfalt, Tieren und deren Lebensräumen durch qualitative Veränderungen des Wasserhaushalts und Schädigung des Zustands von Gewässern (siehe Zusammenfassende Bewertung, Frage N4.1 mit Verweis auf Frage N2.8 und W4.2) aus, dass das Vorhaben Warme Fische und den Hammerbach (Nebengerinne der warmen Fische im Projektgebiet) im Wasserkörper 1000520048 quert, welcher sich gemäß NGP 2021 in einem schlechten Zustand befindet. Ausschlaggebend ist die hydromorphologische Belastung (Wasserentnahmen, Querbauwerke, Hartverbau), indiziert durch das biologische Qualitätselement Fische. Die Schadstoffbelastung sowie die allgemeine stoffliche Belastung werden im NGP 2021 mit Ausnahme der ubiquitären Schadstoffe als gering ausgewiesen. Diese Einstufungen werden durch die Befunde gemäß Einlage 312.1 für das Projektgebiet bestätigt.

Unter Berücksichtigung der vorhabensseitig vorgesehenen Maßnahmen nach dem Stand der Technik (inkl. Vorreinigung von Wässern vor Einleitung) sowie den zusätzlich erforderlichen Maßnahmen (siehe GW01, GW02) sind weder in der Bau-, noch in der Betriebsphase mehr als geringfügige Auswirkungen auf die Gewässerökologie zufolge qualitativer Veränderungen des Wasserhaushaltes zu erwarten sind. Allerdings muss darauf hingewiesen werden, dass die Warme Fische mit einem Q95% von nur 177 l/s zum Teil sehr geringe Durchflüsse aufweist (vgl. Tabelle 3.1 in ZB zu Abflusskennwerte der Warmen Fische am Pegel Wiener Neustadt (Ostende) aus HJB 2019 (<https://wasser.umweltbundesamt.at>, download vom 19.6.2023)). Die Einleitungen aus der Bauwasserhaltung von bis zu 15 l/s liegen somit im Bereich von etwa 10 % der Niederwasserführung. Ein immissionsseitiges Monitoring der chemisch-physikalischen und biologischen Komponenten in Ergänzung zu den emissionsseitig vorgesehenen Maßnahmen ist erforderlich, um im Falle stärkerer Auswirkungen gegensteuern zu können (siehe Maßnahmen GWbm01 bis GWbm07).

**V.1.2.3.4** Zum Schutzgut Zustand der Gewässer führt der Sachverständige für Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser (HD) aus (siehe Zusammenfassende Bewertung, Seite 215, Frage W4.1), dass durch die im Zuge der Projektdurchführung vorgesehenen Schutz- und Sicherungsmaßnahmen beim Umschlag, Lagerung und Gebrauch wassergefährdender Stoffe (z.B. Kraftstoffe, Bauchemikalien) sowie der Einrichtungen zur Vorreinigung von Wässern vor der Versickerung im Untergrund ist eine Minimierung der Risiken von schädlichen flüssigen Immissionen gegeben. Für den Fall der Freisetzung erheblicher Schadstoffmengen im Zuge von Störfällen und Unfällen werden Sicherungs- und Sanierungsmaßnahmen ergriffen um eine bleibende Schädigung der Umwelt (Grundwasser, Untergrund) zu verhindern.

Die Sachverständige für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer (WT) führte zur gleichen Fragestellung aus, dass aus Sicht des Fachgebietes Wasserbautechnik und Oberflächenwässer die ausgearbeiteten Maßnahmen zur Vermeidung und dem Rückhalt von Emissionen in Bau- und Betriebsphase dem geltenden Stand der Technik entsprechen, sodass Immissionen mit Auswirkungen auf die Oberflächengewässer weitgehend hintangehalten werden. In den vorliegenden Unterlagen, Fachbeitrag Oberflächengewässer, EZ 315.1, und Technischen Bericht zur wasserrechtlichen Einreichung, EZ 440.1, werden die zugehörigen Planungen schlüssig und verständlich beschrieben.

Der Sachverständige für Abfallwirtschaft (AW) führte zur gleichen Fragestellung aus, dass aus Sicht des Fachgebietes Abfallwirtschaft aus den vorgelegten Unterlagen hervorgeht, dass die Genehmigungskriterien hinsichtlich der Immissionen (insbesondere flüssige Emissionen) aus fachlicher Sicht eingehalten wurden und die Immissionsbelastung zu schützender Güter möglichst gering gehalten wird.

**V.1.2.3.5** Nähere Ausführungen zum Schutzgut Wasser/Zustand der Gewässer finden sich unter Punkt V.4 zur Mitankündigung des Wasserrechtsgesetzes.

Zusammengefasst geht die UVP-Behörde im Hinblick auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen der Sachverständigen im Zuge des Verfahrens (insb. in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen) davon aus, dass – durch die im Projekt (insbesondere in der UVE) enthaltenen sowie von den von der Behörde beigezogenen Sachverständigen vorgeschlagenen zwingend erforderlichen Maßnahmen – Immissionen möglichst gering gehalten bzw. jedenfalls jene vermieden werden, die 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 und damit die Genehmigungsvoraussetzung des § 24f Abs. 1 Z 2 lit. b UVP-G 2000 als erfüllt betrachtet werden kann.

#### **V.1.2.4 Schutzgut Mensch – Zumutbarkeit der Belästigung (§ 24f Abs. 1 Z 2 lit. c UVP-G 2000)**

Gemäß der Genehmigungsvoraussetzung des **§ 24f Abs. 1 Z 2 lit. c UVP-G 2000** sind jedenfalls Immissionen zu vermeiden, die zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarninnen im Sinn des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen. Bestehen besondere Immissionsschutzvorschriften, so ist gemäß **§ 24f Abs. 2 UVP-G 2000** insoweit die Gefährdung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. a und die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. c nach diesen Vorschriften zu beurteilen.

**V.1.2.4.1** Die Sachverständigen für Lärm- und Erschütterungsschutz sowie für Humanmedizin führen in der Zusammenfassende Bewertung (Seite 64ff, Frage M1 „*Plausibilität und Nachvollziehbarkeit*“) zusammengefasst aus, dass die von der Projektwerberin vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen (insb. schalltechnischen Untersuchung Einlagennummer 303.1 inkl. Planunterlagen und Anhänge 303.2 bis 303.10) dargestellt aus Sicht des Fachgebietes Lärmschutz plausibel und nachvollziehbar sind, deren Methodik und Strukturierung dem Stand der Technik entsprechen und sich grundsätzlich keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber den Einschätzungen der Projektwerberin ergeben. Die Beurteilung im Fachgebiet Lärmschutz umfasst die Immissionen aus der Bauphase, sowie während des Betriebs aus Schienenverkehr (Strecke 10501 und 10601) und haustechnischen Anlagen (ÖNORM S 5004:2020 und

ÖAL Richtlinie Nr. 3-1). Zur Sicherstellung der Einhaltung der Schutzziele aus dem Schienenverkehrsbetrieb sind aktive (bahnseitige) und passive (objektseitige) Maßnahmen erforderlich. Aus schalltechnischer Sicht sind die Ergebnisse und Schutzmaßnahmen nachvollziehbar und entsprechend dem Stand der Technik. Die schalltechnische Messung zur Bestandserfassung wurden über einen Zeitraum von bis zu 24 Stunden durchgeführt und mit den insgesamt 8 Messpositionen entlang des Projektabschnittes so gewählt, dass der Zweck der messtechnischen Untersuchung nachvollziehbar in optimaler Weise erfüllt werden kann. Siehe hierzu auch unten zu den Erwägungen zur SchIV unter Punkt V.1.2.5.

Hinsichtlich dem Fachgebiet Erschütterungsschutz sind die erschütterungsschutztechnischen Ausarbeitungen der Projektwerberin nachvollziehbar und plausibel (insb. Einlagennummer 305.1 inkl. Baudynamische Erhebung 305.2) und entsprechen hinsichtlich Methodik und Strukturierung sowie hinsichtlich der Schutz- bzw. Kontrollmaßnahmen dem Stand der Technik. Für die Ermittlung der Immissionen am Bestand werden die erhobenen Objektdaten, sowie die Methodik zur Bestandserfassung nachvollziehbar aufbereitet.

Für die Beurteilung der Erschütterungsimmissionen in der Bauphase wurde das Beurteilungsverfahren und die Schutzziele der ÖNORM S 9020 und der RVE 04.02.04 (sowie die VOLV-Auslösewerte) herangezogen.

Für die Beurteilung der Erschütterungsimmissionen in der Betriebsphase wurden die Schutzziele der ÖNORM S 9012 unter Berücksichtigung der Sicherheitsfaktoren der RVE 04.02.02 herangezogen.

Im Bereich Anni Stern-Braunberg Gasse 3, Burjhardgasse 11-13, Dammgasse 1, Fischauer Gasse 103, Pöckgasse 20d und Purgleitnergasse 55/2 und 55/3 werden die Schutzziele des Erschütterungsschutzes in der Prognose nicht eingehalten. Diesbezüglich wird auf Nebenbestimmung ER04 hinsichtlich Kontrollmessungen nach Fertigstellung des Projekts verwiesen.

**V.1.2.4.2** Der Sachverständige für Humanmedizin führt in der Zusammenfassende Bewertung (Seite 82, Frage M4.4 zu „*unzumutbaren Belästigungen*“ mit Verweis auf die Beantwortung zur Frage M1 zu „*Plausibilität und Nachvollziehbarkeit*“) aus, dass aus humanmedizinischer Sicht Schall- und Erschütterungsimmissionen vermieden werden, die zu einer unzumutbaren Belästigung der NachbarInnen führen.

Hinsichtlich der Genehmigungsvoraussetzung zum Wirkfaktor Lärm siehe im Folgenden zur Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV).

#### **V.1.2.5 Zur Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV)**

Gemäß **§ 24f Abs. 2 UVP-G 2000** ist für den Fall, dass besondere Immissionsschutzvorschriften bestehen, die Gefährdung von Leben und Gesundheit des Menschen im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. a und die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. c nach diesen Vorschriften zu beurteilen (vgl. VwGH 20.12.2016, Ro 2014/03/0035).

Die genehmigungsrelevanten Schutzziele im Hinblick auf zumutbare Lärmimmissionen durch die Verkehrsmittel Straße, Schiene und Flugverkehr sind in unterschiedlichen Verordnungen und Richtlinien festgelegt (z.B. Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung BStLärmIV, Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung SchIV, Luftverkehr-Lärmimmissionsschutzverordnung LuLärmIV, diverse Richtlinien zur Beurteilung von Industrie- und Gewerbelärm). Die individuellen Verordnungen berücksichtigen dabei die unterschiedlichen Arten des Lärms und der daraus resultierenden Wirkung auf den Menschen (z.B. Unterschiedliche Arten

von Verkehrslärm mit und ohne Ruhepausen, etc.) und der individuellen lokalen Bedürfnisse (unterschiedliche Gebietskategorien, Ruhegebiete, Berücksichtigung von Vorbelastungen).

**V.1.2.5.1** Nachdem es sich beim gegenständlichen Eisenbahnvorhaben um einen Neubau bzw. einen wesentlichen Umbau von Strecken(-teilen) handelt, war als besondere Immissionsschutzvorschrift gemäß § 24f Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 die Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr über Lärmschutzmaßnahmen bei Haupt-, Neben- und Straßenbahnen (Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung, oder kurz: SchIV), BGBl. Nr. 415/1993 idF BGBl. II Nr. 362/2013, anzuwenden. Die Verordnung wurde vom (damaligen) Bundesminister auf Grundlage eingehender medizinischer und lärmtechnischer Studien erlassen.

Die Bestimmungen der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung lauten folgendermaßen:

#### *„Geltungsbereich*

*§ 1. (1) Diese Verordnung gilt hinsichtlich der Schallimmissionen auf Grund des Schienenverkehrs (Zugverkehrs) sowohl für den Neubau als auch für den wesentlichen Umbau von Strecken (-teilen) im Zuge von Haupt-, Neben- und Straßenbahnen gemäß §§ 4 und 5 des Eisenbahngesetzes 1957.*

*(2) Bauliche Maßnahmen gelten dann als wesentlicher Umbau, wenn*

- 1. zumindest ein zusätzliches durchgehendes Gleis (Streckengleis) errichtet wird oder*
- 2. durch die Änderung der örtlichen Lage der durchgehenden Gleise (Streckengleise) in den maßgebenden Immissionspunkten eine Erhöhung des Beurteilungspegels um mehr als zwei dB (Dezibel) eintritt.*

#### *Allgemeine Festlegungen*

*§ 2. (1) Hinsichtlich der schalltechnischen Begriffe, Größen und Meßverfahren gelten die Bestimmungen der ÖNORMEN S 5002 (Ausgabe 1973), S 5003, Teile 1 und 2 (Ausgabe 1974).*

*(Anm.: Abs. 2 aufgehoben durch VfGH, BGBl. II Nr. 362/2013)*

*(3) Sämtliche Schallpegel sind unter Anwendung der Bewertungsfunktion A gemäß Verordnung des Bundesamtes für Eich- und Vermessungswesen vom 29. Juni 1979, veröffentlicht im Amtsblatt für das Eichwesen Nr. 6/79, zu bewerten.*

*(4) Der für die Beurteilung des Schienenverkehrslärms maßgebliche Beurteilungspegel  $L_r$  ist der um fünf dB verminderte A-bewertete energieäquivalente Dauerschallpegel  $L_{A,eq}$ .*

*(5) Bei Gebäuden befindet sich der maßgebende Immissionspunkt 0,50 m außerhalb und in der Mitte des betrachteten Fensters. Bei Freiflächen (Erholungs-, Park- und Gartenanlagen), die vor Lärm zu schützen sind, ist der Immissionspunkt 1,50 m über Boden an der maßgebenden Stelle anzunehmen.*

*(6) Als Tagzeit gilt der Zeitraum zwischen 6 Uhr und 22 Uhr, als Nachtzeit der Zeitraum zwischen 22 Uhr und 6 Uhr.*

#### *Maßgebliche Verkehrsbelastung*

*§ 3. Grundlage für die Berechnung der Beurteilungspegel sind die längenbezogenen Schalleistungspegel der jeweiligen Strecken (-teile). Diese sind unter Berücksichtigung der im Betriebsprogramm festgelegten Daten und unter Bedachtnahme auf mittel- und langfristige technische und verkehrliche Entwicklungen zu ermitteln.*

#### *Immissionsgrenzwerte*



*§ 4. Die Immissionsgrenzwerte sind vom jeweiligen Beurteilungspegel  $L_r$  vor Realisierung der baulichen Maßnahmen abhängig und betragen*

1. für die Tagzeit
  - 60 dB, wenn  $L_r \leq 50$  dB,
  - $L_r + 10$  dB, wenn  $50 \text{ dB} \leq L_r \leq 55$  dB, sowie
  - 65 dB, wenn  $L_r \geq 55$  dB, und
2. für die Nachtzeit
  - 50 dB, wenn  $L_r \leq 40$  dB,
  - $L_r + 10$  dB, wenn  $40 \text{ dB} \leq L_r \leq 45$  dB, sowie
  - 55 dB, wenn  $L_r \geq 45$  dB.

*Lärmschutzmaßnahmen*

*§ 5. (1) Das Eisenbahnunternehmen hat bauliche Maßnahmen (§ 1) nach dem Grundsatz auszulegen, daß Beeinträchtigungen der Wohnbevölkerung durch den Schienenverkehrslärm so weit herabgesetzt werden, als dies mit einem im Hinblick auf den erzielbaren Zweck wirtschaftlich vertretbaren Aufwand erreicht werden kann, sofern die Beeinträchtigung nicht wegen der Art der Nutzung des benachbarten Geländes zumutbar ist.*

*(2) Das Eisenbahnunternehmen hat Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen, wenn die Beurteilungspegel  $L_r$  in den maßgebenden Immissionspunkten nach Realisierung der baulichen Maßnahmen (§ 1) die Immissionsgrenzwerte überschreiten und wenn zum Zeitpunkt der Erteilung der Baugenehmigung für ein von den Immissionen betroffenes Gebäude nicht bekannt sein konnte, daß in diesem Bereich mit erheblichen Lärmbelästigungen durch den Schienenverkehr gerechnet werden muß.*

*(3) Der erforderliche Lärmschutz gegen Beeinträchtigungen der Wohnbevölkerung durch den Schienenverkehrslärm ist vornehmlich durch bahnseitige Maßnahmen sicherzustellen. Wenn die für die bahnseitigen Maßnahmen aufzuwendenden Kosten das Dreifache der Herstellungskosten objektseitiger Maßnahmen übersteigen, sind grundsätzlich objektseitige Maßnahmen zu setzen; hievon kann im Einzelfall insofern abgegangen werden, als eine Abwägung der berührten Interessen einen größeren Vorteil für die Öffentlichkeit ergibt.*

*(4) Als bahnseitige Maßnahmen gelten insbesondere Lärmschutzwände, Lärmschutzwälle, Grünverbauungen und Kombinationen derselben. Ein unmittelbarer örtlicher Zusammenhang mit dem Bahnkörper ist nicht erforderlich, sofern sich andere Anordnungen für die Abwicklung des Eisenbahnbetriebes oder hinsichtlich der Auswirkungen auf die Umwelt als zweckmäßiger und wirtschaftlicher erweisen.*

*(5) Als objektseitige Maßnahmen gelten Lärmschutzeinrichtungen, die auf Fremdgrund getroffen werden, wie insbesondere der Einbau von Lärmschutzfenstern und -türen einschließlich der erforderlichen Lüftungseinrichtungen in Räumlichkeiten, die zumindest überwiegend Wohn- oder Schlafzwecken dienen, sofern die Erhaltung und Erneuerung dieser objektseitigen Lärmschutzeinrichtungen durch den Eigentümer oder einen Dritten sichergestellt ist. Bei der Dimensionierung der objektseitigen Maßnahmen ist von einem Richtwert des Beurteilungspegels im Rauminnen von 30 dB auszugehen.*

*(6) Die Behörde kann in Abwägung mit den Schutzinteressen der Wohnbevölkerung in begründeten Einzelfällen eine über den Zeitraum der Bauausführung um höchstens zehn Jahre hinausgehende Frist für die Fertigstellung der objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen festsetzen. Dies gilt insbesondere in jenen Fällen, in welchen vom Eisenbahnunternehmen glaubhaft nachgewiesen wird, daß der Zeitaufwand für die Herstellung der Lärmschutzmaßnahmen erheblich über demjenigen für die Herstellung des Bauvorhabens liegt oder daß eine rechtzeitige Fertig-*

*stellung der Lärmschutzmaßnahmen vor Inbetriebnahme der neuen Strecke (des neuen Streckenabschnittes) einen unzumutbaren wirtschaftlichen Nachteil für das Eisenbahnunternehmen zur Folge hätte.*

*(7) Subjektiv-öffentliche Rechte werden durch diese Verordnung nicht begründet.“*

**V.1.2.5.2** Grundsätzlich ist festzuhalten, dass es sich laut der nach wie vor gültigen Rechtsprechung des VfGH zur SchIV (Erk vom 13.12.2007, Zl. V87/06 *Koralmbahn* sowie auch Erk vom 22. Oktober 2010/03/0014 und 28.11.2013, 2012/03/0045) bei den Grenzwerten einer Immissionschutzverordnung um Mindeststandards handelt, deren Unterschreitung im Einzelfall geboten sein kann und die unter anderem eine Prüfung eines allfälligen Einflusses von Schallpegelspitzen auf die menschliche Gesundheit nicht entbehrlich machen. Die verordnungserlassende Behörde hat sich dementsprechend bei der Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmbelästigungen von Nachbarn durch Eisenbahnvorhaben gemäß § 24h Abs. 1 Z 2 lit c UVP-G 2000 (nunmehr § 24f Abs. 1 Z 2 lit c UVP-G 2000) an den Grenzwerten der SchIV zu orientieren. Auch der VwGH geht davon aus, dass, wenn der medizinische Gutachter im UVP-Gutachten die Einhaltung von strengeren Grenzwerten im Einzelfall als zwingend erforderlich erachtet, die vom Mediziner festgelegten Grenzwerte maßgeblich sind (vgl. VwGH Ro 2014/03/0035, *Linz Hbf. Westseite*, VwGH 2012/03/0045, *Pottendorfer Linie*, VwGH 2010/03/0014, *Koralmbahn*, sowie RdU-Sonderheft April 2014, Seite 26ff).

Die Zulässigkeit der Lärmberechnung für die Lärmbeurteilung von Linienvorhaben setzt voraus, dass diese – entsprechend dem Stand der Technik – auf Grundlage von Lärmmessungen an für den Immissionsschutz als relevant bzw. als repräsentativ identifizierten Immissionspunkten erfolgt (vgl. VwGH vom 09.09.2015, Zl. 2013/03/0120) wie zum Beispiel an Wohngebäuden, Freiflächen gemäß § 2 Z 5 SchIV oder Objekte mit besonderem Schutzbedürfnis wie Kindergärten, Schulen, Kinderspielplätze, Krankenhäuser und Altersheime (sensible Nutzungen).

Ergibt sich dann in diesem Zusammenhang bei einem Vorhaben für einen Immissionspunkt, dass der dabei durch bloße Berechnung erzielte Wert in unmittelbarer Nähe zu dem Wert liegt, der nach (medizinischer) sachverständiger Beurteilung nach Verwirklichung des Vorhabens zusätzliche Schallschutzmaßnahmen auf der Liegenschaft einer betroffenen Partei notwendig machen würde, kann auf Basis eines substantiierten Parteivorbringens auch dieser Punkt einen entscheidenden Immissionspunkt darstellen, an dem eine entsprechende Messung zu erfolgen hat.

Festgehalten wird, dass in der SchIV gemäß § 5 Abs. 4 sowohl (aktive) bahnseitige als auch gemäß § 5 Abs. 5 (passive) objektseitige Maßnahmen zur Einhaltung der Immissionsvorschrift vorgesehen sind.

**V.1.2.5.3** Der Sachverständiger für Lärm- und Erschütterungsschutz führt im Zusammenhang mit dem Wirkfaktor Lärm in der Zusammenfassende Bewertung (Seite 64, Frage M1 „*Plausibilität und Nachvollziehbarkeit*“) Folgendes aus:

„Befund und Sachverhalt

*Die vorgelegten Ausarbeitungen zum Fachgebiet Lärm werden in der schalltechnischen Untersuchung Einlagennummer 303.1 inkl. Planunterlagen und Anhänge 303.2 bis 303.10 dargestellt und entsprechen hinsichtlich Methodik und Strukturierung dem Stand der Technik. Die überarbeiteten Verkehrszahlen (Anmerkung Vollständigkeitsprüfung) wurden berücksichtigt (Revision 1).*

Bestandserfassung

Die messtechnischen Untersuchungen der Bestandsimmissionen dient zur Darstellung und Dokumentation des Bestandszustands und zum Zwecke der Beweissicherung. Die schalltechnischen Messungen wurden an insgesamt 8 Messpositionen entlang des Projektabschnittes über einen Zeitraum von bis zu 24 Stunden durchgeführt. Die Messorte wurden vorab so gewählt, dass der Zweck der messtechnischen Untersuchung nachvollziehbar in optimaler Weise erfüllt werden kann.

#### Methodik Bauphase

Die Ermittlung der Lärmimmissionen in der Bauphase erfolgt anhand der Angaben der Bauablaufbeschreibung unter Berücksichtigung der Bauphasen, des Geräteeinsatzes und der Baudauer auf Basis der relevanten technischen und normativen Grundlagen. Die Beurteilung erfolgt in Anlehnung an die BStLärmIV auf Grundlage der relevanten Zeiträume (§10) und Schallausbreitungsbedingungen. In der Beurteilung werden dabei die Immissionen zufolge Bautätigkeit selbst und den induzierten Bauverkehr berücksichtigt. Der Bauablauf basiert auf Grundlagen des technischen Berichts Bauablauf (Einlage 432.1).

Die Arbeitszeiten der Bautätigkeiten werden dabei im Regelfall von Montag bis Freitag von 06:00 Uhr bis 19:00 Uhr berücksichtigt, bei betrieblichem oder verkehrstechnischem Erfordernis werden in Ausnahmefällen die Arbeitszeiten auf den Abend- bzw. Nachtzeitraum bzw. auf die Wochenendzeiten ausgedehnt.

Die Immissionen zufolge der baubedingten Transporte (baubedingte Erschließung der Baufelder) werden in den relevanten Straßen berücksichtigt.

Für die Berechnung der Lärmemissionen der Bauphase wurde ein Sicherheitsaufschlag von 20 % berücksichtigt (Einlage 303.9-1).

#### Methodik Betriebsphase

Im Fachbereich Lärm werden die Schienenverkehrslärmimmissionen des Bestandslärms, der Nullvariante und der Prognose untersucht und beurteilt. Dazu wurde ein dreidimensionales Schallausbreitungsmodell unter Berücksichtigung aller relevanter Einflussparameter erstellt. Die räumliche Abgrenzung erfolgt entlang des gegenständlichen Projekts „Wiener Neustadt Nordkopf – Errichtung 4-gleisige Einfahrt“ in der Breite unter Sicherstellung, dass alle maßgeblichen und beurteilungsrelevanten Objekte in der Betriebsphase und den unterschiedlichen Bauphasen erfasst werden. Überlängen wurden im Rechenmodell berücksichtigt (siehe Einlage 303.8.1). Die zeitliche Abgrenzung der Untersuchung berücksichtigt die Bestandsuntersuchung auf Basis des Zugverkehrsaufkommens des Betriebsprogramm 2019, die Untersuchung der Nullvariante (Unterbleiben des Vorhabens unter Berücksichtigung des Verkehrsaufkommens der Prognose bzw. des Prognosebezugsjahrs), sowie die Untersuchung der Prognose unter Berücksichtigung des Verkehrsaufkommens 2025+. Auf Basis der ermittelten Schienenverkehrslärmimmissionen des Bestands wurden die maßgeblichen Grenzwerte der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung SchIV an den maßgebenden Immissionsorten im Untersuchungsraum, den Mess- und Rechenpunkten und den Wohnobjekten abgeleitet.

Die Schallimmissionen von haustechnischen Anlagen in den Technikgebäuden werden anhand der ÖAL-Richtlinie 3 Blatt 1 beurteilt.

#### Beurteilung der Schallimmissionen in der Bauphase

Für die Beurteilung der Schallimmissionen in der Bauphase wurden die beurteilungsrelevanten Schallemissionen durch Bauarbeiten berücksichtigt. Örtlich wird das Vorhaben wie folgt unterteilt:

- Strecke 10501 Wien Hbf. – Graz – Spielfeld-Straß zwischen Bahn-km 46,13 (südlich der Hst. Wiener Neustadt Nord) bis Bahn-km 48,47 (Wiener Neustadt Hbf.) – Südbahn
- Strecke 10601 Wien Meidling – Wiener Neustadt Hbf. zwischen Bahn-km 48,49 (südwestlich Bahnhof Wiener Neustadt Civitas Nova) bis zum neuen Streckenende in Bahn- km 49,44 (Beginn Kilometrierung Strecke 10501, Bahn-km 46,62) – Pottendorfer Linie.

Betriebsbedingt werden 2 Hauptbauphasen mit insgesamt 15 Einzelbauphasen unterschieden (HBPH 1, HBPH 2).

Aus den Beurteilungen der Lärmimmissionen durch die Bauphase, resultieren Maßnahmenpläne für die Bautätigkeiten im Regelfall von Montag bis Freitag von 06:00 Uhr bis 19:00 Uhr bzw. für Tätigkeiten außerhalb des Regelfalls. In Anlehnung an die BStLärmIV werden daraus jene Objekte ermittelt, an denen unter den angegebenen Randbedingungen (Sicherheitszuschlag, Nicht-Berücksichtigung von bahnbedingten Schutzmaßnahmen) an einzelnen Tagen mit einer Überschreitung der Grenzwerte zu rechnen ist.

Die vorgelegten Maßnahmenpläne dienen der individuellen lärmmedizinischen Beurteilung durch den humanmedizinischen Sachverständigen. Aus schalltechnischer Sicht sind sowohl die dargelegte Methodik und auch die Vorschläge zur Ableitung objektseitiger Maßnahmen zum Schutz vor Baulärmimmissionen nachvollziehbar.

#### Beurteilung der Schallimmissionen in der Betriebsphase

Für die Beurteilung der Schallimmissionen in der Betriebsphase wurden die Schienenverkehrslärmimmissionen des Bestandsaufkommens, sowie des Prognoseaufkommens in der Nullvariante und Projektvariante untersucht und beurteilt.

Grundsätzlich wurden die Schallemissionen für die Strecke 10501 Wien Hbf. – Graz – Spielfeld-Straß zwischen Bahn-km 46,13 (südlich der Hst. Wiener Neustadt Nord) bis Bahn-km 48,47 (Wiener Neustadt Hbf.) – Südbahn sowie für die Strecke 10601 Wien Meidling – Wiener Neustadt Hbf. zwischen Bahn-km 48,49 (südwestlich Bahnhof Wiener Neustadt Civitas Nova) bis zum neuen Streckenende in Bahn-km 49,44 (Beginn Kilometrierung Strecke 10501, Bahn-km 46,62) – Pottendorfer Linie in der Betrachtung und Beurteilung der Schienenverkehrslärmimmissionen berücksichtigt.

Die Grundlage der Beurteilung der Schienenverkehrslärmimmissionen stellt die Aufbereitung einer Emissionserklärung auf Basis der Ausgangsdaten (Zugverkehrsdaten) innerhalb des Untersuchungsraums dar. Die Beurteilung der Schienenverkehrslärmimmissionen beruht auf der rechnerischen Bestimmung der maßgeblichen Grenzwerte der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung SchIV, abgeleitet auf Basis der bahnbedingten Bestandssituation für die maßgeblichen Immissionsorte im Untersuchungsraum. Die Ergebnisse der Schallausbreitungsberechnungen werden an den lautesten Gebäudefassaden, sowie anhand von Rasterlärnkarten dargestellt. Die Beurteilung der Schienenverkehrslärmimmissionen erfolgt in der gegenständlichen Untersuchung anhand der Grenzwerte gemäß SchIV.

Darüber hinaus werden in der schalltechnischen Untersuchung auch die in dem durch das Projekt möglicherweise beeinflussten Bereich liegenden öffentlichen Flächen bzw. besonders schützenswerten Objekten beurteilt.

Zur Sicherstellung der Einhaltung der Schutzziele aus dem Schienenverkehrsbetrieb sind aktive (bahnseitige) und passive (objektseitige) Maßnahmen erforderlich.

#### Beurteilung der Schallimmissionen durch Anlagen

*Für die Beurteilung der Schallimmissionen aus Anlagen (haustechnische Anlagen) wurden die Emissionen der Lüftungs-, Kälte- und elektrotechnischen Anlagen berücksichtigt. Die geplanten Anlagen müssen akustisch derart ausgelegt werden, dass immissionsseitig keine tonalen Komponenten im Sinne der ÖNORM S 5004:2020 auftreten. Die schalltechnische Beurteilung der Anlagen erfolgt anhand des Beurteilungskriteriums der ÖAL Richtlinie Nr. 3-1, der planungstechnische Grundsatz kann dabei an allen beurteilten Immissionsobjekten eingehalten werden. Darüber hinaus erfolgt in der schalltechnischen Untersuchung die Beurteilung der Schallimmissionen haustechnischer Anlagen anhand des niedrigsten, erfassten Basispegel der Nachtkernzeit. Die daraus abgeleitete Beurteilung ergibt keine Überschreitungen der gemessenen Basispegel.*

#### Maßnahmen zum Schutz vor Schallimmissionen

*Aus der Beurteilung der Schienenverkehrslärmimmissionen resultieren Schutzmaßnahmen entsprechend den Kriterien der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung SchIV. Diese beinhalten primär bahnseitige Maßnahmen (Lärmschutzwände) mit Angabe der Lage (Bahn-km, links/rechts der Bahn), der Länge und der Höhe über der Schienenoberkante SOK. In der Tabelle 33 ist eine Übersicht über die aktiven Lärmschutzmaßnahmen gegeben (siehe Fachbericht Schalltechnik Einlage 303.1. Für jene Gebäude bzw. Gebäudeteile mit Wohnnutzung, an welchen eine Überschreitung der angestrebten Ziel- bzw. Grenzwerte erreicht ist, wird analog der Anlage ONr. 303.9 und ONr. 303.14 (Grenz- bzw. Zielwerte für den objektseitigen Lärmschutz) angeführten Bestimmungen objektseitiger Schallschutz vorgesehen.*

#### Gutachterliche Stellungnahme:

*Die von der Projektwerberin vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen sind aus Sicht des Fachgebietes Lärmschutz plausibel und nachvollziehbar. Es ergeben sich grundsätzlich keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber den Einschätzungen der Projektwerberin.*

*Die Beurteilung im Fachgebiet Lärmschutz umfasst die Immissionen aus der Bauphase, sowie während des Betriebs aus Schienenverkehr (Strecke 10501 und 10601) und haustechnischen Anlagen.*

*Zur Sicherstellung der Einhaltung der Schutzziele aus dem Schienenverkehrsbetrieb sind aktive (bahnseitige) und passive (objektseitige) Maßnahmen erforderlich. Aus schalltechnischer Sicht sind die Ergebnisse und Schutzmaßnahmen nachvollziehbar und entsprechend dem Stand der Technik.“*

Dementsprechend erfolgt für die Beurteilung der Bauphase die analoge Anlehnung an der BSt-LärmIV, welche Schutzziele für die Bauphase festgelegt.

Es wurden gegenständlich vom Sachverständigen für Humanmedizin für die Betriebsphase niedrigere Grenzwerte für Schallimmissionen vorgeschrieben, die auf den WHO-Leitlinien für Umgebungslärm 2018 beruhen und damit die Gesundheitsgefährdung von Menschen weiter minimiert (siehe Zusammenfassenden Bewertung Seite 83ff zu Frage M4.1).

Aus Sicht der ho. Behörde sind über die Festlegungen im gegenständlichen Verfahren hinaus keine Anhaltspunkte im Sinne der Judikatur des VwGH (vgl. insbesondere VwGH 20.12.2016, Ro 2014/03/0035; 09.09.2015, 2013/03/0120) zutage getreten, die eine Unterschreitung (Übererfüllung) der Grenzwerte der SchIV nahelegen würden.

Zusammengefasst geht die UVP-Behörde im Hinblick auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen der Sachverständigen im Zuge des Verfahrens (insb. in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen) davon aus, dass – durch die im Projekt (insbesondere in der UVE) enthaltenen sowie von den von der Behörde beigezogenen Sachverständigen vorgeschlagenen zwingend erforderlichen Maßnahmen – Immissionen vermieden werden, die zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinn des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen und damit die Genehmigungsvoraussetzung des § 24f Abs. 1 Z 2 lit. c iVm Abs. 2 UVP-G 2000 als erfüllt betrachtet werden kann.

### **V.1.3 Zu § 24f Abs. 1 Z 3 UVP-G 2000**

Gemäß der Genehmigungsvoraussetzung des **§ 24f Abs. 1 Z 3 UVP-G 2000** sind Abfälle nach dem Stand der Technik zu vermeiden oder zu verwerten oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, zu entsorgen.

Der Sachverständige für Abfallwirtschaft führte dazu Folgendes aus (siehe Zusammenfassende Bewertung, Seite 363, Frage B3.1):

„Befund und Sachverhalt:

*In ON 316.1 (Abfallwirtschaft) wird ausgeführt, dass hinsichtlich der Baustellenabwicklung im Sinne der Nachhaltigkeit des Projektes besonderes Augenmerk auf die genaue Umsetzung der zum Bauzeitpunkt aktuell gültigen Gebote des Abfallwirtschaftsgesetzes, des Bundes-Abfallwirtschaftsplans, der Deponieverordnung und der Recycling-Baustoffverordnung jeweils i.d.g.F. gelegt wird.*

*Im Zuge des Massenausgleiches innerhalb des Projektgebietes werden die anfallenden und verwertbaren Aushub-/Gleisschottermaterialien umfassend gemäß den Vorgaben der Deponieverordnung i.d.g.F. bzw. des Bundes-Abfallwirtschaftsplans i.d.g.F. untersucht und gelangen nur jene Materialien zur Wiederverwertung, welche die rechtlichen Vorgaben erfüllen und zu keiner Verunreinigung des Bodenbestandes führen.*

*Für die Verwertung von Aushubmaterial bzw. Baurestmassen im Projektgebiet wurden folgende Möglichkeiten dargelegt:*

- *Material, welches der Kategorie „A2“ und „A2G“ gemäß Bundes-Abfallwirtschaftsplan 2017 idgF. bzw. der Qualitätsklasse „U-A“ und „U-E“ nach der Recycling-Baustoffverordnung idgF. entspricht, kann als Schüttmaterial ohne Oberflächendichtung/-versiegelung verwertet werden.*
- *Material, welches der Kategorie „BA“ gemäß Bundes-Abfallwirtschaftsplan idgF. entspricht, kann in Bereichen mit vergleichbarer Hintergrundbelastung – dies gilt für das gesamte Projektgebiet – als Schüttmaterial verwertet werden. Die Qualität dieser Materialien wird durch das Abfallmanagement verdichtend kontrolliert.*
- *Materialien, welche im Zustand ihres Anfalles nur geringfügig die Annahmekriterien des Bundes-Abfallwirtschaftsplan idgF überschreiten, können zwischengelagert und überarbeitet werden, um durch Belüften, Siebung etc. eine etwaige qualitative Verbesserung zu erreichen. Materialien, die nach der Überarbeitung für eine Verwertung geeignet sind, können unter verdichteter Kontrolle des Abfallmanagements eingesetzt werden.*
- *Die Materialien, bei denen keine Verbesserung der abfallchemischen Qualität erreicht werden kann, sind jedenfalls fachgerecht zu entsorgen. Die in ON 316.1*

*(Abfallwirtschaft) durchgeführte Kapazitätsprüfung hat ergeben, dass im Projektumfeld ausreichende Kapazitäten für die Entsorgung vorhanden sind.*

*Sowohl In ON 316.1 (Abfallwirtschaft) als auch In ON 201 (UVE) werden Vermeidungs-, Verminderung- und Ausgleichsmaßnahmen für die Bauphase formuliert. Daraus geht hervor, dass bereits in der Ausschreibungsplanung eine abfallwirtschaftliche Umweltbaubegleitung beigezogen wird, die bei jeder Position des „Wegschaffens“ eine nachhaltige Verwertungsmöglichkeit innerhalb des Bauloses prüft. Weiters wird die Sammlung und Manipulation der Abfälle inklusive der Baustellenabfälle gemäß den Vorgaben des Leitfadens RUMBA erfolgen, um eine ressourcenschonende Baustellenabwicklung innerhalb des Bauloses zu gewährleisten. Diese möglichst zentrale Sammlung reduziert das Aufkommen von objektiven Abfällen und reduziert die Beeinträchtigung der umgebenden Schutzgüter Boden und Grundwasser. Zudem wird im Rahmen der örtlichen Bauaufsicht auch eine fachkundige abfallwirtschaftliche Umweltbaubegleitung/Bauaufsicht installiert.*

*Gutachterliche Stellungnahme:*

*Aus den von der Projektwerberin vorgelegten Unterlagen ist erkennbar, dass Abfälle nach dem Stand der Technik vermieden, verwertet oder - soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist - ordnungsgemäß entsorgt werden. Die Begleitung dieser abfallwirtschaftlichen Prozesse wird von einer noch zu bestellenden abfallwirtschaftlichen Bauaufsicht [sic] zu überwachen und hinsichtlich der zu manipulierenden Abfall-/Verwertungsströme zu dokumentieren sein. Dazu wird vom SV für Abfallwirtschaft auch eine zwingende Maßnahme formuliert.“*

Der Sachverständige für Abfallwirtschaft (AW) führte zu flüssigen Emissionen Folgendes aus (siehe Zusammenfassende Bewertung, Seite 190, Frage B4.1):

*In der Betriebsphase sind neben der Umsetzung der Abfallwirtschaftskonzepte der ÖBB welche der Vermeidungs- bzw. Verwertungshierarchie gemäß § 1 AWG verpflichtet sind, keine Maßnahmen vorgegeben.*

*Flüssige Emissionen aus dem Bahnbetrieb versickern im Bestand weitgehend diffus und werden im Gegensatz hierzu bei der Neubaustrecke gesammelt über Versickerungsbekken dem Grundwasserkörper redotiert. Es werden nur Bodenhorizonte durchsickert, welche den Annahmekriterien einer Bodenaushubdeponie entsprechen.*

Der Sachverständige für Abfallwirtschaft (AW) führte zu flüssigen Emissionen weiters auszugswise Folgendes aus (siehe Zusammenfassende Bewertung, Seite 178, Frage B2.1):

*Befund und Sachverhalt:*

*Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Qualität des Wasserhaushalts werden in geotechnischer Hinsicht im Fachbeitrag ON 314.1 (Geologie, Geotechnik und Hydrogeologie) und in abfallchemischer und abfallwirtschaftlicher Hinsicht im Fachbeitrag ON 313.1 (Grundwasser und Bodenqualität) sowohl für die Bau- als auch für die Betriebsphase beschrieben.*

*Bauphase...*

*Betriebsphase...*

*Gutachterliche Stellungnahme*

*Zusammenfassend ist daher aus dem Fachgebiet Abfallwirtschaft festzuhalten, dass die Ausführungen der Projektwerberin sowohl für die Bauphase als auch für die Betriebsphase nachvollziehbar sind und die Beeinflussung der Böden oder der Bodenwasserverhältnisse durch qualitative Veränderung des Wasserhaushalts als lediglich geringfügig nachteilig zu beurteilen sind. Hinsichtlich der Auswirkungen auf das Grundwasser wird auf die Ausführungen des SV für den Fachbereich Geologie, Hydrogeologie und Grundwasserverwiesen.*

Zusammengefasst geht die UVP-Behörde im Hinblick auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen des Sachverständigen im Zuge des Verfahrens (insb. in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen) davon aus, dass – durch die im Projekt (insbesondere in der UVE) enthaltenen sowie von den von der Behörde beigezogenen Sachverständigen vorgeschlagenen zwingend erforderlichen Maßnahmen – Abfälle nach dem Stand der Technik vermieden, verwertet oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß entsorgt werden und damit die Genehmigungsvoraussetzung des § 24f Abs. 1 Z 3 UVP-G 2000 als erfüllt betrachtet werden kann.

#### **V.1.4 Zu § 24f Abs. 3 und 4 UVP-G 2000 (Gesamtbewertung und Interessenabwägung)**

Gemäß **§ 24f Abs. 3 UVP-G 2000** sind die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung in der Entscheidung zu berücksichtigen und ist mit geeigneten Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen, Ausgleichsmaßnahmen oder sonstige Vorschriften (insbesondere auch für Überwachungs-, Mess- und Berichtspflichten und Maßnahmen zur Sicherstellung der Nachsorge) zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beizutragen.

Gemäß **§ 24f Abs. 4 UVP-G 2000** ist der Antrag abzuweisen, wenn die Gesamtbewertung ergibt, dass durch das Vorhaben und seine Auswirkungen, insbesondere auch durch Wechselwirkungen, Kumulierung oder Verlagerungen, unter Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen, insbesondere des Umweltschutzes, schwerwiegende Umweltbelastungen zu erwarten sind, die durch Auflagen, Bedingungen, Befristungen, sonstige Vorschriften, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen nicht verhindert oder auf ein erträgliches Maß vermindert werden können. Bei Vorhaben der Energiewende darf eine Abweisung nicht ausschließlich aufgrund von Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds erfolgen, wenn dies im Rahmen einer strategischen Prüfung Verkehr geprüft wurde. Im Rahmen dieser Abwägung sind auch relevante Interessen der Materiengesetze oder des Gemeinschaftsrechts, die für die Realisierung des Vorhabens sprechen, zu bewerten. Dabei gelten Vorhaben der Energiewende als in hohem öffentlichen Interesse, zu jenen gemäß § 2 Abs. 7 UVP-G 2000 auch Vorhaben des Eisenbahnbaus nach § 23b gehören.

Im gegenständlichen Verfahren erfolgte die Gesamtbewertung unter Berücksichtigung des Ergebnisses der Umweltverträglichkeitsprüfung, insbesondere der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 8. September 2023, der darin enthaltenen Beantwortung der eingelangten Stellungnahmen und Einwendungen, der ergänzender Auskünfte gemäß § 24c Abs. 6 UVP-G 2000, der Verhandlungsschrift der öffentlichen mündlichen Verhandlung von 21. November 2023 und der darin ergänzten fachlichen Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen und den Maßnahmenvorschlägen.

Im Sinne einer umfassenden und integrativen Gesamtschau konnte die Einhaltung des § 24f UVP-G 2000 festgestellt werden und kommt die Gesamtbewertung gemäß § 24f Abs. 4 UVP-G



2000 zum Ergebnis, dass unter Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen (siehe zu den Projektzielen und den öffentlichen Interessen am Vorhaben unter Punkt IV.3 der Begründung), insbesondere des Umweltschutzes, keine schwerwiegenden Umweltauswirkungen, die durch Nebenbestimmungen (Auflagen, Bedingungen, Befristungen, sonstige Vorschriften, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen) nicht verhindert oder auf ein erträgliches Maß vermindert werden könnten, zu erwarten sind, weshalb auch kein Abweisungsgrund vorliegt.

Zusammenfassend hat das Ermittlungsverfahren ergeben, dass unter der Voraussetzung, dass die im Projekt (in der UVE) enthaltenen und jene von den Sachverständigen zusätzlich für zwingend erforderlich erachteten Maßnahmen umgesetzt werden, die Umweltverträglichkeit des eingereichten Vorhabens vorliegt. Die vorgeschlagenen Maßnahmen wurden in der Fassung nach der mündlichen Verhandlung als Nebenbestimmungen in Spruchpunkt IV. des Bescheides aufgenommen und damit verbindlich vorgeschrieben.

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung ergeben sich aus Sicht der UVP-Behörde keine Gründe, die einer Zulässigkeit der Realisierung und dem Betrieb des Vorhabens entgegenstehen und konnte daher die gegenständliche Genehmigung gemäß UVP-G 2000 erteilt werden.

### **V.1.5 Zu den Nebenbestimmungen allgemein**

**V.1.5.1** Die Vorschreibung sämtlicher Nebenbestimmungen erfolgte im Rahmen der Zuständigkeit der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie als Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 und somit aufgrund Grundlage des UVP-G 2000 (§ 24f Abs. 3 und 4), des EisbG (§ 19) und nach weiteren mitangewendeten Materiengesetzen (WRG 1959 § 111).

**V.1.5.2** Im Allgemeinen ist hervorzuheben, dass Maßnahmen, zu denen bereits das Gesetz unmittelbar verpflichtet, keiner Bescheidaufgabe bedürfen (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.

Nebenbestimmungen müssen möglichst klar bestimmten und nach Materien gegliederten Spruchpunkten zugeordnet werden können. Vorschriften haben darüber hinaus eine rechtliche Bedingung oder ein Sollen zum Ausdruck zu bringen. Zu beachten ist dabei der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit.

Es muss nach Zuständigkeitsübergang eindeutig feststellbar sein, welcher Bescheidteil und welche Nebenbestimmungen von welcher Behörde zu vollziehen sind. Die die Bauphase betreffenden Vorschriften sind vom Zuständigkeitsübergang nicht betroffen.

**V.1.5.3** Im Wesentlichen wurden als Nebenbestimmungen in Spruchpunkt IV. die in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vorgeschlagenen zwingenden Maßnahmen (in der Fassung nach der mündlichen Verhandlung) übernommen. Maßnahmen, die bereits im Projekt (in der UVE) enthalten waren bzw. von der Projektwerberin im Zuge der mündlichen Verhandlung zum Projektinhalt erhoben wurden und somit Projektbestandteil sind, wurden nur insoweit als Auflagenvorschläge in die Zusammenfassende Bewertung und in

den Bescheid aufgenommen, als sie durch die jeweils zuständigen Sachverständigen abgeändert oder ergänzt wurden. Ansonsten wurden nur stilistische Abänderungen aufgenommen.

Hervorzuheben ist, dass die Nebenbestimmungen aus dem Fachbereich Ökologie (Pflanzen, Tiere und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt) in den Spruchpunkten IV.1.4 und IV.2.4 aufgenommen wurden, soweit diese für die Umweltverträglichkeit des Vorhabens als unabdingbar angesehen wurden. Diese Nebenbestimmungen aus ökologischer Sicht gelten jeweils nur unter der Bedingung und als anwendbar, als diese nicht durch die Behörde gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 im Zuge des dortig abzuführenden Verfahrens abgeändert, ergänzt oder aufgehoben werden. Sie schließen somit eine neuerliche bzw. aufgrund der dort anzuwendenden materiellrechtlichen Bestimmungen präzisierende Vorschreibung durch die zuständigen Behörden im Materieverfahren nach Landesrecht nicht aus.

Festzuhalten ist, dass die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen sowie die Verhandlungsschrift samt Beilagen Bestandteil des gegenständlichen Bescheides sind. Allfällige dort enthaltene Erläuterungen und Begründungen sind somit insbesondere bei der Auslegung des Spruches heranzuziehen.

**V.1.5.4** Nebenbestimmungen können von der Behörde nur dann vorgeschrieben werden, wenn sie sich auf das verfahrensgegenständliche Vorhaben beziehen. 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 AG auch der Gegenstand des Verwaltungsverfahrens klar und eindeutig vorgegeben wird. Soweit Forderungen nicht bereits in die Nebenbestimmungen des Spruches Eingang gefunden haben waren sämtliche Anträge abzuweisen.

**V.1.5.5** Aus Sicht der Behörde werden die anzuwendenden Umweltschutzvorschriften eingehalten. Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass sämtliche Bescheidvoraussetzungen durch die Projektwerberin einzuhalten sind. Diese stellen neben den in den Spruch des Bescheides übernommenen Vorschreibungen der Sachverständigen vor allem auch sämtliche in der UVE, dem Bauentwurf, der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen sowie der Verhandlungsschrift und sonstigen Unterlagen enthaltenen Bedingungen hinsichtlich Bau und Betrieb des gegenständlichen Vorhabens dar.

**V.1.5.6** Auf die von den Sachverständigen als nicht als zwingend erforderlich formulierten und lediglich empfohlenen Maßnahmen in der Zusammenfassenden Bewertung wird hingewiesen. Diese sind für die Bauphase LA e04, LA e05 (FB Lärm); WT e01, WT e02, WT e03 (FB Wasserbautechnik und Oberflächenflässer); HD e01 (FB Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser), GW e01, GW e02, GW e03, GW e04 (FB Gewässerökologie), RP e01 (FB Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft und Ortsbild, Sach- und Kulturgüter) sowie für die Betriebsphase WT e04, ÖK e01 (FB Ökologie), GW e05, GW e06, GW e07 (FB Gewässerökologie)).

## **V.2 Bestimmung des Trassenverlaufs nach dem Hochleistungsstreckengesetz (HIG)**

Die maßgeblichen Bestimmungen und Genehmigungsvoraussetzungen nach dem Hochleistungsstreckengesetz (HIG) 135/1989 idF BGBl. I Nr. 154/2004 (idgF) lauten folgendermaßen:

Trassengenehmigung

**§ 3. (1)** 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, bedarf es einer Trassengenehmigung, die der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie auf Antrag eines Eisenbahnunternehmens nach den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn sowie unter Bedachtnahme auf die sonstigen öffentlichen Interessen und die Ergebnisse der Anhörung (§ 4) mit Bescheid zu erteilen hat. Als Ausbaumaßnahmen sind dabei auch Trassenänderungen geringen Umfanges oder die Zulegung eines weiteren Gleises auf einer durchgehenden Länge von höchstens 10 km zu verstehen, wenn in diesen Fällen die Mitte des äußersten Gleises der geänderten Trasse von der Mitte des äußersten Gleises der bestehenden Trasse nicht mehr als 100 m entfernt ist.

**(2)** 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 ebenfalls einer Trassengenehmigung, die durch Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie zu erteilen ist.

**(3)** Im Trassengenehmigungsbescheid ist der Trassenverlauf insoweit sicher zu stellen, als hiefür 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.

**(4)** Der Trassengenehmigungsbescheid ist gemeinsam mit den Planunterlagen beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, bei dem Amt der Landesregierung des örtlich berührten Bundeslandes und bei den örtlich berührten Gemeinden zur Einsicht aufzulegen.

Anhörung im Trassengenehmigungsverfahren

**§ 4. (1)** Vor Erlassung eines Trassengenehmigungsbescheides sind die Länder, deren örtlicher Wirkungsbereich von dem geplanten Trassenverlauf berührt wird, sowie die in ihrem Wirkungsbereich berührten gesetzlichen Interessenvertretungen zu hören. Zum Zwecke der Anhörung hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie vom Eisenbahnunternehmen zu erstellende ausreichende Planunterlagen über den Trassenverlauf zu übermitteln. Bei der Übermittlung sind die Anzuhörenden zur Stellungnahme innerhalb vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie festzulegender angemessener Fristen zu ersuchen. Die Länder sind überdies zu ersuchen, zum geplanten Trassenverlauf auch unter den Gesichtspunkten der vom Land zu besorgenden Angelegenheiten Stellung zu nehmen.

**(2)** In den Planunterlagen über den Trassenverlauf ist auf die Umweltverträglichkeit des Trassenverlaufes Bedacht zu nehmen und insbesondere auch auszuführen, welche Vorkehrungen vorgesehen sind, damit aus dem Bau und Betrieb von und dem Betrieb auf der geplanten Hochleistungsstrecke zu erwartende und im Verhältnis zur Art der Nutzung des benachbarten Geländes wesentliche zusätzliche Umweltbeeinträchtigungen möglichst gering gehalten werden. Subjektive Rechte werden hiedurch nicht begründet.

**(3)** Es sind auch die Gemeinden, deren örtlicher Wirkungsbereich vom geplanten Trassenverlauf berührt wird, zu hören. Die Ausübung dieses Anhörungsrechtes durch die Gemeinde ist eine Aufgabe des eigenen Wirkungsbereiches. Zum Zweck der Anhörung sind den Gemeinden

die Planunterlagen über den Trassenverlauf, soweit er den örtlichen Wirkungsbereich der jeweiligen Gemeinde berührt, zu übermitteln.

#### Rechtswirkungen einer Trassengenehmigung

**§ 5. (1)** Nach Erlassung des Trassengenehmigungsbescheides dürfen 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.

**(2)** Als betroffene Grundstücksteile im Sinne des Abs. 1 gelten all jene, die nach den Planunterlagen im Bereich des durch den Trassengenehmigungsbescheid festgelegten Geländestreifens liegen.

**(3)** Ausnahmen von der Rechtswirkung (Abs. 1) eines erlassenen Trassengenehmigungsbescheides sind zulässig, wenn sie den geplanten Trassenverlauf nicht erheblich erschweren oder wesentlich verteuern oder zum Schutz des Lebens und der Gesundheit von Personen notwendig sind. Abweichend davon sind Ausnahmen von dem Verbot, die Gewinnung mineralischer Rohstoffe aufzunehmen, auch dann zulässig, wenn das öffentliche Interesse an der Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe das öffentliche Interesse nach Vermeidung einer erheblichen Erschwerung oder wesentlichen Verteuerung des geplanten Trassenverlaufes überwiegt.

**(4)** Ausnahmen nach Abs. 3 hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie nach Anhörung des Eisenbahnunternehmens zuzulassen; die Zulassung von Ausnahmen durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ist jedoch nicht erforderlich, wenn es über die Vornahme der Neu-, Zu- und Umbauten, über die Errichtung oder Änderung von Anlagen, über die Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe oder über die Einrichtung oder Erweiterung von Deponien auf den von der künftigen Hochleistungsstrecken-Trasse betroffenen Grundstücksteilen zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem jeweiligen Eigentümer dieser Grundstücksteile oder mit denjenigen, die zur Errichtung oder Änderung von Anlagen, zur Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe oder zur Einrichtung oder Erweiterung von Deponien berechtigt sind, zu einer zivilrechtlichen Einigung, die schriftlich festzuhalten ist, gekommen ist.

**(5)** Vor Erlassung eines Bescheides, mit dem eine Ausnahme vom Verbot der Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe nicht zugelassen wird, ist der Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit anzuhören. Der Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit ist berechtigt, gegen Bescheide, mit denen eine Ausnahme vom Verbot der Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe nicht zugelassen wird, Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof zu erheben.

**(6)** Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat auf Antrag des Eisenbahnunternehmens die Beseitigung eines dem Abs. 1 widersprechenden Zustandes auf Kosten des Betroffenen anzuordnen.

**(7)** Nach Ablauf von fünf Jahren nach Erlassung des Trassengenehmigungsbescheides haben die betroffenen Liegenschaftseigentümer Anspruch auf Einlösung der bezüglichen Grundstücksteile durch das Eisenbahnunternehmen, sofern eine Ausnahmewilligung (Abs. 4) verweigert wurde und sofern der Trassengenehmigungsbescheid für den Grundstücksteil noch gilt.

**(8)** *Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat auf Antrag des Eisenbahnunternehmens oder von Amts wegen die Rechtswirkungen (Abs. 1) eines Trassengenehmigungsbescheides für unwirksam zu erklären, wenn oder insoweit sie zur Sicherstellung des geplanten Trassenverlaufes nicht mehr notwendig sind.*

**V.2.1** Gemäß § 2 Hochleistungsstreckengesetz gelten für den Bau von und den Betrieb auf Hochleistungsstrecken die Bestimmungen des Eisenbahngesetzes 1957.

Die obig zitierten – für die Genehmigung maßgeblichen – Bestimmungen des HIG sehen zusammengefasst vor, dass es für die Sicherstellung des Trassenverlaufes (bzw. des für die Trasse vorgesehenen bzw. notwendigen Geländestreifens) für eine Hochleistungsstrecke, die nicht durch Ausbaumaßnahmen auf bestehenden Eisenbahnen eingerichtet werden kann (in diesem Sinne daher neu zu errichten ist), einer Trassengenehmigung der Bundesministerin für (nunmehr) Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie bedarf und zwar auf Antrag eines Eisenbahnunternehmens unter Vorlage von Planunterlagen (Trassenplan). Dies gilt auch im Rahmen eines Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens.

Gemäß § 3 Abs. 1 HIG hat die Behörde nach den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn sowie unter Bedachtnahme auf die sonstigen öffentlichen Interessen die Ergebnisse der Anhörung (§ 4 leg. cit.) zu entscheiden.

Nach Trassengenehmigung dürfen gemäß § 5 HIG auf den vom künftigen Trassenverlauf betroffenen Grundstücksteilen (Hochleistungsstrecken-Baugebiet) bzw. auf dem festgelegten Geländestreifen in den Planunterlagen 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. Ausnahmen von diesen Rechtswirkungen sind gemäß § 5 Abs. 3 HIG möglich.

**V.2.2** Den gesetzlichen Interessensvertretungen, dem Land sowie den Standortgemeinden wurde im Laufe des gegenständlichen Verfahrens die Möglichkeit zur Stellungnahme gemäß § 4 Abs. 1 HIG eingeräumt (siehe Verfahrensschritte Verfahrenseinleitung, Anhörung gemäß HIG, Auflage- und Einwendungsfrist im Zuge der öffentlichen Auflage im Großverfahren).

**V.2.3** Hinsichtlich des Trassenverlaufes wird auf die Unterlagen zur Trassengenehmigung (Trassenverlaufsbericht und Trassenverlaufspläne) unter Punkt IV.2 der Begründung und Spruchpunkt I.2 verwiesen.

**V.2.4** Hinsichtlich des Vorliegens der in § 3 Abs. 1 und 3 HIG genannten Genehmigungskriterien erfolgte die Prüfung in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen (S. 133 ff) und wurden dazu folgende Fragen an die zuständigen Sachverständigen gestellt:

*1. EisbG1: Entspricht das Vorhaben den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn und wird auf die sonstigen öffentlichen Interessen und die Ergebnisse der Anhörung Bedacht genommen? [§ 3 Abs. 1 HIG]*

*2. EisbG2: Wurde der zu sichernde Geländestreifen des Trassenverlaufes nach § 3 und 5a HIG in den Planunterlagen unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse dargestellt und überschreitet die Breite das Ausmaß nicht, welches für Eisenbahnanlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen, die für den Bau und den Betrieb einer Hochleistungsstrecke erforderlich sind, notwendig ist? [§ 3 Abs. 3 HIG]*

Eisenbahnbau aus bautechnischer Sicht (inkl. Eisenbahnkreuzungen), Straßenbau und -verkehr (ST):

Ad 1.) Befund – Sachverhalt

Die Leistungsfähigkeit einer Eisenbahnstrecke wird ausgedrückt durch die Anzahl der Züge, die in einem bestimmten Zeitraum unter Einhaltung bestimmter Qualitätsnormen jedes Gleis einer Strecke befahren können. Im Hinblick auf Leistungsfähigkeit, Wirtschaftlichkeit und öffentliches Interesse ist zum vorliegenden Projekt „Wiener Neustadt Hbf. Nordkopf, Errichtung 4-gleisige Einfahrt“ folgendes zu bemerken:

- o Das Vorhaben ermöglicht eine Erhöhung des VzG im Einfahrtsbereich Wr. Neustadt Nordkopf der Pottendorfer Linie auf 120 km/h.
- o Durch das Vorhaben erfolgt eine betrieblich hochqualitative Verknüpfung von 2 Strecken infolge Zulegung eines vierten Gleises im bisherigen dreigleisigen Abschnitt.
- o Das Vorhaben ermöglicht die Umsetzung eines qualitativ hochwertigen Integrierten Taktfahrplans (ITF) für die Gesamtverkehrsstrategie.
- o Durch das Vorhaben erfolgt die Sicherstellung der betrieblichen Qualität durch entsprechende Weichenverbindungen für die flexible Bahnsteignutzung.
- o Mit dem Vorhaben werden Bahnsteiglängenadjustierungen der Inselbahnsteige 2-3 und 4-5 auf jeweils 420 m durchgeführt.
- o Mit dem Vorhaben werden die Gleisanlagen für die geplanten Geschwindigkeitsanhebungen in der Lage angepasst.
- o Mit dem Vorhaben werden Eisenbahnbrücken dem Stand der Technik entsprechend umgebaut bzw. neu gebaut.
- o Mit dem Vorhaben werden Umweltschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden errichtet.
- o Laut Prognose kommt es durch das Vorhaben zu einer Verlagerung / Reduzierung von rund 5.800 Pkw täglich auf der Strecke nach Wien und damit zu einer Verschiebung des Modal Split vom MIV hin zum ÖV.

Im Projekt sind die Erfordernisse einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn dargestellt. Die sonstigen öffentlichen Interessen sind behandelt.

Gutachterliche Stellungnahme:

Das vorliegende Bauvorhaben „Wiener Neustadt Hbf. Nordkopf, Errichtung 4-gleisige Einfahrt“ entspricht im Hinblick auf die Fachbereiche Eisenbahnwesen aus bautechnischer Sicht inkl. Eisenbahnkreuzungen, Straßenbau und Straßenverkehr den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn. Auf sonstige öffentliche Interessen ist Bedacht genommen.

Ad 2.) Die im Bundesgesetz über Eisenbahn-Hochleistungsstrecken erhobene Forderung zur Darstellung des Geländestreifens des Trassenverlaufes unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse ist erfüllt. Die maximale Breite ist in den Planunterlagen ersichtlich und überschreitet die vom oben genannten Gesetz geforderten Randbedingungen nicht. Die Breite des Geländestreifens für den Bahnkörper ist geringer als 150 m und erfüllt aus Sicht der Fachbereiche Eisenbahnwesen aus bautechnischer Sicht inkl. Eisenbahnkreuzungen, Straßenbau und Straßenverkehr auch diesbezüglich die gesetzlichen Vorgaben.

Eisenbahnwesen aus betrieblicher Sicht (EB):Ad 1.) Befund und Sachverhalt

Der verhältnismäßig kurze Projektabschnitt ist im nördlichen Ein- bzw. Ausfahrbereich des stark belasteten Bahnhofs Wiener Neustadt situiert und beinhaltet die Zulegung eines Gleises und die Neukonzeption und Erweiterung der Weichenverbindungen. Das Vorhaben hat auf die Durchlassfähigkeit dieses bedeutenden Verkehrsknotens einen erheblichen Einfluss.

Gutachterliche Stellungnahme:

Aus eisenbahnbetrieblicher Sicht ist die Erweiterung dieses Knotens für die Zielerreichung einer leistungsfähigen Eisenbahn von besonderer Bedeutung, da die in der Prognose 2035 vorgesehenen Zugzahlen ansonsten nicht oder nur unter sehr schlechter Betriebsqualität bewältigt werden können. Das Vorhaben erfordert nur eine geringfügige Grundinanspruchnahme.

Ad 2.) Befund und Sachverhalt

Der zu sichernde Geländestreifen ist in den materienrechtlichen Unterlagen nach dem HIG, Einlage 400.1, Trassenverlaufsbericht beschrieben bzw. in den Trassenverlaufsplänen Einlagen 400.2, 400.3 und 400.4 dargestellt. In der Beschreibung des Trassenverlaufs im Trassenverlaufsbericht (Punkt 1) wird festgestellt, dass der Projektbereich durchwegs auf den bestehenden Bahntrassen verläuft und im Vergleich mit dem Bestand um ein zusätzliches Gleis erweitert wird. Die Erweiterung erfolgt im Sinne der Kilometrierung linksseitig. Der Abschnitt rechts der Bahn bleibt bis zum Absprung des Gleises 8 unverändert. Ab diesem Punkt erfolgt eine geringfügige Verbreiterung der Trasse nach Westen.

Im Bericht gemäß EBEV, Einlage 411 wird in Punkt 3.1 Flächenbeanspruchung festgestellt, dass die notwendigen Baumaßnahmen durchwegs auf Bahngrund stattfinden. Lediglich für die beidseitige Verbreiterung der Brücke über die Kollonitschgasse (Objekt WN04) samt Wiederherstellung der städtischen Infrastruktur wird Fremdgrund in geringem Ausmaß benötigt, der sich im Besitz der Stadt Wiener Neustadt (öffentliches Gut) befindet. Im technischen Bericht Streckenplanung, Einlage 412 wird in Punkt 7 das Ausmaß der temporären bzw. permanenten Grundbeanspruchung angegeben. Die Summe der permanenten Grundbeanspruchung beträgt 91 m<sup>2</sup>.

Gutachterliche Stellungnahme:

Der Geländestreifen orientiert sich an den vorhandenen Bahngrundgrenzen bzw. am erforderlichen Ausmaß, welches für die Eisenbahnanlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen, die für Bau und Betrieb einer Hochleistungsstrecke erforderlich sind.

**V.2.5** Zusammengefasst geht die ho. Behörde im Hinblick auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen der Sachverständigen im Zuge des Verfahrens davon aus, dass das gegenständliche Hochleistungsstreckenbauvorhaben den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn entspricht sowie auf die sonstigen öffentlichen Interessen und die Ergebnisse der Anhörung (§ 4) Bedacht genommen wurde und damit die Genehmigungsvoraussetzung des § 3 Abs. 1 HIG als erfüllt gilt.

### **V.3 Mitbewendung des Eisenbahngesetzes 1957 (EisbG 1957) einschließlich Arbeitnehmerschutzgesetz (ASchG)**

### **V.3.1 Zum Antrag nach § 31a EisbG und zur Genehmigung nach § 31f EisbG**

Die maßgeblichen Bestimmungen und Genehmigungsvoraussetzungen nach dem Eisenbahngesetz 1957 (EisbG 1957), BGBl. Nr. 60/1957, BGBl. I Nr. 231/2021 (idGF) lauten folgendermaßen (auszugsweise):

#### Erforderlichkeit einer eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung

**§ 31.** Für den Bau oder die Veränderung von Eisenbahnanlagen und nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen ist die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erforderlich.

#### Antrag

**§31a (1)** Die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung ist bei der Behörde zu beantragen. Dem Antrag ist ein Bauentwurf in dreifacher Ausfertigung und projektrelevante Fachgebiete umfassende Gutachten beizugeben; letztere zum Beweis, ob 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. 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. Wenn das Bauvorhaben eine Hauptbahn alleine oder über eine Hauptbahn hinaus gehend 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.

#### Genehmigungsvoraussetzungen

**§ 31f. (1)** Die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung ist 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,
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.

**(2)** Eine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für ein Bauvorhaben im Gefährdungsbereich (§ 4 Abs. 6 Z 3 des Bundesstraßengesetzes 1971-BStG 1971, BGBl. Nr. 286/1971) eines Betriebes, in dem die in Anlage 5 GewO 1994 genannten gefährlichen Stoffe mindestens in einer in dieser



*Anlage gegebenen Menge vorhanden sind (Seveso-Betrieb), darf überdies nur dann erteilt werden, wenn dieser Gefährdungsbereich im Bauentwurf ausgewiesen ist und Vorkehrungen vorgesehen sind, die bewirken, dass bei Realisierung des Bauvorhabens und dessen künftigen Betriebes weder schwere Unfälle (§ 84b Z 12 GewO 1994) beim Seveso-Betrieb bewirkt noch das Risiko oder die Folgen solcher Unfälle vergrößert oder verschlimmert werden können.*

*(3) Vom Stand der Technik sind beantragte Abweichungen in Ausnahmefällen zulässig, 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.*

**V.3.1** Gemäß § 2 Hochleistungsstreckengesetz gelten für den Bau von und den Betrieb auf Hochleistungsstrecken die Bestimmungen des Eisenbahngesetzes 1957.

Dem Antrag auf eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gemäß § 31a Eisenbahngesetz ist ein Bauentwurf und ein Gutachten für projektrelevante Fachgebiete beizugeben als Beweis, dass – sofern keine Abweichungen vom Stand der Technik beantragt wurden – 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.

**V.3.2** Die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gemäß § 31f Abs. 1 EisbG ist zusammengefasst zu erteilen, wenn das Bauvorhaben 1. 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 entspricht sowie durch dessen Ausführung und Inbetriebnahme 2. der Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der entstehende Nachteil aus der Verletzung von Bund, Ländern und Gemeinden wahrzunehmender Interessen und 3. der Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der einer Partei, die subjektiv öffentliche Rechte eingewendet hat, entsteht.

#### **V.3.1.1 Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes**

Gemäß § 5 Abs. 1 der Arbeitnehmerschutzverordnung Verkehr (AVO Verkehr 2017), BGBl. II Nr. 17/2012 idgF ist in eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren bereits im Rahmen von Gutachten gemäß §§ 31a Abs. 1 Eisenbahngesetz die Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes zu überprüfen und nachzuweisen bzw. gemäß § 11 Abs. 1 AVO Verkehr 2017 jene im Rahmen eines Genehmigungsantrags nach § 24a Abs. 1 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 nachzuweisen.

Bei Berührung von eisenbahnrechtlichen Verwaltungsvorschriften im UVP-Verfahren hat gemäß § 11 Abs. 2 jenes Gutachten die erforderlichen Prüfungen gemäß § 5 Abs. 2 Z 1 bis Z 6 leg. cit. zu beinhalten:

1. Prüfung der Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente gemäß § 5 des ArbeitnehmerInnenschutzgesetzes, BGBl. Nr. 450/1994,
2. Prüfung der Unterlage für spätere Arbeiten gemäß § 8 des Bauarbeitenkoordinationsgesetzes, BGBl. I Nr. 37/1999,
3. Prüfung der Explosionsschutzdokumente gemäß Verordnung explosionsfähige Atmosphären, BGBl. II Nr. 309/2004,

4. Prüfung der Einhaltung der Arbeitnehmerschutzvorschriften, insbesondere des ArbeitnehmerInnenschutzgesetzes, BGBl. Nr. 450/1994, und der Verordnungen in Durchführung des ArbeitnehmerInnenschutzgesetzes,
5. Prüfung der Einhaltung der sonstigen Rechtsvorschriften zum Schutz der Arbeitnehmer, insbesondere der Rechtsvorschriften gemäß § 33 Abs. 3 Z 2 des ArbeitnehmerInnenschutzgesetzes, BGBl. Nr. 450/1994, sowie gemäß Anhang A und Anhang B der Arbeitsmittelverordnung, BGBl. II Nr. 164/2000,
6. Prüfung des Vorliegens der Voraussetzungen gemäß § 95 Abs. 3 Z 2 des ArbeitnehmerInnenschutzgesetzes, BGBl. Nr. 450/1994.

Dabei stellt die mit 2. Stabilitätsgesetz 2012 (BGBl. I Nr. 35/2012) grundsätzlich mit Wirkung ab 30.6.2012 aufgehobene Bestimmung des § 17 Abs. 1 VAIG Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetz (VAIG 1994) die Verordnungsgrundlage für die in Kraft befindliche Arbeitnehmerschutzverordnung Verkehr – AVO Verkehr, BGBl. II Nr. 422/2006 idF BGBl. II Nr. 132/2011, dar und regelt, in welcher Weise die Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes in den Gutachten (§31a EisbG) zu berücksichtigen sind und deren Einhaltung nachzuweisen ist.

Zu berücksichtigen sind auch die – auf die AVO Verkehr 2017 aufbauenden - relevanten Punkte der Richtlinie R10 des Verkehrs-Arbeitsinspektorates (Schwerpunktkonzept aus Sicht des Arbeitnehmerschutzes für Eisenbahnanlagen) herausgegeben von der Versicherungsanstalt für Eisenbahnen und Bergbau.

Gemäß § 93 Abs. 1 Z4 ArbeitnehmerInnenschutzgesetz (ASchG) ist in Genehmigungsverfahren von Eisenbahnanlagen nach dem Eisenbahngesetz der Arbeitnehmer/innenschutz zu berücksichtigen, sind laut Abs. 2 in diesen Verfahren dem Genehmigungsantrag die in § 92 Abs. 3 genannten Unterlagen (Beschreibung der Arbeitsstätte, Verzeichnis der Arbeitsmittel, erforderliche Pläne und Skizzen, sonst für die Beurteilung des Projektes erforderliche Unterlagen, Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente) anzuschließen und dürfen die Anlagen 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. Für die Voranschreibung von Auflagen ist § 92 Abs. 2 letzter Satz anzuwenden.

§ 94 Abs. 1 Z 4 ASchG ist dem Wortlaut nach nur anwendbar soweit nicht § 93 anzuwenden ist. Gemäß § 94 Abs. 1 Z 4 ASchG sind im Verfahren über die Bewilligung von Einrichtungen, Arbeitsmitteln usw. nach dem EisbG die mit dem Genehmigungsgegenstand zusammenhängenden Belange des Arbeitnehmerschutzes zu berücksichtigen und dürfen die genannten Anlagen gemäß § 94 Abs. 2 ASchG nur genehmigt werden, wenn Arbeitnehmerschutzvorschriften der Genehmigung nicht entgegenstehen 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. Dies gilt auch für die Genehmigung einer Änderung derartiger Anlagen.

Von der Beurteilung des Standes der Technik iSd § 9b EisbG und dessen Bestätigung von einem qualifizierten Gutachter iSd § 31a Abs 2 Z 1 – Z 5 EisbG sind arbeitnehmerInnenschutzrechtliche Belange insoweit nicht berührt, als es sich nicht um "spezielle und ausschließliche Angelegenheiten des Arbeitnehmerschutzes handelt" (vgl. BVwG vom 10.09.2018, W179 2125003-1).

Gemäß § 1 Abs. 9 Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung (EisbAV) sind Arbeitgeber/innen verpflichtet, entsprechend den Vorschriften des Eisenbahngesetzes und den Durchführungsverordnungen zum Eisenbahngesetz Arbeitsstätten einzurichten und zu betreiben, geeignete Arbeitsmittel zur Verfügung zu stellen, Arbeitsverfahren und Arbeitsvorgänge vorzubereiten, zu gestalten und durchzuführen, soweit dadurch der Schutz der Arbeitnehmer/innen berührt wird.

Eisenbahnsicherungsanlagen (§ 10 EisbG) sind Arbeitsmittel im Sinne des § 2 Abs. 5 ASchG und gemäß § 38 Abs. 1 Z 3 Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung (EisbAV) vor ihrer ersten Inbetriebnahme einer Abnahmeprüfung und dann gemäß und § 39 Abs. 1 Z 4 leg. cit einer wiederkehrenden Prüfung zu unterziehen.

Gemäß § 33 Abs 5 ASchG haben Arbeitgeber bei der Auswahl der einzusetzenden Arbeitsmittel die besonderen Bedingungen und Eigenschaften der Arbeit sowie die am Arbeitsplatz bestehenden Gefahren für die Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer und die Gefahren, die aus der Benutzung erwachsen können, zu berücksichtigen. Es dürfen nur Arbeitsmittel eingesetzt werden, die nach dem Stand der Technik die Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer so gering als möglich gefährden.

Gemäß § 12 Abs. 1 Arbeitsinspektionsgesetz 1993 (ArbIG) war das zuständige Arbeitsinspektorat (Verkehrsarbeitsinspektorat /VAI) als Partei an der gegenständlichen Verwaltungssache, die den Arbeitnehmerschutz berührt (insb. durch § 31a EisbG), zu beteiligen. Im UVP-Verfahren handelt es sich beim VAI zudem um eine als nach den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften vorgesehene Partei gemäß § 19 Z2 UVP-G 2000 sowie überdies auch um eine mitwirkende Behörde gemäß § 2 Z3, nachdem jene nach den Verwaltungsvorschriften am Verfahren zu beteiligen war. Der Verwaltungsgerichtshof hat – zu der im Wesentlichen zu § 12 Abs. 1 ArbIG gleichlautenden Vorgängerbestimmung § 8 Abs 1 ArbIG 1974 – ausgesprochen, dass das Mitspracherecht des Arbeitsinspektorates auf die Wahrnehmung der Belange des Arbeitnehmerschutzes beschränkt ist (VwGH 14.10.1991, 91/19/0191 sowie BVwG vom 25.05.2023, W109 2265870-1 „Umbau Bahnhof Messendorf“).

#### Arbeitnehmerschutz in nachfolgenden Verfahren:

Gemäß § 12 AVO Verkehr 2017 sind auch im Rahmen einer Fertigstellungsanzeige gemäß § 24h UVP-G 2000, im Rahmen einer Nachkontrolle sowie im Rahmen einer Überprüfung gemäß § 24h die Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes nachzuweisen.

Gemäß § 6 Abs. 2 AVO Verkehr 2017 haben im Rahmen des Betriebsbewilligungsverfahrens Prüfbescheinigungen oder Erklärungen gemäß § 34b des Eisenbahngesetzes zum Nachweis der Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes zu umfassen:

1. Prüfung der Prüfbefunde über die Abnahmeprüfungen, insbesondere gemäß § 7 der Arbeitsmittelverordnung, BGBl. II Nr. 164/2000, und gemäß § 38 der Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung, BGBl. II Nr. 384/1999,
2. Prüfung der Durchführung der Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichnung gemäß Kennzeichnungsverordnung, BGBl. II Nr. 101/1997,
3. Prüfung der Aktualisierung der Dokumente gemäß § 5 Abs. 2 Z 1 bis 3,

4. Prüfung der Einhaltung und Umsetzung der Arbeitnehmerschutzvorschriften gemäß § 5 Abs. 2 Z 4,
5. Prüfung der Einhaltung und Umsetzung der sonstigen Rechtsvorschriften gemäß § 5 Abs. 2 Z 5,
6. Prüfung der Einhaltung und Umsetzung der Voraussetzungen gemäß § 5 Abs. 2 Z 6.

### **V.3.1.2 Stand der Technik**

Gemäß der Genehmigungsvoraussetzung des § 31f Abs. 1 EisbG hat 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 – sofern gemäß Abs. 3 keine Abweichungen beantragt wurden mit Vorkehrungen wie 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 – zu entsprechen und hat der Beweis dafür bereits mit Antragstellung im Gutachten gemäß 31a EisbG zu erfolgen.

Gemäß § 9b EisbG stellt den „Stand der Technik“ im Sinne des Eisenbahngesetzes der auf den einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnissen beruhende Entwicklungsstand fortschrittlicher technologischer Verfahren, Einrichtungen, Bau- und Betriebsweisen, deren Funktionstüchtigkeit erwiesen und erprobt ist, dar. Bei der Bestimmung des Standes der Technik sind insbesondere vergleichbare Verfahren, Einrichtungen, Bau- oder Betriebsweisen heranzuziehen und ist die Verhältnismäßigkeit zwischen dem Aufwand für die nach der vorgesehenen Betriebsform erforderlichen technischen Maßnahmen und dem dadurch bewirkten Nutzen für die jeweils zu schützenden Interessen zu berücksichtigen.

### **V.3.1.3 Gutachten gemäß § 31a EisbG**

Seitens der ÖBB-Infrastruktur AG als Projektwerberin wurde gemeinsam mit ihrem Antrag das Gutachten gemäß § 31a EisbG der Arsenal Railway Certification GmbH, Floridsdorfer Hauptstraße 30, 1210 Wien, vom 21. Februar 2023 eingereicht und wurden darin folgenden Fachgebiete behandelt:

- Eisenbahnbautechnik
- Konstruktiver Ingenieurbau
- Elektrotechnik Oberleitung
- Elektrotechnik 50 Hz
- Eisenbahnbetrieb
- Sicherungs- und Fernmeldetechnik
- Geotechnik und Wasserbau
- Straßenverkehrstechnik

Die angegebenen Fachgebiete in diesem Gemeinschaftsgutachten umfassen alle projektrelevanten Aspekte.

Da das betreffende Vorhaben eine Hauptbahn betrifft, enthält das Gutachten auch eine allgemein verständliche Zusammenfassung.

Das Ergebnis der Begutachtung (siehe S. 3 des § 31a- Gutachtens) lautet folgendermaßen:

*Das Projekt wurde gemäß § 31a EisbG anhand der angeführten Prüfungsunterlagen und der angeführten Regelwerke hinsichtlich der Erfordernisse 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 geprüft und zur Ausführung für geeignet befunden.*

*Die Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes wurden entsprechend der AVO Verkehr unter Berücksichtigung des Schwerpunktkonzeptes aus Sicht des Arbeitnehmerschutzes R 10 für Eisenbahnanlagen begutachtet und die Erfüllung aller Erfordernisse festgestellt.*

*Die Planungsunterlagen wurden auf die Einhaltung aller relevanten Normen und Vorschriften hin überprüft. Die Planung entspricht durch die Verwendung der gültigen und zum Teil durch gesetzliche Vorgaben verbindlichen Normen dem Stand der Technik. Der Bauentwurf entspricht den relevanten Vorgaben der Eisenbahn-Bauentwurfsverordnung EBEV und der Eisenbahnbau- und –betriebsverordnung EisbBBV.*

*Aus Sicht der Gutachter besteht gegen die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß § 31 EisbG kein Einwand.*

Hinsichtlich der Einhaltung bzw. der Bewertung des Stands der Technik darf auch auf die Beantwortung der beiden Sachverständigen für Eisenbahnwesen in der Zusammenfassenden Bewertung verwiesen werden (S. 136f, Frage V4).

Die Eisenbahnbehörde geht im Hinblick auf die Ermittlungsergebnisse davon aus, dass das Gutachten gemäß § 31a EisbG der Arsenal Railway Certification GmbH – insbesondere auch nachdem im Verfahren keine Umstände hervorgekommen sind, wegen welchen jenes Gutachten in Zweifel zu ziehen gewesen wäre – als schlüssig, vollständig, nachvollziehbar und als inhaltlich richtig beurteilt werden kann. Dem Gutachten ist zu entnehmen, dass unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebs der Eisenbahn, des Betriebs von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn 1. die Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes - entsprechend der AVO Verkehr 2017 unter Berücksichtigung des Schwerpunktkonzeptes aus Sicht des Arbeitnehmerschutzes R 10 für Eisenbahnanlagen – eingehalten werden und 2. das Bauvorhaben dem Stand der Technik entspricht.

#### **V.3.1.4 Berührte Interessen von Gebietskörperschaften**

Sämtliche im Zuge des Verfahrens (bzw. im Rahmen der Anhörung gemäß § 4 HIG) eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen wurden von den UVP-Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen sowie in der öffentlichen mündlichen Verhandlung entsprechend behandelt.

Dabei sind seitens der betroffenen Gebietskörperschaften keine Stellungnahmen eingegangen, die eine Verletzung der von den Gebietskörperschaften wahrzunehmenden Interessen durch das gegenständliche Bauvorhaben behaupten.

#### **V.3.1.5 Eingewendete subjektiv öffentliche Rechte**

Im Zuge mehrerer Verfahrensschritte (insbesondere zusammenhängend mit der öffentlichen Auflage des Antrags und der Projektunterlagen) bzw. während des gesamten UVP-Verfahrens

langten Stellungnahmen und Einwendungen bei der UVP-Behörde ein. Auf die fachliche Auseinandersetzung im Zuge der Erstellung der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen und in der mündlichen Verhandlung wird hingewiesen.

Einwendungen im Rechtssinne wurde entweder durch Aufnahme von entsprechenden Nebenbestimmungen bzw. durch bereits im Bauentwurf oder der Umweltverträglichkeitserklärung selbst vorgesehene Maßnahmen entsprochen oder war über jene im Bescheid abzusprechen (siehe Ab- bzw. Zurückweisungen in Spruchpunkt V.).

Hinsichtlich allfällig aufgeworfener Rechtsfragen in Parteien- und Beteiligtenvorbringen wird unter Punkt VI. der Begründung („Auseinandersetzung mit den eingebrachten Stellungnahmen und Einwendungen“) weiter unten verwiesen.

#### **V.3.1.6 Zusammenfassung und Interessenabwägung**

Zusammengefasst geht die Eisenbahnbehörde im Hinblick auf das Ermittlungsergebnis (insbesondere das Gutachten gemäß § 31a EisbG) davon aus, 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, keine öffentlichen Interessen von Gebietskörperschaften verletzt werden und der Vorteil für die Öffentlichkeit durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Vorhabens (siehe zu den Projektzielen und den öffentlichen Interessen am Vorhaben unter Punkt IV.3 der Begründung)) größer ist als der Nachteil, der Parteien die subjektiv öffentliche Rechte eingewendet haben, entsteht und damit auch die Genehmigungsvoraussetzung des § 31f EisbG als erfüllt betrachtet werden kann.

Zudem geht die Eisenbahnbehörde im Hinblick auf das Ermittlungsergebnis davon aus, dass die Inanspruchnahme der Inanspruchnahme aller für die Realisierung des gegenständlichen Bauvorhabens erforderlichen Liegenschaften (ungeachtet der Erlangung des Grundeigentums bzw. der Verfügungsberechtigung) notwendig ist und im überwiegenden öffentlichen Interesse liegt.

#### **V.3.2 Unterbrochene Verkehrsanlagen und Wasserläufe**

Verkehrsanlagen und Wasserläufe, die durch den Bau und Betrieb der Eisenbahn gestört oder unbenutzbar werden, sind gemäß § 20 EisbG vorhabensgemäß von der Projektwerberin wiederherzustellen.

Zur Wiederherstellbarkeit unterbrochener Verkehrsverbindungen führt der Sachverständige für Eisenbahnbau aus bautechnischer Sicht (inkl. Eisenbahnkreuzungen), Straßenbau und –verkehr (ST) in der Zusammenfassende Bewertung (Seite 239) in Beantwortung der Frage V2.5 an, welche Straßen und Wege im Projektbereich die Ausbaustrecke queren sowie welche bahnparallele Wirtschaftswege jeweils von den Baumaßnahmen betroffen sind und stellt in seiner gutachterlichen Stellungnahme fest, dass sämtliche die Bahntrasse querenden Straßenverbindungen wiederhergestellt sowie die von der Verbreiterung der Bahntrasse betroffenen Parallelwege verlegt werden. Siehe hierzu insbesondere Maßnahme ST02.

Zur Veränderung der Funktionszusammenhänge (Verbindung zu zentralen Einrichtungen und Wegeverbindungen) führt der Sachverständige für Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sachgüter (RP) zur gleichen Frage aus, dass in der Betriebsphase alle in der Bauphase unterbrochenen Verkehrsverbindungen (ausgenommen der EK mit der Badener Straße, die im Zuge eines Kontextprojekts gesperrt wird) wiederhergestellt werden. Mit Verweis auf die Beantwortung der Frage R2.3. und R2.4 führte der Sachverständige aus, dass sich der Großteil der Flächeninanspruchnahme auf bahneigene Flächen konzentriert und es vor allem in der Bauphase durch Sperren oder Beeinträchtigungen von Straßen und Bahnunterführungen zur Beeinflussung von Funktionszusammenhängen der Menschen und deren Lebensräume kommt. Hierfür wurden Maßnahmen in der UVE definiert (Umleitungen). Bis auf eine Kreuzung (Auflassung der Kreuzung mit der Badener Straße als Kontextprojekt) werden in der Betriebsphase alle Querungen wiederhergestellt. Es ist somit in der Betriebsphase mit keinen nachteiligen Veränderungen der Funktionszusammenhänge zu rechnen. Im Gegenteil ist durch den Ausbau der Eisenbahntrasse mit positiven Wirkungen auf die Erreichbarkeit von Wiener Neustadt zu rechnen.

Wasserläufe werden durch das gegenständliche Vorhaben nicht unterbrochen.

### **V.3.3 Bauausführungsfrist**

Gemäß § 31g EisbG ist in der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung eine angemessene Frist vorzuschreiben, innerhalb der der Bau abzuschließen und der Betrieb zu eröffnen ist.

Die Projektwerberin gibt in der Einlage „Technischer Bericht – Bauablauf“ (ON 432.1) an, dass für das gesamte Vorhaben (für alle 6 Bauabschnitte) eine Bauzeit von rund 3 Jahren ermittelt wurde und welche Bauphasen (aufgeteilt in 2 Hauptphasen mit mehreren untergeordneten Bauphasen) vorgesehen sind. Die Baudauer teilt sich auf 3 Jahre auf (Jahre 2024 – 2026 laut UVE, Seite 22).

Unter Berücksichtigung der von der Projektwerberin nach derzeitigem Stand dargelegten Planungen für die Bauabwicklung sowie im Hinblick auf Art, Größe und Umfang des gegenständlichen Bauvorhabens und im Einklang mit den weiteren Bauausführungsfristen nach den Materiangesetzen war die Bauausführungsfrist daher gemäß Spruchpunkt I.3.3 festzulegen.

Bemerkt wird, dass die Eisenbahnbehörde die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für erloschen zu erklären hat, wenn diese Frist ohne zwingende Gründe nicht eingehalten wird. In diesem Zusammenhang ist jedoch auch darauf hinzuweisen, dass diese Frist auf rechtzeitig gestellten Antrag verlängert werden kann.

### **V.3.4 Zur eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung und zur Inbetriebnahme nach IOP**

#### **Betriebsbewilligung gemäß § 34a EisbG**

Die eisenbahnrechtliche (nationale) Betriebsbewilligung im Sinne des § 34a EisbG wurde nicht mitbeantragt und ist nicht Verfahrensgegenstand. Diese bleibt somit nach Antrag innerhalb der Bauausführungsfrist unter Vorlage der entsprechenden Prüfbescheinigungen gemäß § 34b EisbG durch das Eisenbahnunternehmen einem gesonderten Verfahren vorbehalten.

## Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems (IOP) und Inbetriebnahme des Vorhabens

Die gegenständliche Hochleistungs- und Eisenbahn-Fernverkehrsstrecke ist Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN) und sind für jene demnach auch die materiellrechtlichen Bestimmungen des 8. Teils, 2. Hauptstück des EisbG (§§ 88 ff.) betreffend Interoperabilität des Eisenbahnsystems anzuwenden.

Die grundlegenden Anforderungen (§ 90 EisbG) sind die Gesamtheit aller Bedingungen, die das Eisenbahnsystem, die Teilsysteme und die Interoperabilitätskomponenten einschließlich der Schnittstellen erfüllen müssen und die im Anhang III der Richtlinie (EU) 2016/797 angeführt sind. Teilsysteme (§ 99 EisbG) haben dabei gemäß § 100 EisbG den jeweils einschlägigen Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (kurz: TSI; § 89 EisbG) zu entsprechen.

Zum Nachweis der Erfüllung der Anforderungen an die Interoperabilität wird die Vorhabenerwerberin gemäß § 105 Abs. 1 EisbG bei der Inbetriebnahme des Vorhabens ein Dossier vorzulegen haben, welches insbesondere die EG-Prüferklärungen gemäß § 102 EisbG zu enthalten hat. In diesem Zusammenhang ist auf die Bestimmungen des § 104 ff. EisbG idF der Novelle BGBl. I Nr. 143/2020 im 4. Abschnitt betreffend Inbetriebnahme ortsfester technischer Einrichtungen des 2. Hauptstücks des EisbG betreffend Interoperabilität des Eisenbahnsystems hinzuweisen, die das grundsätzliche (zusätzliche) Erfordernis einer Genehmigung zur Inbetriebnahme für die Inbetriebnahme neuer Teilsysteme „streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“, „Energie“ und „Infrastruktur“, erneuerter oder aufgerüsteter bestehender Teilsysteme „streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“, „Energie“ und „Infrastruktur“ vorsieht.

Gegenständlich ist laut Einlage ON 422.4 „Technischer Bericht; Sicherungstechnische Ausrüstung“ unter Punkt 4. zu Gleisfreimeldeeinrichtung und Zugbeeinflussungssysteme vorgesehen, dass die vorgesehen, dass die als Zugbeeinflussungssystem PZB vorgesehen (hinsichtlich ETCS Level 2 wird auf Punkt IV.1 Zur Beschreibung des Vorhabens verwiesen).

### CSM – Risikobewertung

„Gemeinsame Sicherheitsmethoden“ (CSM; common safety methods) sind die zu entwickelnden Methoden zur Beschreibung der Art und Weise, wie die Sicherheitsniveaus, die Erreichung der Sicherheitsziele und die Einhaltung der anderen Sicherheitsanforderungen beurteilt werden.

Mit der Verordnung Nr. 352/2009/EG der Europäischen Kommission vom 24.04.2009 wurde eine „Gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken gemäß Artikel 6 Absatz 3 Buchstabe a der Richtlinie 2004/49/EG des europäischen Parlaments und des Rates“ im ABl. Nr. L108 vom 29.04.2009 erlassen (CSM-Verordnung). Es folgte die Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 352/2009 durch die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 der Kommission vom 30. April 2013, die wiederum durch die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 2015/1136 der Kommission vom 13. Juli 2015 abgeändert wurde (am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung in Kraft trat).



Die gegenständlich anzuwendende Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 in der Fassung Nr. 2015/1136 ist grundsätzlich auf Haupt- und vernetzten Nebenbahnen (direkt) anzuwenden und beinhaltet Vorgaben für ein harmonisiertes Verfahren für die Evaluierung und Bewertung von Risiken in Bezug auf „signifikante“ Änderungen im Eisenbahnsystem, einschließlich der Bewertung der Anwendung des Verfahrens und der Ergebnisse durch eine unabhängige Bewertungsstelle. Diese „signifikanten Änderungen“ betreffen sicherheitsrelevante Änderungen technischer, betrieblicher oder organisatorischer Art.

Gemäß Art 7 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 unterbreitet die Bewertungsstelle dem Vorschlagenden den Sicherheitsbewertungsbericht. Der Sicherheitsbewertungsbericht wird von der nationalen Sicherheitsbehörde bei ihrer Entscheidung über die Genehmigung von Teilsystemen und Fahrzeugen berücksichtigt.

Im ersten Schritt ist dabei eine Signifikanzprüfung der geplanten Änderungen gemäß Artikel 4 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 402/2013 vorzunehmen.

Der vollständige „Nachweis der Erfüllung der Sicherheitsanforderungen“ gemäß Anhang I Kapitel 3 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 wird erst im Zuge der Inbetriebnahme (Betriebsbewilligung) möglich sein.

Die bei der Betriebsbewilligung vorzulegende letztgültige „unabhängige Bewertung“ gemäß Artikel 6 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 wird daher insgesamt den Zeitraum vom Projektbeginn über die Baugenehmigung bis hin zur Betriebsbewilligung zu umfassen haben.

Es wird darauf hingewiesen, dass in Österreich gemäß Artikel 6 Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 die Bewertungsstellen durch die nationale Akkreditierungsstelle anhand der im Anhang II der Verordnung festgelegten Kriterien akkreditiert sein müssen.

Gemäß § 6 Abs. 4 der Eisenbahnverordnung (EisbVO 2003) ist bei der Planung und Bau von Betriebsanlagen, welche die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebes und des Eisenbahnverkehrs beeinflussen können, der verantwortliche Betriebsleiter anzuhören. Eine Stellungnahme des Betriebsleiters zum gegenständlichen Vorhaben vom 27.02.2023 liegt laut dem Gutachten gemäß § 31a EisbG vor.

Hinsichtlich dem Prozess Gemeinsame Sicherheitsmethoden (CSM) den dem gegenständlichen Bauvorhaben zugrundeliegenden Unterlagen (ON 422.4 „Technischer Bericht; Sicherungstechnische Ausrüstung“) zu entnehmen, wird über das gegenständliche Vorhaben eine Risikobewertung gemäß EU VO 402/2013 durch die Gesamtprojektleitung durchgeführt und bis zur Betriebsbewilligung vorliegen.

## **V.4 Mitwirkung des Wasserrechtsgesetzes 1959 (WRG 1959)**

### **V.4.1 Allgemeines**

Neben der Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung waren im gegenständlichen teil-konzentrierten Genehmigungsverfahren gemäß der Konzentrationsbestimmung des § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 auch alle vom Bund zu vollziehenden, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen anzuwenden, somit auch jene Bewilligungstatbestände nach dem Wasserrechtsgesetz 1959. Die Konzentrationsbestimmung des § 127 WRG 1959 (Mitwirkung bestimmter wasserrechtlicher Tatbestände im rein ebr Verfahren) war daher im gegenständlichen Fall unbeachtlich.

Im Rahmen des gegenständlichen Genehmigungsantrages wurde von der Projektwerberin der Antrag auf wasserrechtliche Bewilligung eingebracht. Die im Vorhaben vorgesehenen wasserrechtlich relevanten Maßnahmen sind dem „Technischer Bericht zur wasserrechtlichen Einreichung“ (ON 440.1; Plannummer AMU212-WR-SBNÖWB-00-4401; laut Titelblatt „Technischer Bericht Wasserbauplanung“) sowie dem Gutachten gemäß § 31a EibG zu entnehmen. Sie enthalten Konsensanträge, welche insbesondere die im wasserrechtlichen Verfahren erforderlichen Angaben über Art, Ort und Maß (Konsensmenge) der angestrebten Wasserbenutzung (bzw. Gewässereinwirkung) sowie zur Dimensionierung der dazu geplanten Wasseranlagen enthalten. Die durch die geplanten wasserbaulichen Anlagen beanspruchten Liegenschaften und bestehenden Wassernutzungsrechte wurden in den Projektunterlagen angegeben.

Beantragt wurden Einleitungen von Oberflächenwässern (Bahnwässer in der Betriebsphase und Bauwässer in der Bauphase), die über Beckenanlagen bzw. Bodenfiltermulden gereinigt und anschließend in Vorfluter (Warme Fische) eingeleitet und ins Grundwasser versickert werden sollen. Die beantragten Anlagen und Konsense (Wassernutzungen und -einwirkungen) wurden in den Spruch des gegenständlichen Bescheids übernommen (siehe unter Spruchpunkt I.4. zur Mitbewilligung des WRG 1959) und somit genehmigt.

Das gegenständliche Ausbauvorhaben quert schon im Bestand die Warme Fische und den Hammerbach im Wasserkörper 1000520048.

#### **V.4.2 Anlagen und Konsens (Wassernutzungen und Gewässereinwirkungen)**

Die maßgeblichen Bestimmungen und Genehmigungsvoraussetzungen nach dem Wasserrechtsgesetz 1959 (WRG 1959), BGBl. Nr. 215/1959 idF BGBl. I Nr. 73/2018 (idG) lauten folgendermaßen (auszugsweise):

**§ 32. (1)** *Einwirkungen auf Gewässer, die unmittelbar oder mittelbar deren Beschaffenheit (§ 30 Abs. 3) beeinträchtigen, sind nur nach wasserrechtlicher Bewilligung zulässig. Bloß geringfügige Einwirkungen, insbesondere der Gemeingebrauch (§ 8) sowie die ordnungsgemäße land- und forstwirtschaftliche Bodennutzung (Abs. 8), gelten bis zum Beweis des Gegenteils nicht als Beeinträchtigung.*

**§ 32. (2)** *Nach Maßgabe des Abs. 1 bedürfen einer Bewilligung insbesondere*

- a) die Einbringung von Stoffen in festem, flüssigem oder gasförmigem Zustand in Gewässer (Einbringungen) mit den dafür erforderlichen Anlagen,*
- ...
- c) Maßnahmen, die zur Folge haben, daß durch Eindringen (Versickern) von Stoffen in den Boden das Grundwasser verunreinigt wird,*
- ...

**§ 32. (5)** *Auf Einwirkungen, Maßnahmen und Anlagen, die nach Abs. 1 bis 4 bewilligt werden, finden die für Wasserbenutzungen (Wasserbenutzungsanlagen) geltenden Bestimmungen dieses Bundesgesetzes sinngemäß Anwendung.*

**§ 38. (1)** *Zur Errichtung und Abänderung von Brücken, Stegen und von Bauten an Ufern, dann von anderen Anlagen innerhalb der Grenzen des Hochwasserabflusses fließender Gewässer oder in Gebieten, für die ein gemäß § 42a Abs. 2 Z 2 zum Zweck der Verringerung hochwasserbedingter nachteiliger Folgen erlassenes wasserwirtschaftliches Regionalprogramm (§ 55g*

*Abs. 1 Z 1) eine wasserrechtliche Bewilligungspflicht vorsieht, sowie von Unterführungen unter Wasserläufen, schließlich von Einbauten in stehende öffentliche Gewässer, die nicht unter die Bestimmungen des § 127 fallen, ist nebst der sonst etwa erforderlichen Genehmigung auch die wasserrechtliche Bewilligung einzuholen, wenn eine solche nicht schon nach den Bestimmungen des § 9 oder § 41 dieses Bundesgesetzes erforderlich ist. Die Bewilligung kann auch zeitlich befristet erteilt werden.*

**§ 40. (1) Entwässerungsanlagen bedürfen der wasserrechtlichen Bewilligung, sofern es sich um eine zusammenhängende Fläche von mehr als 3 ha handelt oder eine nachteilige Beeinflussung der Grundwasserverhältnisse des Vorfluters oder fremder Rechte zu befürchten ist.**

**V.4.2.1** Gemäß § 32 WRG 1959 sind Einwirkungen auf Gewässer, die unmittelbar oder mittelbar deren Beschaffenheit (§ 30 Abs. 3) beeinträchtigen, nur nach wasserrechtlicher Bewilligung zulässig. Bewilligungspflichtig sind insbesondere die Einbringung von Stoffen in festem, flüssigem oder gasförmigem Zustand in Gewässer (Einbringungen) mit den dafür erforderlichen Anlagen (Vorfluteinleitung gemäß Abs. 1 lit. a) sowie Maßnahmen, die zur Folge haben, dass durch Eindringen (Versickern) von Stoffen in den Boden das Grundwasser verunreinigt wird (Grundwasserversickerung gemäß Abs. 1 lit. c). Im Sinne des Abs. 6 sind für die wasserrechtliche Bewilligung von Wassereinwirkungen und der dazu dienenden Anlagen die Bestimmungen über Wasserbenutzungen (insb. Befristung und Konsensmenge) sinngemäß anzuwenden (vgl. *Oberleitner/Berger*, WRG-ON <sup>4.00</sup> § 32 Rz 6).

Im gegenständlichen Projekt ist geplant, anfallende Oberflächenwässer – in der Bauphase sind dies gehaltene Bauwässer und in der Betriebsphase Bahnwässer – gezielt ins Grundwasser zu versickern oder in Vorfluter einzuleiten, nachdem sie Reinigungsanlagen (Absetzbecken VB1, Bodenfilterbecken) durchquert haben.

Dies ist als „Einbringung“ im Sinne des § 32 Abs. 2 lit. a und c WRG 1959 zu qualifizieren und die dazu dienenden Anlagen als Gewässereinwirkungsanlagen. Von der Bewilligungspflicht des § 32 Abs. 2 lit c WRG 1959 ist die die breitflächige Versickerung (vorhabensbedingter) diffuser Wasser nicht umfasst.

Zu den Wasseranlagen für die Entwässerung der Bahntrasse und der Kunstbauten siehe unter Spruchpunkt I.4. In der Einlage „Technischer Bericht zur wasserrechtlichen Einreichung“, ON 440.1; Plannummer AMU212-WR-SBNÖWB-00-4401; laut Titelblatt „Technischer Bericht Wasserbauplanung“) finden sich weiterführende Angaben zu den jeweiligen Entwässerungsabschnitten, den reduzierten Flächen (Einzugsgebiete), Sickerflächen und den Anlagen (Rohre, Absetz-, Bodenfilter- und Retentionsbecken). Soweit Einleitungen in die örtliche Kanalisation vorgenommen werden, liegen nicht genehmigungspflichtige Indirekteinleitungen gemäß § 32b WRG vor.

Zur durch die aus Sicht des Sachverständigen für Ökologie (ÖK) aufgrund des Baumschutzes geforderten Verlegung des geplanten Absetz- und Versickerungsbecken, VB2, r.d.B., ca. km 47,48, führte die Sachverständige für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer (WT) im Zuge der mündlichen Verhandlung aus, dass im Zuge der fortschreitenden Planungen Form und Lage des geplanten Absetz- und Versickerungsbecken, VB2, r.d.B., ca. km 47,48 an aktuelle Gegebenheiten betreffend schützenswertem Baumbestand und Neuerrichtung Fernwärmeleitung angepasst worden sind. Die überarbeitete Beckenanlage ist in der Unterlage Wr. Neustadt Nordkopf, Anforderung von Detailplan und weiterem Plan, vom 21. November 2023, ersichtlich. Die Detailunterlage ist seitens des SV für Naturschutz in Abstimmung mit dem FB Landschaftsbild angefordert worden.

Durch diese Änderungen wird die Funktion des Absetz- und Versickerungsbeckens nicht nachteilig beeinflusst. Unter der Voraussetzung, dass das erforderliche Volumen des Absetzbereiches und die rechnerische Versickerungsfläche entsprechend den relevanten Einzugsflächen umgesetzt werden, besteht seitens des Fachbereiches Wasserbautechnik und Oberflächenwässer kein Einwand gegen die Änderungen des kombinierten Absetz- und Versickerungsbeckens hinsichtlich seiner Lage und Form. (Siehe hierzu auch unten auch zu VI.3.2. zum Baumschutz.)

**V.4.2.2** Gemäß § 38 Abs. 1 WRG 1959 ist zur Errichtung und Abänderung von Brücken, Stegen und von Bauten an Ufern, dann von anderen Anlagen innerhalb der Grenzen des Hochwasserabflusses fließender Gewässer die wasserrechtliche Bewilligung einzuholen, wenn eine solche nicht schon nach den Bestimmungen des § 9 oder § 41 dieses Bundesgesetzes erforderlich ist. Als Hochwasserabflussgebiet gilt das bei 30jährigen Hochwässern überflutete Gebiet.

§ 38 Abs. 1 WRG 1959 macht die Bewilligungspflicht nicht für alle dort genannten Anlagen davon abhängig, dass sie innerhalb der Grenzen des Hochwasserabflusses liegen. In der genannten Bestimmung wird zwischen Brücken, Stegen und Bauten auf der einen und „anderen Anlagen“ auf der anderen Seite unterschieden. Während für letztere eine wasserrechtliche Bewilligungspflicht (nur) dann besteht, wenn sie innerhalb der Grenzen des Hochwasserabflusses liegen, wird für erstere die Bewilligungspflicht allein dadurch ausgelöst, dass es sich um Brücken, Stege und Bauten „an Ufern“ handelt, ohne dass es noch weiterer Feststellungen bedürfte, ob diese Anlagen innerhalb der Grenzen des Hochwasserabflusses gelegen sind (vgl. VwGH 26.06.1996, 96/07/0052, und 8.11.1979, 1713/79). Eine nach § 38 WRG 1959 erteilte Bewilligung vermittelt kein Recht auf Wasserbenutzung (vgl. VwGH 3.10.1957, Slg 4439). Die Bewilligungspflicht des § 38 WRG 1959 ist subsidiär gegenüber jener nach §§ 9, 32 und 41 WRG 1959. Unter die Bewilligungspflicht gemäß § 38 WRG fällt auch die Verrohung eines Gewässers, sofern diese nicht den Zweck hat als Schutz- und Regulierungswasserbau gemäß § 41 zu dienen (vgl. VwGH 12. 12. 1989, 88/07/0010).

Nach § 1 der – auf § 12b WRG gestützten – Bewilligungsfreistellungs-V für Gewässerquerungen, BGBl II 2005/327, bedürfen bestimmte Gewässerquerungen mit Rohr- und Kabelleitungen keiner Bewilligung nach § 38 Abs 1.

Im gegenständlichen Projekt ist vorgesehen, die bestehende Brücke über die Warme Fischa, km 47,264 abzutragen und komplett zu erneuern. In der Betriebsphase ergibt sich dadurch eine Flächenbeanspruchung durch die Verbreiterung der Brücke, da das Gewässerumland der Warmen Fischa überbaut wird.

Zudem wird für einen Großteil der Bauphase am Ostrand der Trasse eine Behelfsbrücke über die Warme Fischa errichtet und kommt im HQ30 Bereich zu liegen (siehe Einlagen ON 312.1 und 315.1). Die Brücke wird mit duktilen Pfählen fundiert, welche nach der Bauphase wieder abgetragen werden. Es wird ein Gleis über die Behelfsbrücke geführt und teilweise werden Bauarbeiten über dieses Gleis abgewickelt.

**V.4.2.3** Gemäß § 40 Abs. 1 WRG 1959 ist für die Entwässerungsanlagen eine wasserrechtliche Bewilligung erforderlich, sofern es sich um eine zusammenhängende Fläche von mehr als 3 ha handelt oder eine nachteilige Beeinflussung der Grundwasserverhältnisse, des Vorfluters oder fremder Rechte zu befürchten ist. „Entwässern“ im Sinne des § 40 Abs. 1 WRG bedeutet die künstliche – weil erst durch eine Anlage zu bewirkende – Herabsetzung des Wassergehalts eines wasserreichen Gebiets. Bezeichnend für eine Entwässerungsanlage ist somit ein Eingriff in den bestehenden Feuchtigkeitshaushalt einer Landschaft (vgl. VwGH 14. 3. 1995, 92/07/0162

mH auf VwGH 29. 6. 1970, 1027/68; 24. 10. 2013, 2013/07/0058). Entwässerungsanlagen sind daher Anlagen, mit denen der Wasserhaushalt im Sinne der Wegleitung von Wasser beeinflusst werden soll, wobei als Vorfluter jenes Gewässer anzusehen ist, welches das abgeleitete Wasser aufnehmen soll.

Im gegenständlichen Projekt sind diverse Bauwasserhaltungen enthalten (siehe Spruchpunkt I.4.2), für die nach Vorreinigung über Absetzanlagen Einleitung in Vorfluter geplant ist. Insofern diese Bauwasserhaltungen über die reine Trockenhaltung von Baugruben (durch Abpumpen des bloß zudringenden Grundwassers) hinaus auch eine Entwässerung im Sinne des § 40 Abs. 1 WRG – also eine auf die Entfeuchtung des Bodens abzielende Grundwasserabsenkung – vorsehen, liegt gemäß dieser Bestimmung eine Bewilligungspflicht vor.

#### **V.4.3 Prüfung des Vorhabens anhand der sonstigen wasserrechtlichen Prüfinhalte**

Die maßgeblichen Bestimmungen nach dem Wasserrechtsgesetz 1959 (WRG 1959), BGBl. Nr. 215/1959 idF BGBl. I Nr. 73/2018 (idGF) lauten folgendermaßen (auszugsweise):

**§ 12. (1)** *Das Maß und die Art der zu bewilligenden Wasserbenutzung ist derart zu bestimmen, daß das öffentliche Interesse (§ 105) nicht beeinträchtigt und bestehende Rechte nicht verletzt werden.*

**§ 12a. (1)** *Der Stand der Technik im Sinne dieses Bundesgesetzes ist der auf den einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnissen beruhende Entwicklungsstand fortschrittlicher Verfahren, Einrichtungen oder Betriebsweisen, deren Funktionstüchtigkeit erprobt und erwiesen ist. Bei der Bestimmung des Standes der Technik sind insbesondere jene vergleichbaren Verfahren, Einrichtungen oder Betriebsweisen heranzuziehen, welche am wirksamsten zur Erreichung eines allgemein hohen Schutzniveaus für die Umwelt insgesamt sind. Bei der Festlegung des Standes der Technik sind unter Beachtung der sich aus einer bestimmten Maßnahme ergebenden Kosten und ihres Nutzens und des Grundsatzes der Vorsorge und der Vorbeugung im Allgemeinen wie auch im Einzelfall die Kriterien des Anhangs G zu berücksichtigen.*

**§ 21. (1)** *Die Bewilligung zur Benutzung eines Gewässers ist nach Abwägung des Bedarfes des Bewerbers und des wasserwirtschaftlichen Interesses sowie der wasserwirtschaftlichen und technischen Entwicklung gegebenenfalls unter Bedachtnahme auf eine abgestufte Projektverwirklichung, auf die nach dem Ergebnis der Abwägung jeweils längste vertretbare Zeitdauer zu befristen. Die Frist darf bei Wasserentnahmen für Bewässerungszwecke 25 Jahre sonst 90 Jahre nicht überschreiten.*

**§ 104. (1)** *Die Behörde hat bei Vorliegen eines den Bestimmungen des § 103 entsprechenden Antrages, unbeschadet § 104a, sofern aus der Natur des Vorhabens Auswirkungen auf öffentliche Rücksichten (§ 106) zu erwarten sind, vornehmlich insbesondere dahingehend zu prüfen,*

- a) ob und inwieweit durch das Vorhaben öffentliche Interessen (§ 105) berührt werden;*
- b) ob und inwieweit von dem Vorhaben Auswirkungen, insbesondere erhebliche negative Auswirkungen auf den Gewässerzustand im Sinne des Abs. 5 zu erwarten sind;*
- c) ob die Anlagen dem Stand der Technik entsprechen;*
- d) welche Maßnahmen zum Schutz der Gewässer, des Bodens und des Tier- und Pflanzenbestandes vorgesehen oder voraussichtlich erforderlich sind;*
- e) ob und inwieweit von dem Vorhaben Vorteile im allgemeinen Interesse zu erwarten sind;*

- f) ob sich ein allfälliger Widerspruch mit öffentlichen Interessen durch Auflagen (§ 105) oder Änderungen des Vorhabens beheben ließe;*
- g) ob und inwieweit geplante Wasserversorgungsanlagen für den angestrebten Zweck geeignet sind und welche Schutzmaßnahmen (§ 34) voraussichtlich erforderlich sind;*
- h) ob und inwieweit für eine einwandfreie Beseitigung anfallender Abwässer Vorsorge getroffen ist;*
- i) ob das Vorhaben mit einem anerkannten wasserwirtschaftlichen Rahmenplan (§ 53), mit einer Schutz- oder Schongebietsbestimmung (§§ 34, 35 und 37), mit einem Sanierungsprogramm (§ 33d), mit dem Nationalen Gewässerbewirtschaftungsplan, dem Hochwasserrisikomanagementplan, mit einem Regionalprogramm (§ 55g) oder sonstigen wichtigen wasserwirtschaftlichen Planungen in Widerspruch steht;*
- j) ob das Vorhaben zwischenstaatlichen Vereinbarungen widerspricht.*

**§ 104. (5)** Ein Vorhaben mit erheblichen negativen Auswirkungen auf den Gewässerzustand ist gegeben, wenn durch das Vorhaben Auswirkungen zu erwarten sind, die den Vorgaben des Art. 4 der Richtlinie 2000/60/EG oder der §§ 30a ff und § 104a WRG 1959, den jeweiligen Zustand der Gewässer zu erhalten oder den Zielzustand zu erreichen, entgegenstehen und

- 1. bezogen auf eine biologische Qualitätskomponente des ökologischen Zielzustandes eines Oberflächenwasserkörpers (§ 30a) signifikant stärkere Störungen aufweisen oder*
- 2. zu einer in ihrer Intensität vergleichbaren Störung des chemischen Zielzustands eines Wasserkörpers oder des mengenmäßigen Zielzustandes eines Grundwasserkörpers führen.*

**§ 104a. (1)** Vorhaben, bei denen

- 1. durch Änderungen der hydromorphologischen Eigenschaften eines Oberflächenwasserkörpers oder durch Änderungen des Wasserspiegels von Grundwasserkörpern
  - a) mit dem Nichterreichen eines guten Grundwasserzustandes, eines guten ökologischen Zustandes oder gegebenenfalls eines guten ökologischen Potentials oder*
  - b) mit einer Verschlechterung des Zustandes eines Oberflächenwasser- oder Grundwasserkörpers zu rechnen ist,**
- 2. durch Schadstoffeinträge mit einer Verschlechterung von einem sehr guten zu einem guten Zustand eines Oberflächenwasserkörpers in der Folge einer neuen nachhaltigen Entwicklungstätigkeit zu rechnen ist,*

*sind jedenfalls Vorhaben, bei denen Auswirkungen auf öffentliche Rücksichten zu erwarten sind (§§ 104 Abs. 1, 106).*

**§ 104a. (2)** Eine Bewilligung für Vorhaben gemäß Abs. 1, die einer Bewilligung oder Genehmigung auf Grund oder in Mitankündigung wasserrechtlicher Bestimmungen bedürfen, kann nur erteilt werden, wenn die Prüfung öffentlicher Interessen (§§ 104, 105) ergeben hat, dass

- 1. alle praktikablen Vorkehrungen getroffen wurden, um die negativen Auswirkungen auf den Zustand des Oberflächenwasser- oder Grundwasserkörpers zu mindern und*
- 2. die Gründe für die Änderungen von übergeordnetem öffentlichem Interesse sind und/oder, dass der Nutzen, den die Verwirklichung der in §§ 30a, c und d genannten Ziele für die Umwelt und die Gesellschaft hat, durch den Nutzen der neuen Änderungen für die menschliche Gesundheit, die Erhaltung der Sicherheit der Menschen oder die nachhaltige Entwicklung übertroffen wird und*
- 3. die nutzbringenden Ziele, denen diese Änderungen des Oberflächenwasser- oder Grundwasserkörpers dienen sollen, aus Gründen der technischen Durchführbarkeit*

*oder auf Grund unverhältnismäßiger Kosten nicht durch andere Mittel, die eine wesentlich bessere Umweltoption darstellen, erreicht werden können.*

**§ 105. (1)** *Im öffentlichen Interesse kann ein Antrag auf Bewilligung eines Vorhabens insbesondere dann als unzulässig angesehen werden oder nur unter entsprechenden Auflagen und Nebenbestimmungen bewilligt werden, wenn:*

- a) eine Beeinträchtigung der Landesverteidigung oder eine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit oder gesundheitsschädliche Folgen zu befürchten wären;*
- b) eine erhebliche Beeinträchtigung des Ablaufes der Hochwässer und des Eises oder der Schiff- oder Floßfahrt zu besorgen ist;*
- c) das beabsichtigte Unternehmen mit bestehenden oder in Aussicht genommenen Regulierungen von Gewässern nicht im Einklang steht;*
- d) ein schädlicher Einfluss auf den Lauf, die Höhe, das Gefälle oder die Ufer der natürlichen Gewässer herbeigeführt würde;*
- e) die Beschaffenheit des Wassers nachteilig beeinflusst würde;*
- f) eine wesentliche Behinderung des Gemeingebrauches, eine Gefährdung der notwendigen Wasserversorgung, der Landeskultur oder eine wesentliche Beeinträchtigung oder Gefährdung eines Denkmals von geschichtlicher, künstlerischer oder kultureller Bedeutung oder eines Naturdenkmals, der ästhetischen Wirkung eines Ortsbildes oder der Naturschönheit oder des Tier- und Pflanzenbestandes entstehen kann;*
- g) die beabsichtigte Wasseranlage, falls sie für ein industrielles Unternehmen bestimmt ist, einer landwirtschaftlichen Benutzung des Gewässers unüberwindliche Hindernisse bereiten würde und dieser Widerstreit der Interessen sich ohne Nachteil für das industrielle Unternehmen durch Bestimmung eines anderen Standortes an dem betreffenden Gewässer beheben ließe;*
- h) durch die Art der beabsichtigten Anlage eine Verschwendung des Wassers eintreten würde;*
- i) sich ergibt, dass ein Unternehmen zur Ausnutzung der motorischen Kraft eines öffentlichen Gewässers einer möglichst vollständigen wirtschaftlichen Ausnutzung der in Anspruch genommenen Wasserkraft nicht entspricht;*
- k) zum Nachteile des Inlandes Wasser ins Ausland abgeleitet werden soll;*
- l) das Vorhaben den Interessen der wasserwirtschaftlichen Planung an der Sicherung der Trink- und Nutzwasserversorgung widerspricht.*
- m) eine wesentliche Beeinträchtigung des ökologischen Zustandes der Gewässer zu besorgen ist; n) sich eine wesentliche Beeinträchtigung der sich aus anderen gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften resultierenden Zielsetzungen ergibt.*

**§ 105. (2)** *Die nach Abs. 1 vorzuschreibenden Auflagen haben gemäß § 105 Abs. 2 WRG erforderlichenfalls auch Maßnahmen betreffend die Lagerung und sonstige Behandlung von Abfällen, die beim Betrieb der Wasseranlage zu erwarten sind, sowie Maßnahmen für den Fall der Unterbrechung des Betriebes und für Störfälle zu umfassen, soweit nicht die §§ 80 oder 82a der Gewerbeordnung Anwendung finden. Die Wasserrechtsbehörde kann weiters zulassen, dass bestimmte Auflagen erst ab einem dem Zeitaufwand der hierfür erforderlichen Maßnahmen entsprechend festzulegendem Zeitpunkt nach Inbetriebnahme der Anlage oder von Teilen der Anlage eingehalten werden müssen, wenn dagegen vom Standpunkt des Schutzes fremder Rechte oder der in Abs. 1 genannten öffentlichen Interessen keine Bedenken bestehen.*

**§ 111. (1)** *Nach Beendigung aller erforderlichen Erhebungen und Verhandlungen hat die Wasserrechtsbehörde, wenn der Antrag nicht als unzulässig abzuweisen ist, über Umfang und Art*

*des Vorhabens und die von ihm zu erfüllenden Auflagen zu erkennen. Der Ausspruch über die Notwendigkeit, den Gegenstand und Umfang von Zwangsrechten (§ 60) hat, wenn dies ohne Verzögerung der Entscheidung über das Vorhaben möglich ist, in demselben Bescheid, sonst mit gesondertem Bescheid zu erfolgen. Alle nach den Bestimmungen dieses Absatzes ergehenden Bescheide sind bei sonstiger Nichtigkeit schriftlich zu erlassen.*

**§ 111. (2)** *Das eingeräumte Maß der Wasserbenutzung muß im Bescheide durch eine genaue Beschreibung der zur Wasserführung dienenden Vorrichtungen (Stauwerk, Überfall, Schleusen, Fluder, Kanal, Rohrleitung, Ausgleichsbecken und andere) sowie aller sonst maßgebenden Teile der Anlage, insbesondere der hydromotorischen Einrichtung und Angabe der Gebrauchszeiten, festgesetzt werden. Das Maß der zur Benutzung kommenden Wassermenge ist, soweit tunlich, auch ziffermäßig durch Festsetzung des zulässigen Höchstausmaßes zu begrenzen. Bei Wasserkraftanlagen sind die Rohfallhöhe, die Stationsfallhöhe und die einzubauende Leistung sowie womöglich auch das Jahresarbeitsvermögen anzugeben.*

**V.4.3.1** Im gegenständlichen UVP- und mitkonzentrierten Wasserrechtsverfahren wurden die in §§ 12, 104 und 105 WRG 1959 angeführten Sach- bzw. Prüfinhalte berücksichtigt und wurde das wasserwirtschaftliche Planungsorgan beigezogen.

Die wasserrechtliche Bewilligung ist zu erteilen, wenn diese – und sei es auch nur unter Nebenbestimmungen – keine fremde Rechte gemäß § 12 WRG 1959 verletzt, öffentlichen Interessen gemäß § 105 WRG 1959 nicht beeinträchtigt werden und die Anlage dem Stand der Technik (§ 12a Abs. 2 WRG 1959) entspricht.

Nach § 12 Abs. 1 WRG 1959 ist das Maß und die Art der zu bewilligenden Wassernutzung derart zu bestimmen, dass das öffentliche Interesse (§ 105) nicht beeinträchtigt und bestehende Rechte nicht verletzt werden. Unter öffentlichem Interesse ist das Ergebnis der Gesamtbetrachtung zahlreicher öffentlicher Interessen verschiedener Art, wie sie in § 105 beispielsweise angeführt sind, zu verstehen. Auch gilt der Grundsatz, dass durch die Benützung, Leitung und Abwehr der Gewässer fremde Rechte nicht gefährdet werden dürfen (vgl. *Oberleitner/Berger*, WRG-ON 1.04 § 12 Rz 1).

Nach der Ermittlung und Bewertung im Einzelfall betroffener öffentlicher Interessen erfolgt eine Prüfung der jeweils in Betracht kommenden Schutzmöglichkeiten in Form von Bedingungen, Auflagen, Nebenbestimmungen und Projektmodifikationen. Weitere öffentliche Interessen sind zudem in § 104a Abs. 2 WRG 1959 aufgezählt (vgl. *Oberleitner/Berger*, WRG-ON 1.04 § 105 Rz 2 und 3).

Ob die vorgesehenen bewilligungspflichtigen Maßnahmen öffentliche Interessen beeinträchtigen, ist gemäß der Bestimmung des § 105 Abs. 1 WRG 1959 zu beurteilen, welche eine demonstrative Aufzählung solcher Interessen vornimmt. Nach der Ermittlung und Bewertung im Einzelfall betroffener öffentlicher Interessen erfolgt eine Prüfung der jeweils in Betracht kommenden Schutzmöglichkeiten in Form von Bedingungen, Auflagen, Nebenbestimmungen und Projektmodifikationen. Bei Vorhaben die dem Verschlechterungsverbot gemäß § 104a Abs. 1 WRG 1959 widersprechen, sind im Rahmen der Prüfung der öffentlichen Interessen gemäß § 105 WRG 1959 zusätzlich die Bewilligungsvoraussetzungen des § 104a Abs. 2 WRG 1959 zu prüfen (vgl. *Oberleitner/Berger*, WRG-ON 1.04 §§ 104 und 105).



In konzentrierten Verfahren sind zudem die in § 104 Abs. 1 WRG 1959 demonstrativ angeführten Sach- bzw. Prüfinhalte zu berücksichtigen und unter anderem das wasserwirtschaftliche Planungsorgan beizuziehen. Anlagen haben dem Stand der Technik zu entsprechen. Verfahrensrechtliche Bestimmungen der vorläufigen Überprüfung im Sinne des § 104 WRG 1959 sind ansonsten im Verfahrensregime von UVP-Verfahren unbeachtlich (vgl. *Oberleitner/Berger*, WRG-ON 1.04 § 104 Rz 3).

Generell wurden zur Zustandsbeurteilung von Wasserkörpern aufgrund der §§ 30a und 30c WRG 1959 mehrere Verordnungen erlassen, welche Umweltziele bzw. Zielzustände für Oberflächen- und Grundwasser enthalten. Diese sind die Qualitätszielverordnung Chemie Oberflächengewässer (QZV Chemie OG, BGBl. II Nr. 96/2006 mit Änderung BGBl. II Nr. 128/2019 idgF; insbesondere § 6 leg cit), die Qualitätszielverordnung Ökologie Oberflächengewässer (QZV Ökologie OG, BGBl. II Nr. 99/2006 mit Änderung BGBl. II Nr. 369/2018 idgF; insb. § 6 leg cit) und die Qualitätszielverordnung Chemie Grundwasser (QZV Chemie GW, BGBl. II Nr. 98/2010 mit Änderung BGBl. II Nr. 248/2019 idgF; insb. § 9 leg cit).

Nachdem im gegenständlichen Verfahren geeignete und hinreichende Vorkehrungen getroffen wurden, die jede mit hoher Wahrscheinlichkeit eintretende Verletzung fremder Rechte (vgl. VwGH 25.01.2007, 2005/07/0132; 29.03.2007, 2006/07/0108) ausschließen und dessen unbehinderte und ungeschmälernte Ausübung verbürgen (vgl. VwGH 11.5.1909, Slg 673378 zu *Mähr WRG*), liegt diesbezüglich kein Bewilligungshindernis vor.

Sollte keine Einigung über die Entschädigung bzw. Wiederherstellung der beeinträchtigten Wasserbenutzung zustande kommen, ist anzumerken, dass die Einräumung von Zwangsrechten, wie jenen nach §§ 60 ff WRG 1959, gemäß § 2 Abs. 3 letzter Satz UVP-G 2000 keinen Gegenstand des UVP-Verfahrens darstellt (vgl. VwGH 16.11.2017, Ra 2017/07/0042 „*Murkraftwerk*“).

**V.4.3.2** Die Sachverständige für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer führte aus zur „*Beeinflussung des Grundwassers durch Veränderung der Funktionszusammenhänge*“ (siehe Zusammenfassende Bewertung, Seite 203, Frage W2.1), dass eine Veränderung der Funktionszusammenhänge zwischen dem Grundwasser und den kommunizierenden Oberflächengewässern, sowie durch den Flächenabfluss bei Beachtung der ausgearbeiteten Vermeidungs- und Verminderungsstrategien nicht zu erwarten ist.

**V.4.3.3** Die Sachverständige für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer (WT) führte zur „*Beeinflussung des Grundwassers durch qualitative Änderungen des Wasserhaushalts (z.B. Flüssige Emissionen)*“ (siehe Zusammenfassende Bewertung, Seite 205, Frage W2.2) Folgendes aus:

*Befund und Sachverhalt*

*Die geplanten Maßnahmen sind im Technischen Bericht zur wasserrechtlichen Einreichung, EZ 440.1, für die Bau- und Betriebsphase erläutert.*

*Das Projektvorhabengebiet befindet sich innerhalb des Grundwasserschongebietes „Wiener Neustadt und Umgebung“ (PZ WB-4018). Die Trinkwasserversorgung im Projektgebiet erfolgt flächendeckend über das öffentliche Versorgungsnetz der Stadt Wiener Neustadt, wobei sämtliche Versorgungsanlagen außerhalb des Untersuchungsraumes situiert sind.*

*Eingriffe in den Wasserhaushalt betreffend die Qualität durch Baumaßnahmen über, im bzw. unterhalb des Grundwasserniveau sind im Fachbericht Geologie, Geotechnik und Hydrogeologie, EZ 314.1, beschrieben.*

*Die im Zuge der Errichtungsphase anfallenden Bauwässer werden nach geeigneter Vorreinigung und unter Einhaltung der Grenzwerte der Allgemeinen Abwasseremissionsverordnung (AAEV) in die Warme Fischa abgeleitet. Eine Versickerung ist nicht geplant. Weiter werden durch die Anwendung geeigneter nicht über der Wassergefährdungsklasse WGK 1 eingestufte Baustoffe und Bauhilfsstoffe qualitative Auswirkungen auf den Wasserkörper hintangehalten. Auch sind im Fall von Störfällen oder Unfällen in Verbindung mit dem Austreten von wassergefährdenden Stoffen Sofortmaßnahmen vorgesehen worden, um Verunreinigungen zu vermeiden. Lagerung und Betankung werden nur auf flüssigkeitsdichtem Untergrund erfolgen, um ein etwaiges Einsickern von Gefahrenstoffen zu vermeiden.*

*Die Verbringung der Oberflächenwässer in der Betriebsphase ist nach dem Stand der Technik geplant worden. Die Wässer werden über ein Versickerungsbecken mit Absetzbereich und sechs Versickerungsbrunnen mit Kiespfahl und vorgeschaltetem Absetzschacht mit Tauchwand in den Untergrund versickert. Das Versickerungsbecken wird mit einem 0,3 m mächtigem Humusfilter ausgestattet, der Aufbau des Beckens erfolgt nach dem Regelwerk der ÖBB 09.04. Die Sickerbrunnen werden zur Vorreinigung der anfallenden Wässer mit einem 0,3 m starken technischen Filter inkl. Vorfiltermatte und einem darunter befindlichen 0,2 m dicken Kiesfilter ausgestattet. Vor der Ableitung in die Warme Fischa wird ein Absetzbecken vorgeschaltet. Das Absetzbecken ist mit einem Absperrbauwerk mit Vorrichtung zur Abscheidung von Leichtflüssigkeiten in Form einer Tauchwand ausgestattet.*

*Das angewendete Verfüllmaterial wird hinsichtlich seiner Qualitäten gemäß den Vorgaben der Deponieverordnung idGF., des Bundes-Abfallwirtschaftsplans idGF. und der Recycling-Baustoffverordnung idGF. gewählt.*

#### *Gutachterliche Stellungnahme*

*Die geplanten Maßnahmen zur Vorreinigung der zu verbringenden Oberflächenwässer berücksichtigen die geltenden normativen Grundlagen und entsprechen dem geltenden Stand der Technik.*

*Bau- und Betriebswässer werden vor der weiteren Ableitung vorgereinigt bzw. über entsprechende Filtermaterialien geführt. Die Bauwässer werden zudem gemäß der Abwasseremissionsverordnung (AAEV) geprüft, bevor eine Ableitung in den Vorfluter Warme Fischa erfolgt und eine Versickerung der Bauwässer ist nicht geplant.*

*Aufgrund der gewählten Maßnahmen ist eine ungünstige Beeinflussung der Qualität des Grundwassers durch die zu verbringenden Oberflächenwässer nicht zu erwarten, sofern die ausgearbeiteten Vermeidungs- und Verminderungsstrategien plan- und fachgerecht umgesetzt werden. Seitens des Fachgutachters sind zusätzliche Maßnahmen zur Minimierung von ungünstigen Effekten auf das Schutzgut Wasser vorgeschlagen worden, welche im Maßnahmenkatalog, Kapitel 5, ersichtlich sind.*

*Die Effekte in Bau- und Betriebsphase sind schlüssig und verständlich im Fachbeitrag Geologie, Geotechnik und Hydrogeologie, EZ 314.1, erörtert.*

*Ergänzend wird hinsichtlich der qualitativen Beeinflussung des Grundwassers auf die Stellungnahme des Fachgebietes Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser verwiesen.*

**V.4.3.4** Der Sachverständige für Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser(HD) führte zur „Beeinflussung des Grundwassers durch qualitative Änderungen des Wasserhaushalts (z.B.

Flüssige Emissionen)“ (siehe Zusammenfassende Bewertung, Seite 205, Frage W2.2) Folgendes aus:

Befund und Sachverhalt:

Mögliche Einflüsse auf das Grundwasser durch qualitative Änderungen des Wasserhaushaltes sind i.W. im Fachbeitrag EZ 314.1, in den Kap. 5.3.1.2., 5.4.1.2., und deren Bewertung im UVE-Fachbeitrag EZ 212, Kap. 5.1.2. und 5.2.2. dargestellt. Das Projektareal liegt im Bereich des Schongebietes Wr. Neustadt und Umgebung WB-4018.

Gutachterliche Stellungnahme

In der Bauphase ist eine qualitative Beeinflussung des Wasserhaushaltes durch folgende Faktoren möglich: Bei Tiefgründungen treten pH-Wert-Änderungen (Erhöhungen) durch Kontakt von Beton/Zement in der gesättigten Bodenzone auf. Deren Einfluss ist kleinräumig und klingt ab. Zur Minimierung allfälliger Auswirkungen durch Manipulations- und Tropfverluste z.B. beim Umschlag von Betriebsmitteln (Servicierung, Betankung von Geräten und Fahrzeugen) sind im Bauablauf Vorkehrungen bei Lagerung und Gebrauch vorgesehen.

In der Bau- und Betriebsphase ist bei beträchtlichen Freisetzungen von wassergefährdenden Stoffen durch Störfälle (Unfall, außerbetriebliche Ereignisse, z.B. Ölschaden) eine qualitative Beeinflussung des Grundwassers denkbar. Bei Eintritt in Entwässerungssysteme wird durch baulich-konstruktive Vorkehrungen ein Rückhalt gewährleistet. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen zum Fachgebiet Wasserbautechnik und Oberflächenwässer verwiesen.

**V.4.3.5** Der Sachverständige für Abfallwirtschaft (AW) führte zur „Beeinflussung des Grundwassers durch qualitative Änderungen des Wasserhaushalts (z.B. Flüssige Emissionen)“ (siehe Zusammenfassende Bewertung, Seite 207, Frage W2.2) Folgendes aus:

Befund und Sachverhalt:

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Qualität des Wasserhaushalts werden in geotechnischer Hinsicht im Fachbeitrag ON 314.1 (Geologie, Geotechnik und Hydrogeologie) und in abfallchemischer und abfallwirtschaftlicher Hinsicht im Fachbeitrag ON 313.1 (Grundwasser und Bodenqualität) sowohl für die Bau- als auch für die Betriebsphase beschrieben.

**Bauphase**

Vor Baubeginn sind die jeweiligen Bauabschnitte inklusive zusätzlicher temporärer Flächenbeanspruchungen (zB Baustelleneinrichtungsflächen, Baustellenzufahrt, Versickerungsbecken, etc.) im Rahmen der noch erforderlichen Detailuntersuchungen zu erkunden. Dabei sind als „verunreinigt“ eingestufte Abschnitte durch den nachfolgenden Aushub zu sanieren, womit die bestehende Situation im Bodenchemismus verbessert wird. Die Bodenqualität wird durch zusätzliche Versiegelungen negativ beeinflusst, jedoch findet diese Versiegelung in einem bereits stark anthropogen beeinflussten, teilweise bereits versiegelten Gebiet mäßiger Sensibilität statt, woraus sich nur geringfügig nachteilige Wirkungen ergeben.

Temporäre Flächenbeanspruchungen sind nach Abschluss des Vorhabens wieder in den chemischen Zustand vor Baubeginn (Ausgangszustand) zu überführen.

Eine temporäre Beeinflussung der im unmittelbaren Bauwerksumfeld bzw. Grundwasserabstrombereich der Baumaßnahmen situierten Nutzwasserbrunnen BR-WN07 und BR-WN13 in Form von leichten Trübungen bzw. pH-Wert Erhöhungen ist grundsätzlich

möglich. Die zugehörigen Liegenschaften verfügen über einen Anschluss über das öffentliche Versorgungsnetz und kann im Falle einer tatsächlichen qualitativen Beeinflussung dieser Wasserfassungsanlagen eine temporäre Einschränkung der Nutzbarkeit durch einen Mehrverbrauch aus dem öffentlichen Versorgungsnetz kompensiert werden (ON 314.1).

Qualitative Auswirkungen auf den Grundwasserkörper durch Baustoffe bzw. Bauhilfsstoffe werden - soweit bautechnisch umsetzbar - durch eine Vermeidung von Produkten über der Wassergefährdungsklasse WGK 1 weitestgehend hintangehalten. Ein Einsatz von Baustoffen bzw. Bauhilfsstoffen, die der Wassergefährdungsklasse WGK 3 zuzuordnen sind wird generell vermieden.

Bei einem unkontrollierten Austreten von wassergefährdenden Baustoffen bzw. Bauhilfsstoffen wird eine Verunreinigung des Grundwasserkörpers mittels geeigneter Sofortmaßnahme (Einsatz von auf der Baustelle vorgehaltenen Ölbindemitteln etc.) unterbunden.

Eine Beeinflussung der Grundwasserqualität durch den Eintrag von Schadstoffen in das Grundwasser infolge der Auswaschung von Baustellenabfällen kann durch organisatorische Maßnahmen und einen sorgsamen Umgang mit Baustellenabfällen weitestgehend hintangehalten werden. Gebinde von wassergefährdenden Baustoffen bzw. Bauhilfsstoffen werden in dichten Behältnissen wie Containern zwischengelagert oder durch eine Überdachung vor allfälligen Auswaschungen geschützt.

Für die Bauphase wird zusammenfassend im Fachbeitrag Geologie, Geotechnik und Hydrogeologie (ON 314.1) festgehalten, dass im Hinblick auf den Wirkfaktor „qualitative Veränderung des Wasserhaushalts“ die verbleibenden Auswirkungen als „geringfügig nachteilig“ beurteilt werden.

### **Betriebsphase**

Die am Gleisplanum anfallenden Oberflächenwässer werden gesammelt und zum überwiegenden Teil über Versickerungsbecken bzw. mehrere Versickerungsbrunnen in den Untergrund verbracht. Die zu versickernden Wässer werden dabei über einen Humusfilter bzw. einen technischen Filter dem Stand der Technik entsprechend vorgereinigt. Die neu errichteten Versickerungsanlagen in Verbindung mit Bodenaustausch oder verrohrten Sickerpfählen im Bereich von verunreinigten Bodenhorizonten verbessern die qualitative Grundwassersituation im Vergleich zum Bestand relevant.

Zur Beherrschung eines außerbetrieblichen Ereignisses (Störfall), bei dem wassergefährdende Stoffe freigesetzt werden, sind beim gegenständlichen Projekt sowohl bauliche als auch organisatorische Maßnahmen geplant. Die projektierten baulichen Maßnahmen, wie die Abdichtungen des Gleisplanums (bituminöse Tragschicht), dichte Rückhaltebereiche mit Absperrvorrichtungen etc. bewirken eine zeitliche Verzögerung (retardierende Wirkung) bei der Ausbreitung von freigesetzten Gefahrenstoffen, um Zeit für das Wirksamwerden der organisatorischen Maßnahmen zu gewinnen. Details dazu finden sich in der „Risikoanalyse Grundwasserschutz“ (ON 314.13).

Zur Sicherstellung der Stabilität des Schotterbettes und der damit verbundenen Gewährleistung der Betriebssicherheit ist beim gegenständlichen Projekt der Einsatz von Herbiziden zur Bekämpfung des Pflanzenbewuchses grundsätzlich vorgesehen. Die chemische Vegetationskontrolle wird dabei mit einem modernen Spritzzug (Multi Modul Train), der mit der optischen Grünerkennung und einer EDV-gestützten Spritzsteuerung für den präzisen punktgenauen Einsatz ausgestattet ist, durchgeführt. Außerdem werden auch jene Bereiche vom Einsatz der Herbizide ausgenommen, wo aufgrund behördlicher oder sonstiger Auflagen der Einsatz dieser Mittel nicht gestattet ist. Die dabei

*eingesetzte Grünerkennung ermöglicht es, nur dort Spritzmittel aufzubringen wo auch tatsächlich Pflanzenwuchs im unmittelbaren Gleisbereich vorhanden ist. Es werden ausschließlich - dem Stand der Technik entsprechend - umweltverträgliche, auf die Blätter wirkende Blattherbizide bzw. Netzmittel zum Einsatz gebracht. Bei sämtlichen Herbiziden handelt es sich um solche, die von der AGES (Agentur für Gesundheit- und Ernährungssicherheit) für einen Einsatz im Gleisbereich zugelassen wurden und im Pflanzenschutzmittelregister eingetragen sind. Es kann daher hinsichtlich des Einsatzes von Entkrautungsmitteln davon ausgegangen werden, dass gegenüber dem IST-Zustand keine nachteiligen Auswirkungen auf die Grundwasserqualität resultieren. In ON 316.1 (Abfallwirtschaft) wird darauf verwiesen, dass die ordnungsgemäße Einhaltung des Abfallkonzeptes von einer Fachperson des Betriebes (SAE) der ÖBB überwacht wird. Es fallen in der Betriebsphase Mähgut (Schlüsselnummer 9102) und Rückstände von der Aushubmaschine (AHM) bzw. von den Arbeiten mit der Reinigungsmaschine (REI) an, und zwar Gleisschotter mit der Schlüsselnummer 31467 und AH-Material mit der Schlüsselnummer 31411 34. Diese Abfälle werden von den Vertragspartnern der ÖBB ordnungsgemäß entsorgt.*

*Zusammenfassend können auch in der Betriebsphase die verbleibenden Auswirkungen auf das hydrogeologische Umfeld im Hinblick auf den Wirkfaktor „qualitative Veränderung des Wasserhaushalts“ als lediglich „geringfügig nachteilig“ beurteilt werden. Im Hinblick auf die Beherrschung eines außerbetrieblichen Ereignisses mit Freisetzung von wassergefährdenden Stoffen kann das gegenständliche Bauvorhaben aufgrund des geplanten Entwässerungssystems und der ausgearbeiteten baulichen und organisatorischen Maßnahmen als eine Verbesserung gegenüber dem Bestand angesehen werden.*

*Gutachterliche Stellungnahme:*

*Zusammenfassend ist daher aus dem Fachgebiet Abfallwirtschaft festzuhalten, dass die Ausführungen der Projektwerberin sowohl für die Bauphase als auch für die Betriebsphase nachvollziehbar sind und die Beeinflussung der Böden oder der Bodenwasserverhältnisse durch qualitative Veränderungen des Wasserhaushaltes als lediglich geringfügig nachteilig zu beurteilen sind. Hinsichtlich der Auswirkungen auf das Grundwasser wird auf die Ausführungen des SV für den Fachbereich Geologie, Hydrogeologie und Grundwasserverwiesen.*

**V.4.3.6** Der Sachverständige für Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser (HD) führte zur „Beeinflussung des Grundwassers durch quantitative Änderungen des Wasserhaushalts“ (siehe Zusammenfassende Bewertung, Seite 209, Frage W2.3) Folgendes aus:

*Befund und Sachverhalt:*

*Mögliche Einflüsse auf das Grundwasser durch quantitative Änderungen des Wasserhaushaltes sind i.W. im Fachbeitrag EZ 314.1, in den Kap. 5.3.1.1., 5.4.1.1., und deren Bewertung im UVE-Fachbeitrag EZ 212, Kap. 5.1.1. H und 5.2.1. H dargestellt. Das Projektareal liegt im Bereich des Schongebietes Wr. Neustadt und Umgebung WB-4018.*

*Gutachterliche Stellungnahme*

*In der Bauphase ist eine quantitative Beeinflussung des Wasserhaushaltes durch folgende Faktoren möglich: Bei Gründungsmaßnahmen in der gesättigten Bodenzone wird zur Bauwasserhaltung temporär Grundwasser entnommen und nach Vorreinigung wieder versickert. Die Wasserbilanz wird dadurch nicht verändert. Durch die Wasser-*

haltung induzierte Grundwasserspiegeländerungen (Absenkung bei Entnahme, Aufhöhung bei Versickerung) bleiben kleinräumig begrenzt. Die Wasserspiegeländerungen überlagern die saisonale Grundwasserdynamik.

*Bau- und Betriebsphase:* Tiefgründungselemente wie Bohrpfähle können in die gesättigte Bodenzone eingreifen. Durch deren Anordnung auf Lücke und die gute Durchlässigkeit der wasserführenden Schichten ergibt sich unter den gegebenen hydrogeologischen Verhältnissen kein quantitativer Einfluss auf das Grundwasser durch Staueffekte. *Betriebsphase:* Durch die gezielte Sammlung und Versickerung von anfallenden Niederschlagswässern ergibt sich eine flächige (Sickermulden) bzw. punktuelle (Schluckbrunnen) Dotation des Grundwassers. Die Wasserspiegeländerungen (Aufhöhungen im Einzugsbereich) überlagern die saisonale Grundwasserdynamik. Durch die günstigen Durchlässigkeitsverhältnisse der Aquiferschichten ergibt sich eine gute Verteilung im Untergrund. Eine Grundwasserdotation durch Versickerung wird hinsichtlich des Grundwasserhaushaltes als positiv bewertet.

**V.4.3.7** Die Sachverständige für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer (WT) führte zur „Beeinflussung der Oberflächenwässer durch Retentionsraumverlust und Verlust von Abflussquerschnitten“ (siehe Zusammenfassende Bewertung, Seite 209f, Frage W2.4) Folgendes aus:

#### Befund und Sachverhalt

Die Auswirkungen des Projektvorhabens auf Trennwirkung, Geländeänderung und Flächenbeanspruchung sind im Fachbeitrag Oberflächengewässer, EZ 315.1, beschrieben.

Oberflächengewässer werden nicht verlegt und bleiben in ihrer Lage unverändert.

Im Zuge der Bauarbeiten sind keine wesentlichen Veränderungen des Oberflächenabflusses durch Geländeanschüttungen oder Geländeeinschnitte zu erwarten. Der Abtrag der Bestandsbrücke über die Warme Fischa führt zu keinen Einschränkungen des Abflussquerschnittes. Die Fundierung der Behelfsbrücke wird im HQ30 Abflussbereich der Warmen Fischa errichtet.

Baustelleeinrichtungsflächen und Vorreinigungsanlagen für Bauwässer werden außerhalb der HQ100 Hochwasserabflussflächen errichtet. Es ist vorgesehen die Baustelleeinrichtungsflächen nach Möglichkeit außerhalb der HQ10 Überflutungsflächen zu errichten. Geringfügige Änderungen der Abflussverhältnisse durch temporäre Errichtungen von Abflusshindernisse an Baustelleeinrichtungsflächen sind trotzdem zu erwarten. Generell hat der Flächenverbrauch in der Bauphase keinen maßgeblichen Einfluss auf den Hochwasserabfluss der Oberflächengewässer in Projektgebiet.

Im Betrieb treten keine Trennwirkungen für die Oberflächengewässer auf. Die vorhandenen Straßenunterführungen werden weiter beibehalten. Die Anlagen zur Versickerung der Oberflächenwässer befinden außerhalb der Tiefenlinien des Oberflächenabflusses und der Hochwasserabflussflächen, sodass mit keinem Einfluss auf das Abflussgeschehen zu rechnen ist. Ein nennenswerter Retentionsraumverlust liegt nicht vor.

Die neu errichtete Brücke über die Warme Fischa stelle keine maßgebliche Trennwirkung für die Oberflächenwässer des Projektgebietes dar. Auswirkungen auf Oberflächengewässer durch Trennwirkung und Geländeänderung sind nicht zu erwarten.

#### Gutachterliche Stellungnahme

Die Auswirkungen betreffend Retentionsraumverlust und Verlust von Abflussquerschnitten sind im Fachbeitrag Oberflächengewässer, EZ 315.1, schlüssig und plausibel erläutert.

*Seitens des Fachgebietes Wasserbautechnik und Oberflächenwässer wird die Beeinflussung der Oberflächengewässer durch Retentionsraumverlust und Verlust von Abflussquerschnitten als gering erachtet.*

*Die Oberflächengewässer werden in ihrem Lauf und ihrer Lage nicht verändert. Eingriffe sind in der Bauphase durch Baustelleinrichtungsflächen nicht ausgeschlossen, wenn auch vorgesehen wird diese außerhalb der HQ10 Abflussflächen zu errichten. Ein nennenswerter Flächenverbrauch ist in der Bauphase nicht zu erwarten.*

*In der Betriebsphase stellt das neue Brückenobjekt über die Warme Fische keine relevanten Beeinträchtigungen des Abflusses dar.*

**V.4.3.8** Die Sachverständige für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer (WT) führte zur „Beeinflussung der Oberflächenwässer durch qualitative Änderungen des Wasserhaushalts (z.B. Flüssige Emissionen)“ (siehe Zusammenfassende Bewertung, Seite 210f, Frage W2.5) Folgendes aus:

#### Befund und Sachverhalt

*Die qualitativen Auswirkungen des Projektvorhabens auf den Wasserhaushalt betreffend Oberflächengewässer sind im Fachbeitrag Oberflächengewässer, EZ 315.1, erläutert.*

*In der Errichtungsphase kommt es zum Anfall von Bauwässern. Diese werden vor der Ableitung in den Vorfluter gemäß dem Stand der Technik vorgereinigt. Die Grenzwerte der Allgemeinen Abwasseremissionsverordnung werden eingehalten. Es wird auf die Qualität der verwendeten Bau- und Bauhilfsstoffe geachtet, die Verwendung von Bauprodukten über der Wassergefährdungsklasse 1 werden vermieden. Lagerung und Betankung werden nur auf flüssigkeitsdichtem Untergrund erfolgen, um ein Abschwemmen zu meiden.*

*Im Betrieb betreffen die Effekte für den Wasserhaushalt hinsichtlich Qualität die Ableitung der Oberflächenwässer in den Vorfluter Warme Fische. Die anfallenden Wässer werden vor der Ausleitung über ein Absetzbecken geführt und mechanisch vorgereinigt. Eine direkte Einleitung von Bahnwässern in Oberflächengewässer ist nicht vorgesehen.*

*Der Großteil der anfallenden Niederschlagswässer wird in der Betriebsphase Versickerungsanlagen mit Vorreinigungsmaßnahmen zugeführt. Die Menge der zu verbringenden Oberflächenwässer vergrößert sich im Vergleich zum Bestand nur geringfügig, weshalb auch die Frachten an Inhaltsstoffen nur geringfügig zunehmen.*

#### Gutachterliche Stellungnahme

*Aus Sicht des Fachgebietes Wasserbautechnik und Oberflächenwässer wird eine Einflussnahme auf den Wasserhaushalt betreffend Qualität der Oberflächenwässer als gering erachtet.*

*Die qualitativen Auswirkungen auf den Wasserhaushalt sind im Fachbeitrag Oberflächengewässer, EZ 315.1, plausibel und verständlich erläutert.*

*Bauwässer der Errichtungsphase werden gemäß dem geltenden Stand der Technik vorgereinigt und die Parameter der Allgemeinen Abwasseremissionsverordnung werden vor der Ableitung kontrolliert. Weiters wird die Anwendung von wassergefährdenden Produkten über der Wassergefährdungsklasse 1 vermieden, sowie auf eine fachgerechte Lagerung und Abfuhr der Baumaterialien geachtet.*

*Die einzuleitenden Wassermengen in der Betriebsphase nehmen geringfügig zu, sodass die Frachten der Inhaltsstoffe ebenfalls nur geringfügig ansteigen. Es sind geeignete*

*Maßnahmen zur Vorreinigung der anfallenden Niederschlagswässer vor der Ableitung in den Vorfluter geplant worden, diese entsprechen dem geltenden Stand der Technik.*

**V.4.3.9** Die Sachverständige für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer (WT) führte zur „*Beeinflussung der Oberflächenwässer durch quantitative Änderungen des Wasserhaushalts*“ (siehe Zusammenfassende Bewertung, Seite 211f, Frage W2.6) Folgendes aus:

*Befund und Sachverhalt*

*Die quantitativen Auswirkungen des Projektvorhabens auf den Wasserhaushalt betreffend Oberflächengewässer sind im Fachbeitrag Oberflächengewässer, EZ 315.1, erläutert.*

*In der Bauphase sind Wasserhaltungsmaßnahmen geplant, die dabei anfallenden Mengen werden mit ca. 5 l/s und ca. 10 l/s nach geeigneter Vorreinigung in den Vorfluter Warme Fisch bzw. den bestehenden Kanal abgeführt.*

*In der Betriebsphase stellen die Entwässerungsmaßnahmen die wesentlichen Wirkungsfaktoren auf den Wasserhaushalt dar. Der Großteil der anfallenden Oberflächenwässer wird über Versickerungsanlagen in den Untergrund verbracht. Das erfolgt über sechs Versickerungsbrunnen mit vorgeschaltetem Absetzschant und ein kombiniertes Absetz-/Versickerungsbecken. Eine dauerhafte Einleitung von Oberflächenwässern betrifft den Entwässerungsabschnitt 3, nach der Passage des Absetzbeckens erfolgt der freie Auslauf in die Warme Fische. Das erweiterte Versickerungsbecken ist auf ein 10 jährliches Starkregenereignis ausgelegt und ist wie bereits im Bestand mit einem Notüberlauf in den Vorfluter ausgestattet. Die Abflussverhältnisse der Oberflächengewässer werden durch die geplanten Einleitungen kaum verändert, da ein großer Anteil über die Versickerungsanlagen abgeführt werden.*

*Gutachterliche Stellungnahme*

*Aus Sicht des Fachgebietes Wasserbautechnik und Oberflächenwässer wird eine Einflussnahme auf den Wasserhaushalt betreffend die Quantität der Oberflächenwässer als gering erachtet.*

*Die quantitativen Auswirkungen auf den Wasserhaushalt sind im Fachbeitrag Oberflächengewässer, EZ 315.1, plausibel und verständlich erläutert.*

*Die abzuführenden Bauwässer infolge der Wasserhaltungsmaßnahmen beträgt im Gesamten ca. 15 l/s, demnach kann die mengenmäßigen Auswirkungen auf den Wasserhaushalt auf Oberflächenwässer als gering eingeschätzt werden.*

*In der Betriebsphase werden sich die Mengenverhältnisse, die an zu entsorgenden Niederschlagswässer in den Vorfluter eingeleitet werden, im Vergleich zum Bestand geringfügig vergrößert. Der größere Anteil der Bahnwässer wird jedenfalls über Versickerungsanlagen abgeführt.*

**V.4.3.10** Die Sachverständigen für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer (WT) und Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser (HD) kommen zum „Stand der Technik“ (siehe Zusammenfassende Bewertung, Seite 212f, Frage W3) zusammengefasst zu dem Schluss, dass das Vorhaben dem Stand der Technik entspricht und in den Einreichunterlagen die zugrunde gelegten Normen, Richtlinien und Regelwerke und weiterführendes Datenmaterial umfassend dargelegt sind.

**V.4.3.11** Der Sachverständige für Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser (HD) führt hinsichtlich der relevanten fremden Wasserrechte (Hausbrunnen, Grundwasserbenutzungen) im maßgeblichen Umfeld des Vorhabens aus (siehe Zusammenfassende Bewertung, Seite 215,



Frage W4.2), dass Beweissicherungsmaßnahmen (Grundwassermessungen, Wasserprobenahmen und Analysen) zur Erfassung des Ist-Zustandes durchgeführt wurden und im Zuge der Bauführung und Nachsorge Beweissicherungsmaßnahmen (siehe Nebenbestimmungen HDbm01 bis HDbm06) vorgesehen sind bzw. diese durch Auflagen vorgeschrieben werden. Weiters führte er zum Gemeingebrauch und zur notwendigen Wasserversorgung (siehe Zusammenfassende Bewertung, Seite 211, Frage W4.2f) Folgendes aus:

Befund und Sachverhalt:

*Im relevanten Projektumfeld befinden sich Hausbrunnen zur Nutzwasserversorgung (Eigengebrauch). Angaben zu den Wasserrechten sind im Bericht EZ 314.11 enthalten. Auf mögliche Einwirkungen des Vorhabens auf das Grundwasser wird in den Projektunterlagen EZ 313.1, EZ 314.1 und der UVE EZ. 212 eingegangen.*

*Das Brunnenfeld der kommunalen WVA Wr. Neustadt WN-37 liegt ca. 2,2 bis 2,5 km westlich bis nordwestlich des Projektareals.*

Gutachterliche Stellungnahme

*Hinsichtlich des Fachbereiches Grundwasser sind bei fachgerechter Ausführung des Vorhabens, insbesondere bei projektgemäßer Berücksichtigung der vorgesehenen Schutz-, Vorsorge- und Vermeidungsstrategien zum Schutz der Umwelt eine Behinderung des Gemeingebrauches (Grundwassernutzung durch Hausbrunnen) nicht gegeben.*

*Das Brunnenfeld der WVA Wr. Neustadt WB-Postzahl WN-37 liegt in Bezug auf den Projektgebiet im westlich-seitlichen Grundwasserabstrom und damit außerhalb des potenziellen Einflussgebietes des Vorhabens.*

**V.4.3.12** Hinsichtlich der Fragestellung nach dem UVP-G 2000 zur Immissionsminimierung und der Vermeidung einer bleibenden Schädigung des Zustands von Gewässern gemäß § 24f Abs. 1 Z 2 lit. b UVP-G 2000 wird auf die obigen Ausführungen unter Punkt V.1.2.3 der Begründung verwiesen (siehe auch in der Zusammenfassenden Bewertung, Seite 214f, Frage W4.1).

**V.4.3.13** Die Sachverständige für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer (WT) und für Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser (HD) führen zusammengefasst aus, dass das Vorhaben öffentliche Interessen geringfügig berührt, jenen jedoch unter Berücksichtigung der vorgeschlagenen und vorgeschriebenen Maßnahmen nicht entgegensteht. Hinsichtlich der öffentlichen Interessen gemäß § 105 WRG konnte festgestellt werden (siehe Zusammenfassende Bewertung, Seite 215ff, Fragen W4.2ff), dass (für/durch) das Vorhaben aus fachlicher Sicht ...

- eine Beeinträchtigung oder eine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit oder gesundheitsschädliche Folgen nicht zu befürchten ist [§ 105 Abs. 1 lit. a WRG]. Dies auch aus Sicht des Sachverständigen für Humanmedizin (HD).
- eine erhebliche Beeinträchtigung des Ablaufes der Hochwässer nicht besteht [§ 105 Abs. 1 lit. b WRG], mit einem Verweis auf Einlage ON 315.1 Fachbeitrag Oberflächengewässer, wonach es in der Bauphase zur temporären Errichtung von Abflusshindernissen in Hochwasserabflussflächen kommen kann, aber grundsätzlich geplant ist, Baustelleneinrichtungsflächen und Absetzbecken für die Vorreinigung der Bauwässer außerhalb der HQ100 Abflussflächen zu situieren. Die Fundierung der Behelfsbrücke über die Warme Fischa in der Bauphase kommt im HQ30 Abflussbereich zu liegen. Ein Alarmplan für den Fall des Auftretens eines Hochwas-

sers wird für die Bauphase ausgearbeitet (OW-BA-06). Oberflächengewässer bleiben gegenüber ihrer Lage im Bestand unverändert, die Querungen der Gewässer bleiben ebenfalls in der lichten Weite erhalten, ein Eingriff in die Abflussprofile wie auch ein Verlust der Retentionsräume findet nicht statt und sind demnach während des Betriebs allenfalls geringfügige Auswirkungen auf den Abfluss der Oberflächengewässer zu erwarten.

- mit bestehenden oder in Aussicht genommenen Regulierungen von Gewässern im Einklang steht [§ 105 Abs. 1 lit. c WRG] bzw. mit jenen nicht im Widerspruch steht. Bei den beiden im Projektgebiet befindlichen Fließgewässern Warme Fischa und Hammerbach handelt es sich grundsätzlich bereits um künstlich bewirtschaftete und vermutlich gedichteten bzw. natürlich kolmatierten Ausleitungsgerinnen (vgl. Einlage ON 314.1. Fachbeitrag Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser)
- keinen schädlichen Einfluss auf den Lauf, die Höhe, das Gefälle oder die Ufer der natürlichen Gewässer herbeiführt [§ 105 Abs. 1 lit d WRG] bzw. keine Umlegung von oder ein Eingriff in die im Projektgebiet liegenden Oberflächengewässer geplant ist. Laut dem Sachverständigen für Gewässerökologie (GW) ist eine Beanspruchung des Mittelwasserbettes der warmen Fischa ist weder in der Bau-, noch in der Betriebsphase vorgesehen. Ein geringfügiger Flächenverlust im bereits im Ist-Zustand technisch überprägten Böschungsbereich (Bauphase) bzw. dem Gewässerumland (Betriebsphase) hat keinen mehr als sehr geringfügigen Einfluss auf die Ufer der warmen Fischa.
- nicht die Beschaffenheit des Wassers nachteilig beeinflusst wird [§ 105 Abs. 1 lit e WRG] mit einem Verweis auf die obigen Ausführungen zur Beeinflussung der Oberflächenwässer und Grundwasser durch qualitative und quantitative Änderungen des Wasserhaushalts und damit zusammenhängende Umweltschutzmaßnahmen (siehe bereits oben unter Punkt V.4.3.8ff der Begründung oder in Zusammenfassende Bewertung, Fragen W2.5 und W2.6). Ergänzend sind für den Abtrag der Bestandsbrücke über die Warme Fischa Vorkehrungen geplant worden, um weder den Abflussquerschnitt einzuengen noch eine Verunreinigung durch Abbruchmaterial zu verursachen.
- keine wesentliche Behinderung des Gemeingebrauches oder eine Gefährdung der notwendigen Wasserversorgung entsteht [§ 105 Abs. 1 lit. f WRG] und dafür Maßnahmen vorgesehen sind. Siehe hinsichtlich fremder Rechte und der kommunalen Wasserversorgungsanlage unter Punkt V.4.3.11 der Begründung die Ausführungen des Sachverständigen für Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser (HD).
- eine Verschwendung des Wassers nicht eintreten wird [§ 105 Abs. 1 lit. h WRG]. Wasserentnahmen aus Grund- oder Oberflächengewässern sind nicht vorgesehen, Anschlüsse für Trink- oder Nutzwasser scheinen in den Planungen nicht auf (vgl. Technischer Bericht Streckenplanung, ON 412).
- den Interessen der wasserwirtschaftlichen Planung an der Sicherung der Trink- und Nutzwasserversorgung nicht widerspricht [§ 105 Abs. 1 lit. l WRG] mit Verweis auf die auf die Berücksichtigung der eingeplanten Maßnahmen und unter Einhaltung der vorgeschriebenen Auflagen. Nach der Stellungnahme des wasserwirtschaftlichen Planungsorganes der NÖ-Landesregierung mit Schreiben GZ WA2-UVP-833/003-2023 vom 31.03.2023 bestehen aus wasserwirtschaftlicher Sicht keine prinzipiellen Bedenken gegen das Vorhaben des geplanten Ausbaues der Gleisanlagen im Einfahrtbereich des Hauptbahnhofes Wiener Neustadt und widerspricht

das Vorhaben demnach nicht den Interessen der wasserwirtschaftlichen Planung an der Sicherung der Trink- und Nutzwasserversorgung.

- nicht mit einer wesentlichen Beeinträchtigung des ökologischen Zustandes der Gewässer zu rechnen ist [§ 105 Abs. 1 lit. m WRG] nachdem laut Ausführungen des Sachverständigen für Gewässerökologie (GW) nicht mit einer Verschlechterung des ökologischen Zustandes des Wasserkörpers 1000520048 zu rechnen oder von wesentlichen Beeinträchtigungen einzelner Qualitätselemente auszugehen ist.
- keine wesentliche Beeinträchtigung der sich aus anderen gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften resultierenden Zielsetzungen ergibt [§ 105 Abs. 1 lit. n WRG].

**V.4.3.16** Die Sachverständigen für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer (WT), Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser(HD) sowie Gewässerökologie (GW) kommen zur Frage, ob das Vorhaben mit einem anerkannten wasserwirtschaftlichen Rahmenplan, einer Schutz- oder Schongebietsbestimmung, einem Sanierungsprogramm, dem Nationalen Gewässerbewirtschaftungsplan, dem Hochwasserrisikomanagementplan, einem Regionalprogramm oder mit sonstigen wichtigen wasserwirtschaftlichen Planungen in Widerspruch steht, zusammengefasst zu dem Schluss (siehe Zusammenfassende Bewertung, Seite 224ff, Frage W4.3 und W.5 zu „wasserwirtschaftliche Planungen und Rahmenplan“ [§ 104 Abs. 1 lit i]), dass das Projektvorhaben sich innerhalb des Grundwasserschongebiets „Wiener Neustadt und Umgebung“ befindet, welches sich zwischen Teilen der Gemeinden Wiener Neustadt, Bad Fischau-Brunn, Wöllersdorf-Steinabrüchl, Katzelsdorf und Weikersdorf erstreckt (vgl. Fachbericht Geologie, Geotechnik und Hydrogeologie ON 314.1 und NÖ Atlas (Abfrage vom 14.07.2023). Schutzgebiete sind für das Vorhabengebiet nicht ausgewiesen (siehe auch in der UVE, ON 201 und im Fachbericht Oberflächengewässer, ON 315.1). Für das Schongebiet „Wiener Neustadt und Umgebung“ (WB-4018) sind Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von ungünstigen und nachhaltigen Auswirkungen ausgearbeitet und ergänzend zusätzliche Maßnahmen und Beweissicherungen seitens der Sachverständigen vorgeschlagen worden. Weitere wasserwirtschaftliche Rahmenverfügungen, Rahmenpläne oder Planungen sind für das Projektgebiet nicht ausgewiesen. Der Projektstandort liegt mehr als 2,2 km vom nächstgelegenen Schutzgebiet (Brunnen 1-3 WVA Wr. Neustadt, Wasserbuch-PZ WN-37) entfernt. Der Bereich des WBVO Regionalprogrammes Mitterndorfer Senke, Wasserbuch-PZ BN-292958 erstreckt sich grundwasserabstromig, ca. 3 km südöstlich des Projektareals. Ergänzend wird angemerkt, dass das gegenständliche Vorhaben die sanierte Altlast N17 „Gaswerk Wiener Neustadt und eine zugehörige Beobachtungsfläche randlich berührt.

Hinsichtlich dem Nationalen Gewässerbewirtschaftungsplan 2021 (NGP 2021) ist die Warme Fischa laut dem Sachverständigen für Gewässerökologie im Projektgebiet nicht als erheblich veränderter Wasserkörper ausgewiesen. Laut NGP 2021 ist als Zielzustand bis 2027 der chemische und ökologische gute Zustand zu erreichen und sind im NGP 2021 Maßnahmen zur Herstellung der Durchgängigkeit vorgesehen. Laut dem Sachverständigen für Gewässerökologie bleibt die Durchgängigkeit der Warmen Fischa im Querungsbereich unverändert erhalten, wird der Zustand des Wasserkörpers 1000520048 nicht verschlechtert und steht damit das Vorhaben nicht im Widerspruch mit dem NGP 2021 oder mit Erreichung dessen Ziele.

**V.4.3.17** Die Sachverständige für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer führte zur „*einwandfreie Beseitigung anfallender Abwässer*“ (siehe Zusammenfassende Bewertung Seite 226, Frage W4.4 [§ 104 Abs. 1 lit h WRG]) aus, dass die Maßnahmen zur Fassung, Ableitung und Versorgung der anfallenden Abwässer in der Bau- und Betriebsphase gemäß dem Stand der

Technik geplant, in geeigneter Form ausgearbeitet und für jene vor der Ableitung entsprechende Vorreinigungsstufen vorgesehen worden sind, was einer fachgerechten Beseitigung der prognostizierten Abwässer entspricht. Von einer direkten Einleitung in Oberflächengewässer ist abgesehen worden.

Seitens des Fachgebietes Wasserbautechnik und Oberflächenwässer wird von bei Umsetzung und Einhaltung der ausgearbeiteten Planungsmaßnahmen ausgegangen, welche dem Stand der Technik entspricht. Siehe mit dem Thema Entwässerung von Oberflächenwässern zusammenhängend auch zu den obigen Ausführungen zu § 32 WRG 1959.

**V.4.3.18** Die Sachverständigen für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer (WT), Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser(HD), Gewässerökologie (GW) kommen in der zusammenfassenden Bewertungen (siehe Seite 227, Frage W4.6 zu Verschlechterungsverbot gemäß § 104a WRG) zum Schluss, dass – unter Berücksichtigung der umfangreiche Vorkehrungen, Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen und Beweissicherungen und Nachsorgemaßnahmen – durch das Vorhaben mit keiner Verschlechterung des Zustandes eines Oberflächenwasser- oder Grundwasserkörpers zu rechnen ist.

Siehe hinsichtlich dem derzeitigen Zustand und dem Zielzustand der Warmen Fische laut Nationalen Gewässerbewirtschaftungsplan 2021 (NGP 2021) oben unter Punkt V.4.3.16 der Begründung.

#### **V.4.4 Zusammenfassung**

Sämtliche als zwingend erforderlich erachteten Maßnahmen wurden als Nebenbestimmungen in den Spruch des Bescheids übernommen und verbindlich vorgeschrieben. Zur Überwachung der Einhaltung sowohl der projektierten als auch der bescheidmäßig vorgeschriebenen Maßnahmen wird entsprechend den Bescheidauflagen eine wasserrechtliche Bauaufsicht gemäß § 120 WRG 1959 bestellt werden. Die im Bescheidspruch vorgeschriebene Bauvollendungsfrist gemäß § 112 WRG 1959 ist nach dem von der Antragstellerin vorgesehenen Bauzeitplan sowie nach einem allfälligem Rechtsmittelverfahren bemessen.

Die in den Nebenbestimmungen vorgesehenen wasserrechtlichen Bauaufsichten gemäß § 120 Wasserrechtsgesetz 1959 (wasserbautechnisch, hydrogeologisch, gewässerökologisch) werden von der Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 (BMK) bestellt.

Zu den bezug habenden Trassenentwässerungsanlagen wird darauf hingewiesen, dass diese entweder Eisenbahnanlagen oder Teile von Eisenbahnanlagen bzw. Zugehör zu Eisenbahnanlagen darstellen und somit auch unter Berücksichtigung der mitanzuwendenden materiellen Genehmigungsbestimmungen des EisbG genehmigt werden. Hinsichtlich allenfalls durch die im Vorhaben enthaltenen wasserbautechnischen Maßnahmen verletzter subjektiv-öffentliche Rechte wird auf das Überwiegen des öffentlichen Interesses gemäß § 31f EisbG verwiesen.

Zusammengefasst geht die ho. Behörde im Hinblick auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen der Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen und des wasserrechtlichen Ermittlungsverfahrens davon aus, dass – insbesondere durch die Feststellung, dass der Stand der Technik (§ 12a WRG) eingehalten wird und keine öffentlichen Interessen gemäß §§ 105 und 104 WRG verletzt werden – das Bauvorhaben den Bestimmungen des Wasserrechtsgesetzes 1959 entspricht und unter Berücksichtigung der Maßnahmen die beantragten wasserbautechnischen Maßnahmen genehmigt werden können.

## V.5 Zum Ausschluss der aufschiebenden Wirkung von allfälligen Bescheidbeschwerden

### V.5.1 Anregung auf Ausschluss der aufschiebenden Wirkung im Zuge der mündlichen Verhandlung vom 21. November 2023 und dessen Begründung

In der mündlichen Verhandlung am 21. November 2023 regte die ÖBB an (siehe Schreiben als Beilage ./10 der Verhandlungsschrift), die Behörde möge die aufschiebende Wirkung allfälliger Rechtsmittel gegen die behördliche Genehmigung gem § 13 VwGVG bescheidmäßig ausschließen und zwar aufgrund der vordringlichen öffentlichen, insbesondere Verkehrsinteresse an der unterbrechungsfreien, hoch verfügbaren und leistungsfähigen Versorgung der Bevölkerung mit funktionierenden öffentlichen Eisenbahnverkehrsdienstleistungen.

Begründet wurde die Anregung insbesondere mit folgenden öffentlichen Interessen (siehe dort ab Punkt 2.3):

*Die vor dem Hintergrund der Energiewende hervorzuhebenden öffentlichen Interessen am Vorhaben lassen sich va in Hinblick auf die vom Vorhaben verfolgten Ziele wie folgt zusammenfassen:*

- *Direkte Konkurrenz mit dem hochrangigen Straßennetz (Autobahnen, Schnellstraßen, Bundesstraßen) aufgrund des Erreichens von ähnlichen Fahrzeiten,*
- *und damit Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene,*
- *Ausbau jenes Verkehrsträgers, der mit der vergleichsweise besten CO2-Bilanz verbunden ist, und damit Reduzierung des CO2-Fußabdruckes der relevanten Verkehrsströme, insbesondere entlang der Südstrecke zwischen Wien Meidling und Wr. Neustadt (Nahverkehrsverdichtung im Bereich der dicht besiedelten Regionen zwischen Wien und Wr. Neustadt).*

#### *2.4 Die Umsetzung liegt daher aufgrund*

- *der relevanten Verbesserung der Angebotsituation im Eisenbahn-Personenverkehr sowie im Eisenbahn-Güterverkehr; Umsetzung von Fahrzeitverkürzungen;*
- *der relevanten Sicherstellung ausreichender Kapazitäten zur Bewältigung der prognostizierten Verkehrszuwächse;*
- *der zur Beseitigung der im Bestand bestehenden und hinkünftig aufgrund der Verkehrszuwächse entstehenden betrieblichen Konfliktsituationen;*
- *der Sicherstellung der Einhaltung des österreichweit implementierten Integrierten Taktfahrplanes (ITF) für die Gesamtverkehrsstrategie;*
- *der Abhängigkeiten des Projektes in Bau und Inbetriebnahme mit weiteren ÖBB-Infrastrukturprojekten in der Ostregion;*
- *der Sicherstellung der Funktionalitäten sowie der Attraktivierung des Nah- und Fernverkehrs in der Ostregion, insbesondere entlang der Südstrecke (Südbahn, Pottendorfer Linie);*
- *der Minimierung von Kundeneinschränkungen während der Umsetzung durch Nutzung von Synergieeffekten mit anderen zeitgleich umzusetzenden Infrastrukturprojekten;*

- sowie der Vermeidung von Verschlechterungen der Angebotssituation im Fern- und Nahverkehr aufgrund Nicht-Umsetzung oder verspäteter Umsetzung aufgrund von Projektverzögerungen;

im höchsten öffentlichen Interesse.

1.5 Im vorliegenden Fall kommt zu diesem allgemeinen öffentlichen Interesse an der Umsetzung des Vorhabens noch ein über dieses Interesse hinausgehender „triftiger Grund“ hinzu, der den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung rechtfertigt. Konkret geht es dabei um das Interesse an der Aufrechterhaltung und Schaffung von Verkehrsverbindungen und Verkehrswegen (vgl dazu sogleich).“

Begründet wurde die Anregung wegen Gefahr im Verzug und gravierenden Nachteilen aus folgenden Gründen (siehe dort ab Punkt 3):

### 3.2 Vorlaufzeiten ab Genehmigung

Ein Aufschub der Vollstreckung bedeutet, dass die von der Genehmigung umfassten Maßnahmen nicht in der vorgesehenen Zeit umgesetzt werden können. Dies führt im vorliegenden Fall dazu, dass sich der anvisierte Inbetriebnahmetermine (09/2027) nicht nur um die Zeit des allfälligen Beschwerdeverfahrens, sondern jedenfalls um mindestens zusätzliche zwei Jahre verschieben wird.

Hinzu kommt, dass auch der Termin des Baubeginns in Abhängigkeit von gewissen Faktoren zu setzen ist: Neben einem umsetzbaren Genehmigungsbescheid, ist ein daran geknüpfter Investitionsbeschluss der zuständigen Gremien innerhalb der ÖBB-Infrastruktur AG (Vorstand, Aufsichtsrat) zur Freigabe der finanziellen Mittel, sowie daran geknüpfte abgeschlossene Vergabeverfahren der Bauleistungen und baubegleitende Dienstleistungen notwendig.

Auch die Baumaßnahmen selbst (Start von Ausschreibungsverfahren, Vorbestellung von Leistungen und Einsatztermine betreffend Oberbaumaschinen, Reservierung und Vorbestellungen von Oberbaustoffen) sowie die betrieblichen Abläufe (Baubetriebsplanung, Planung Gleissperren, Fahrplanplanung, Änderungen der Trassenvergabe und der Netzzugangsbedingungen etc) sind aufgrund diverser gesetzlicher und normativer Fristigkeiten mit einem Vorlauf von 24 Monaten zu planen und die Termine somit 24 Monate im Voraus festzulegen.

Zusammengefasst bedeutet dies Folgendes: Kann ein bereits anvisierter Termin für den Baubeginn (der im vorliegenden Fall bereits feststeht) nicht eingehalten werden, folgen daraus im Ergebnis jedenfalls Verzögerungen von mindestens 24 Monaten. Solche Verzögerungen führen im vorliegenden Fall zu einer Verschiebung der Erfüllung der Projektziele und zu einem zusätzlichen finanziellen Aufwand. Überdies werden auch weitreichende Folgen für bestehende Verbindungen bzw Verkehrswege und auch andere Projekte verursacht, wie im Folgenden im Detail dargelegt wird.

### 3.3 Aufrechterhaltung bzw Schaffung von Verkehrsverbindungen

### 3.3.1 Allgemeines

Das Eisenbahnprojekt betrifft Teile folgender Strecken:

- Pottendorfer Linie (Strecke 10601) und
- Südstrecke (Südbahn) (Strecke 10501).

Die Pottendorfer Linie (Strecke 10601) gehört im Rahmen der Transeuropäischen Netze gemeinsam mit der Südbahn (Strecke 10501) zur Pontebbana-Achse (Südachse), die zwischen Wien und Wr. Neustadt 4-gleisig geführt wird (2 Gleise Innere Südbahn, 2 Gleise Pottendorfer Linie).

Die Südbahn zwischen Wien Meidling und Wr. Neustadt über Baden dient in erster Linie der Aufnahme der zukünftig notwendigen höheren Kapazitäten im Nahverkehr zur Bedienung der dichtbesiedelten Region zwischen Wien und Wr. Neustadt.

Die Pottendorfer Linie soll zukünftig den Personenverkehr  $\geq 160\text{km/h}$  (Railjet, EC, IC, Nachtzüge, Eilzüge und REX-Züge) und den Güterverkehr zwischen Wr. Neustadt und Wien Meidling aufnehmen und somit zur Entlastung der Südbahn führen. Diese Umlegung ist innerhalb der ÖBB für den Fahrplanwechsel 2028 (vollzogen Mitte 12/2027) vorbereitet, wird in den Schienennetznutzungsbedingungen (SNNB), Kapitel 4.2.4 aufgenommen und bei den Trassenvergaben für die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) berücksichtigt, wobei diese Vorgangsweise vorab durch die Schienen-Control GmbH (SCG) im Rahmen eines Verfahrens überprüft und diese Vorgehensweise bestätigt wurde.

### 3.3.2 Pottendorfer Linie

Zur Ermöglichung der unter Punkt 3.3.1 angeführten Systematik und der Umsetzung der aufwändig vorbereiteten Umstellung der Verkehre, ergibt sich ein terminlicher Fixpunkt, dessen Einhaltung zur Hintanhaltung eines gravierenden Nachteils für das öffentliche Wohl dringend geboten ist: Die durchgehend 2-gleisige Inbetriebnahme der Pottendorfer Linie im September 2027.

Konkret geht es dabei darum, dass mit diesem Termin die Fernverkehrszüge (RailJet, Nachtzüge) und der schnelle Nahverkehr (Eilzüge, REX-Züge) zwischen Wr. Neustadt und Wien Meidling von der Südbahn auf die Pottendorfer Linie umzulegen sind und die entsprechenden Fahrplantrassen zur Einhaltung des Integrierten Taktfahrplanes (ITF) zur Verfügung stehen müssen.

Für die Herstellung der durchgehenden 2-Gleisigkeit der Pottendorfer Linie ist auch deren 2-gleisige Ein- bzw Ausbindung in den Bahnhof Wr. Neustadt erforderlich.

Die Umlegung der Fernverkehrszüge und des schnellen Nahverkehrs zwischen Wr. Neustadt und Wien Meidling von der Südbahn auf die Pottendorfer Linie per 09/2027 ist insbesondere aus folgenden Gründen erforderlich:

- Im Bahnhof Wien Meidling sind im Bereich der Bahnsteige 1-4, zur Implementierung des neuen Sicherungssystems ETCS Level II only für die Aufnahme des neuen S-Bahntaktes (2,5-Minuten-Intervall) im Bereich der S-Bahn-Stammstrecke Wien und der Südbahn, Baumaßnahmen im Zeitraum 09/2027 - 12/2027 (also bereits in einem Zeitraum ab 3 Monate vor dem Fahrplanwechsel 12/2027) notwendig.

*Das Führen von Fernverkehrszügen von der Südbahn über diese Bahnsteige (insbesondere Bahnsteig 4) ist daher ab 09/2027 sowohl technisch als auch betrieblich (Bahnsteigbelegung) nicht mehr möglich. Da zusätzlich die Bahnsteige 5-6 zukünftig für den schnellen Fernverkehr der Weststrecke (in Richtung Linz, Salzburg, Passau) reserviert sind, muss der schnelle Fernverkehr der Südstrecke daher über die Bahnsteige 7-8 in Wien Meidling abgewickelt werden und daher über die Pottendorfer Linie im Bahnhof Wien Meidling ein-/ausfahren.*

- *Nur dadurch kann die Implementierung des neuen S-Bahntaktes (2,5-Minuten-Intervall) im Bereich der S-Bahn-Stammstrecke Wien ab 12/2027 (Fahrplanwechsel) umgesetzt werden, folgend den umfangreichen Baumaßnahmen auf der S-Bahn-Stammstrecke Wien in den Jahren 2025 bis 2027, ebenfalls unter Belegung der Bahnsteige 1-4 in Wien Meidling.*
- *Für die geplante Verdichtung des Nahverkehrs auf der Südbahn zwischen Wr. Neustadt und Wien Meidling werden*
  - *aufgrund der Bestrebungen von VOR/Land NÖ/Land Wien,*
  - *korrespondierend mit der Verdichtung der Verkehre auf der S-Bahn-Stammstrecke Wien (angestrebter 2,5-Minuten-Takt),*
  - *sowie zur Gewährleistung des verdichteten Taktes entlang der Südbahn in Verbindung mit der S-Bahn-Stammstrecke für den benötigten Nahverkehr (5-Minuten-Takt Wien Meidling – Wien Liesing; 10-Minuten-Takt Wien Liesing – Mödling),*

*die derzeit durch die Fernverkehrszüge und den schnellen Nahverkehr belegten Trassen benötigt. Zur Vorbereitung des verdichteten Nahverkehrstaktes werden bereits aktuell und folgend bis 2027 diverse Baumaßnahmen auf der Südbahn umgesetzt (Bahnhofsumbauten, Bahnsteigverlängerungen mit den entsprechenden Begleitmaßnahmen wie Gleisbauarbeiten und Maßnahmen zur Barrierefreiheit etc.) und somit die infrastrukturellen Voraussetzungen geschaffen.*
- *Die Umlegung des Personenverkehrs  $\geq 160\text{km/h}$  (Railjet, EC, IC, Nachtzüge, Eilzüge und REX-Züge) und des Güterverkehrs von der Südbahn auf die Pottendorfer Linie ist aus folgendem weiteren Grund notwendig: Der Abschnitt Mödling – Wien Meidling ist in den Schienennetznutzungsbedingungen (SNNB) 2024 unter Punkt 4.6 als überlastete Infrastruktur gemäß § 65c Abs 1 EISbG ausgewiesen. Der Streckenabschnitt zählt mit bis zu 400 Zügen pro Werktag schon heute zu einem der am stärksten frequentierten im gesamten ÖBB-Netz. Die Umlegung der o.a. Züge von der Südbahn auf die Pottendorfer Linie führt zu einer Entlastung dieses Abschnittes und schafft gleichzeitig die Möglichkeit zur Umsetzung des Projektes „Wien Meidling - Mödling – Viergleisiger Ausbau“ (durch zwei zusätzliche Gleise werden die infrastrukturellen Voraussetzungen geschaffen, um dem wachsenden Bedarf nach einer leistungsfähigen Anbindung des Raums südlich von Wien an die Hauptstadt nachzukommen). Die Entflechtung von S-Bahn und schnellem Nahverkehr schafft neue Kapazitäten für einen dichteren S-Bahnverkehr: Ab 2030 sind ein 5-Minuten-Takt der S-Bahn sowie zusätzliche schnelle Nahverkehrsverbindungen zwischen Wien Meidling und Wien Liesing sowie ab 2032 ein 10-Minuten-Takt der S-Bahn zwischen Wien Liesing und Mödling vorgesehen.*



- *Sicherstellung der aufgrund der übergeordneten Planungen im Integrierten Taktfahrplan ITF entlang der gesamten Südachse hinterlegten Fahrzeiten, folgend der Inbetriebnahme Koralmbahn und Semmering-Basistunnel: Das Zielkonzept des Fernverkehrs in den Bundesländern Steiermark und Kärnten, mit den Knoten-Kanten-Zeiten und damit sämtlichen Anschlussmöglichkeiten, kann damit bereits mit der Inbetriebnahme des Koralmtunnels endgültig umgesetzt werden. Damit entstehen aber relativ enge Fahrzeiten für den Fernverkehr auf der Südachse, die durch Zwänge im Konzept des Integrierten Taktfahrplanes entstehen.*

*Aufgrund der oben angeführten Notwendigkeit, die Fernverkehrszüge per 09/2027 auf die Pottendorfer Linie umzulegen, und aufgrund der beschriebenen Fahrzeitzwänge entsteht das Erfordernis, die Strecke zwischen Wr. Neustadt und Wien Meidling in einer Fahrzeit von 25 min zurückzulegen. Diese erforderlichen Fahrzeiten lassen nicht nur keine Einschränkungen zu, sondern bedingen den Ausbau der Pottendorfer Linie auf  $V_{max} = 200$  km/h bzw im Bereich von Ebenfurth auf eine VzG-Geschwindigkeit von 160 km/h. Die Umsetzung dieser Maßnahme erfolgt im Zuge des Projektes „Schleife Ebenfurth“.*

*Um hinkünftig auf der Pottendorfer Linie die erforderlichen Kapazitäten für den Fernverkehr und den schnellen Nahverkehr in einer durchgehenden 2-Gleisigkeit zur Verfügung stellen zu können, wird mit der Umsetzung des Vorhabens „Wr. Neustadt Hbf Nordkopf – Errichtung 4-gleisige Einfahrt“ die nördliche Bahnhofsein-/ausfahrt vom derzeit 3-gleisigen Bestand in eine 4-gleisige Anlage umgebaut.*

*Im Hinblick auf die Nutzung von Synergien sowie zur Vermeidung von doppelten Verkehrseinschränkungen ist auf der Pottendorfer Linie eine Abstimmung zwischen den Bauphasen des Vorhabens „Schleife Ebenfurth“ und den Bauphasen des Vorhabens „Wr. Neustadt, Nordkopf“ vorgesehen:*

- *Da bei beiden Projekten umfangreiche Betriebs- und Verkehrseinschränkungen und damit Verschlechterungen für die Bahnkunden entlang der Pottendorfer Linie einhergehen (zB Sperre der S60 zwischen Ebenfurth und Wr. Neustadt bzw zwischen Wampersdorf und Wr. Neustadt und Ersatz durch Schienenersatzverkehre mittels Bussen), werden die Bauphasen des Projektes „Schleife Ebenfurth“ im Bereich der Pottendorfer Linie mit den Bauphasen des gegenständlichen Vorhabens abgestimmt. Dieser Umstand bedingt wiederum, dass die Bauphasen des gegenständlichen Vorhabens gleichzeitig mit den Bauphasen des Projektes „Schleife Ebenfurth“ im Bereich der Pottendorfer Linie im Zeitraum 2025 bis spätestens 09/2027 umzusetzen sind.*
- *Zusätzlich sind die Bauphasen des Projektes „Schleife Ebenfurth“ im Bereich der Pottendorfer Linie mit den Bauphasen des gegenständlichen Vorhabens abgestimmt, weil die für die Inbetriebnahme der durchgehenden 2-Gleisigkeit die Fertigstellung der entsprechenden Bauphasen sowohl im Bereich der Ein-/Ausmündung der Pottendorfer Linie in/aus dem Bahnhof Wr. Neustadt als auch im Bereich von Ebenfurth zur Aufnahme des Fernverkehrs und des schnellen Nahverkehrs auf der Pottendorfer Linie per 09/2027 gegeben sein muss.*
- *Aufgrund der nachfolgenden Bauphasen im Bereich der bis 09/2027 durch den Fernverkehr und schnellen Nahverkehr genutzten Gleise und Bahnsteige im Bf Wien Meidling, können diese ab 09/2027 durch den Fernverkehr und schnellen*

*Nahverkehr – so er weiterhin zwischen Wr. Neustadt und Wien Meidling über die Südbahn fahren müsste – nicht mehr genützt werden, weshalb die durchgehende 2-Gleisigkeit in Richtung Pottendorfer Linie per 09/2027 gewährleistet sein muss.*

- *In weiterer Folge werden durch Abschluss der Baumaßnahmen „Wr. Neustadt Nordkopf“ die vollen Kapazitäten auf der Südbahn, folgend der Fertigstellung der Baumaßnahmen auf der S-Bahn-Stammstrecke Wien, für die Verdichtung des Nahverkehrs zwischen Wien Meidling und Wr. Neustadt, und in Vorbereitung zur Inbetriebnahme des Semmering-Basistunnels, sichergestellt.*

*Zusätzlich werden*

- *in den Jahren 2025 und 2026 die Elektrifizierung (und damit Dekarbonisierung) der Mattersburger Strecke (Wr. Neustadt – Mattersburg – Loipersdorf/Schattendorf – Sopron) inkl Nahverkehrsverdichtung (Streckensperren im Sommer 2025 und zwischen 02/2026 und 12/2026),*
- *und voraussichtlich in den Jahren 2029/2030 die Elektrifizierung (Dekarbonisierung) der äußeren Aspangbahn (Wr. Neustadt – Aspang) vorangetrieben.*

*Über diese Strecken werden Eilzüge geführt, die zukünftig als schneller Nahverkehr (Eilzüge, REX-Züge) zwischen Wr. Neustadt und Wien Meidling über die Pottendorfer Linie (und nicht mehr über die Südbahn) geführt werden können. Auch aus diesem Grund ist eine Fertigstellung der durchgehenden 2-Gleisigkeit auf der Pottendorfer Linie per 09/2027 erforderlich.*

Begründet wurde die Anregung wegen Dringlichkeit aus folgenden Gründen (siehe dort ab Punkt 3.3.3 „Zwischenergebnis“):

*Das gegenständliche Vorhaben ist Teil eines Gesamtverkehrssystems auf der Schiene und trägt damit sowohl zum Nahverkehr in der Ostregion als auch zum Fernverkehr entlang der Südachse einen wesentlichen Beitrag bei. Eine Umsetzung des Vorhabens ist zusammengefasst aus den folgenden Gründen **dringend geboten**:*

- *Die Übernahme der Verkehre (Fernverkehr, schneller Nahverkehr) von der Südbahn auf die Pottendorfer Linie – zur Ermöglichung der Nahverkehrsverdichtung auf der Südbahn – ist per 09/2027 notwendig. Anderenfalls besteht eine Gefährdung des gesamten Nahverkehrssystems auf der Südachse bzw in der Ostregion; dieser Umstand würde den gesamten Ballungsraum entlang der Achse Wr. Neustadt – Baden – Wien sowie die S-Bahn-Stammstrecke in Wien betreffen.*
- *Bei Übernahme der Verkehre (Fernverkehr, schneller Nahverkehr) von der Südbahn auf die Pottendorfer Linie ist die Sicherstellung der Fahrzeiten des Fernverkehrs und des schnellen Nahverkehrs im Knoten-Kantenmodell auf der gesamten Südachse (Niederösterreich, Steiermark, Kärnten) notwendig. Die Fahrzeiten können nur unter höchstmöglicher Ausnützung der hohen Fahrgeschwindigkeiten (160 km/h, 200 km/h) auf der Pottendorfer Linie gewährleistet werden; dies bedingt auch die Herstellung einer durchgehenden 2-Gleisigkeit.*
- *Vermeidung von Streckensperren, Umleitungen, Schienenersatzverkehre.*

Begründet wurde die Anregung wegen der Betriebspflicht der Antragstellerin (siehe dort ab Punkt 3.3.4):

*Eine rechtsmittelbedingte Verzögerung der Bauumsetzung hätte überdies gravierende Nachteile für vitale öffentliche Interessen, insbesondere das öffentliche Verkehrsinteresse und damit für den Klimaschutz, zur Folge. Konkret geht es dabei ua um die Unterbrechung bzw den Entfall von Verbindungen, deren Aufrechterhaltung nicht nur im Interesse der beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen liegt, sondern für deren Ermöglichung die Antragstellerin aufgrund der sie treffenden eisenbahnrechtlichen Betriebspflicht rechtliche Verantwortung trägt (vgl dazu unten).*

#### 3.3.4.1 Allgemeines

*Betriebspflichten von Eisenbahnunternehmen sind an mehreren Stellen im EisbG positivrechtlich verankert. Die allgemeine Betriebspflicht einer öffentlichen Eisenbahn ergibt sich dabei zunächst aus § 2 Eisenbahngesetz 1957 (idF kurz: EisbG; dazu sogleich, 2.2). Aus § 22 Abs 3 EisbG ergibt sich zudem die Pflicht eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens, die Eisenbahninfrastruktur für Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Verfügung zu stellen (vgl unten, 2.3).*

*Dem korrespondiert die sondergesetzlich begründete Betriebspflicht der ÖBB-Infrastruktur AG nach den Bestimmungen des Bundesbahngesetzes.*

*Schließlich bestehen aber auch vertragliche Verpflichtungen der ÖBB-Infrastruktur AG, etwa gegenüber dem Bund, eine bedarfsgerechte Schieneninfrastruktur zur Verfügung zu stellen (vgl unten).*

#### 3.3.4.2 Zur allgemeinen Betriebspflicht

*§ 2 EisbG enthält eine Definition öffentlicher Eisenbahnen und des öffentlichen Verkehrs sowie die allgemeine Betriebspflicht eines Eisenbahnunternehmens (idF kurz EisbU), als Betreiber einer öffentlichen Eisenbahn. Diese Betriebspflicht ergibt sich va in Zusammenschau mit § 28 EisbG, der eine Einstellung des Betriebes einer Bewilligungspflicht unterwirft: Die Betriebspflicht besteht also auf Bestandsdauer der genehmigten Eisenbahn und ihrer Strecken, bis die Einstellung wegen wirtschaftlicher Unzumutbarkeit der Fortsetzung des Betriebes oder zumindest die Abtragung und Außerbetriebnahme nach eisenbahnbaurechtlichen Bestimmungen behördlich bewilligt ist.*

*Der Umstand, dass die Einstellung des Betriebs einer öffentlichen Eisenbahn einer behördlichen Bewilligung bedarf, ergibt (e contrario) auch bzw implizit die das EisbU treffende Betriebspflicht. Der (Fort-)Betrieb einer öffentlichen Eisenbahn ist für den Gesetzgeber insofern von immenser Bedeutung, als er normiert hat, dass sich das EisbU auch im Falle wirtschaftlicher Unzumutbarkeit dennoch um einen Fortbetrieb durch ein anderes EisbU bemühen muss (vgl § 28 Abs 4 EisbG). Erst mit der behördlichen Entscheidung wird das EisbU von der Betriebspflicht entbunden.*

#### 3.3.4.3 Zur Betriebspflicht gemäß § 22 EisbG

*Zusätzlich zur Betriebspflicht gemäß § 2 EisbG normiert § 22 EisbG eine Betriebspflicht für Eisenbahnverkehrsunternehmen (idF kurz EisbVU). Gemäß § 22 Abs 1 EisbG hat ein EisbVU, das Eisenbahnverkehrsdienste im Personenverkehr auf öffentlichen Eisenbahnen erbringt, diese bedarfsgerecht anzubieten. Entsprechend werden Eisenbahninfrastrukturunternehmen (idF kurz EisbIU) in § 22 Abs 3 EisbG verpflichtet, die Eisenbahninfrastruktur den EisbVU zwecks Zuganges anzubieten und zur Verfügung zu stellen.*

*§ 22 Abs 3 EisbG weist somit auch auf die Betriebspflicht eines EisbIU hin: EisbIU, die nicht selbst Verkehrsleistungen erbringen, müssen die Infrastruktur anbieten (somit von sich aus Aktivitäten setzen) und zur Verfügung stellen (den zugangsberechtigten EisbVU Zugang gewähren).*

#### 3.3.4.4 Zur bundesbahnrechtlichen Betriebspflicht der ÖBB-Infrastruktur AG

*Analog zu den Bestimmungen über die Bau- und Betriebspflicht konzessionierter Eisenbahnen gem § 14 ff EisbG kommt der Antragstellerin als Betreiberin der magistralen nationalen Eisenbahninfrastruktur gem § 31 Bundesbahngesetz (BBG) die (auch) hoheitlich erteilte „Aufgabe“ zu, „eine bedarfsgerechte und sichere Schieneninfrastruktur (einschließlich Hochleistungsstrecken)“ zu planen, zu bauen und instandzuhalten. Das Gesetz erteilt der ÖBB-Infrastruktur AG aber auch den ausdrücklichen Auftrag, dass diese Infrastruktur „bereitgestellt und betrieben wird“.*

*Die ÖBB- Infrastruktur AG trifft also – in Übereinstimmung mit den allgemeinen Vorgaben des EisbG – eine sondergesetzlich begründete, gesetzliche Verpflichtung insbesondere im Bereich der Hauptbahnen den Betrieb mit optimaler Verfügbarkeit sicherzustellen.*

#### 3.3.4.5 Zur vertraglichen Betriebspflicht

*Den Bestimmungen der § 55b EisbG und §§ 42 Abs 1 und 2 Bundesbahngesetz entsprechend, wurde die Betriebspflicht der Antragstellerin auch in vertraglichen Regelungen umgesetzt: Konkret wurde etwa je ein Zuschussvertrag zwischen dem Bund und der Antragstellerin zur Rahmenplanperiode 2022 - 2027 abgeschlossen. Aus den Verträgen sowie den zugrundeliegenden gesetzlichen Bestimmungen ergibt sich die Verpflichtung, den Ausbau des Schienennetzes in Abstimmung mit dem Bund (in Form eines gemeinsam ausgearbeiteten und langfristigen Infrastrukturplans, „abgestimmtes Zielnetz“) vorzunehmen und bedarfsgerechte Schieneninfrastruktur zur Verfügung zu stellen. Dadurch werden die zentralen, in § 31 BBG normierten gesetzlichen Aufgaben zu vertraglichen Verpflichtungen aufgrund von mit den hoheitlichen Gebietskörperschaften getroffenen Verträgen.*

*Somit ist die Antragstellerin auch vertraglich zur Bereitstellung (und sohin im Ergebnis auch zum Betrieb) der nationalen Eisenbahn-Infrastruktur verpflichtet.*

#### 3.3.4.6 Zwischenergebnis

*Als Zwischenergebnis kann somit festgehalten werden, dass sowohl gesetzliche als auch vertragliche Betriebspflichten der Antragstellerin bestehen, die die Aufgabe zur zeitgerechten Schaffung und maximalen Verfügbarhaltung einer bedarfsgerechten Infrastruktur umfasst.*

Begründet wurde die Anregung wegen folgendem Ergebnis aus vorherigen Punkten (siehe dort ab Punkt 3.3.5):

*Als Ergebnis bleibt damit festzuhalten, dass – wie oben dargestellt – das Vorhaben vorzeitig umgesetzt werden muss, da andernfalls die erforderliche Aufrechterhaltung von Verkehrsverbindungen, aufgrund der zeitlich zwingend mit Aufschub der Vollstreckung einhergehenden Verschiebung der Umsetzung, nicht mehr gewährleistet werden kann.*

*Die Aufrechterhaltung bzw Schaffung von Verkehrswegen ist jedenfalls als solches öffentliche Interesse anzusehen, das die sofortige Vollstreckung eines Bescheides erforderlich macht.*

*Im Ergebnis stellen die oben dargestellten Szenarien, die aufgrund der aufschiebenden Wirkung der Beschwerden eintreten würden, solche dar, deren Eintreten einen **gravierenden Nachteil für das öffentliche Wohl** darstellen würden.*

*Der von der Judikatur geforderte **enge zeitliche Zusammenhang** zwischen dem drohenden Eintritt eines gravierenden Nachteils für das öffentliche Wohl und der Entscheidung der Verwaltungsbehörde über den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung liegt daher, aufgrund der gezeigten unmittelbaren Konnexität zwischen Zuwarten und Verschiebung des Baubeginns und der damit nicht möglichen Einhaltung der Inbetriebnahme der durchgehenden 2-Gleisigkeit der Pottendorfer Linie im obigen Sinne, vor; **die Gefahr besteht demnach auch ganz konkret und ist damit der vorzeitige Vollzug dringend geboten.***

*Dazu erlaubt sich die Antragstellerin eine Präsentation vorzulegen und dabei vor allem auf die Folie zur Dringlichkeit hinzuweisen.*

Folgende Angaben wurden in der Anregung zu den Interessen am Aufschub der Vollstreckung angeführt (siehe dort ab Punkt 4):

- 4.1 *Wie gerade gezeigt, droht bei nicht rechtzeitiger Umsetzung des Vorhabens ein gravierender Nachteil für das öffentliche Wohl, den es zu verhindern gilt. Die Umsetzung liegt damit schon deswegen im öffentlichen Interesse. Dass nach Durchführung einer Interessenabwägung dagegen auch keine anderen Interessen, insb Interessen allfälliger Beschwerdeführer, sprechen können, wird in der Folge gezeigt.*
- 4.2 *Im Zuge des Ermittlungsverfahrens wurden Stellungnahmen und Einwendungen abgegeben bzw erhoben. In Bezug auf die subjektiv-öffentlichen Rechte von betroffenen Einzelpersonen sind bisher keine substantiierten Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben worden, die geeignet sind, die Ausführungen der Sachverständigen als unvollständig, widersprüchlich oder unschlüssig erscheinen zu lassen. Ein Entgegen auf gleicher fachlicher Ebene ist dahingehend ebenfalls nicht erfolgt.*
- 4.3 *Im Ergebnis überwiegen die berührten öffentlichen Interessen schon deswegen, weil Interessen, die gegen den sofortigen Vollzug des Bescheides sprechen, nicht ersichtlich sind bzw durch die vorzeitige Umsetzung keine irreparablen und unumkehrbaren Tatsachen geschaffen werden.*

**V.5.2.7** Im Zuge der mündlichen Verhandlung nahm der Sachverständigen für Eisenbahnbetrieb wie folgt Stellung zu der Anregung der ÖBB auf Ausschluss der aufschiebenden Wirkung von allfälligen Beschwerden (siehe Verhandlungsschrift, Seite 12):

*Das Vorhaben der viergleisigen Einfahrt in den Nordkopf des Bahnhofes Wiener Neustadt steht in Zusammenhang mit der aus dem Mobilitätsmasterplan 2030 des BMK beabsichtigen und bereits vergebenen Steigerung der Leistungen im Personenverkehr und der Inbetriebnahme der Koralmbahn im Dezember 2025 bzw. des Semmeringbaustunnels im Dezember 2029.*

*Ein weiterer Zusammenhang besteht mit weiteren im Raum Wien beabsichtigten Steigerungen der Verkehrsleistungen, insbesondere mit der Kapazitätserhöhung auf der Wiener Schnellbahn durch Verkürzung der Zugfolgezeit. Dies erfordert den Ersatz des herkömmlichen Signalsystems (PZB) durch ETCS.*

*Für die Implementierung dieses Systems ist es notwendig, ab September bis Anfang Dezember 2027 die Bahnsteiggleise 1 – 4 und somit den halben Bahnhof Wien Meidling außer Betrieb zu nehmen. Der gesamte Personenfernverkehr in Richtung Westen muss über die Bahnsteige 5 und 6, in Richtung Süden über die Bahnsteige 7 und 8 und somit über die Pottendorferlinie abgewickelt werden, da diese Bahnsteige über keine (Bahnsteig 8) bzw. nur über eine unzureichende Gleisverbindung zur Südbahn über Baden verfügen.*

*Daraus folgt, dass die Pottendorferlinie zum Zeitpunkt dieser Betriebseinschränkung vollständig und ohne weitere betriebliche Beeinträchtigung zur Verfügung stehen muss und daher auch das Vorhaben der viergleisigen Einfahrt in Wiener Neustadt abgeschlossen sein muss.*

## **V.5.2 Zu den Voraussetzungen für den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung (AW)**

**V.5.2.1** Gemäß § 13 Abs. 2 VwGVG kann die Behörde die aufschiebende Wirkung mit Bescheid ausschließen, wenn nach Abwägung der berührten öffentlichen Interessen und Interessen anderer Parteien der vorzeitige Vollzug des angefochtenen Bescheides oder die Ausübung der durch den angefochtenen Bescheid eingeräumten Berechtigung wegen Gefahr im Verzug dringend geboten ist. Ein solcher Ausspruch ist tunlichst schon in den über die Hauptsache ergehenden Bescheid aufzunehmen. Im Beschwerdeverfahren kann das BVwG jenen Ausspruch der Behörde gemäß § 22 Abs. 3 VwGVG auf Antrag aufheben oder abändern, wenn es die Voraussetzungen der Zuerkennung bzw. des Ausschlusses der aufschiebenden Wirkung anders beurteilt oder wenn sich die Voraussetzungen, die für die Entscheidung über den Ausschluss bzw. die Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung der Beschwerde maßgebend waren, wesentlich geändert haben.

Obwohl der Gesetzgeber in § 13 Abs. 2 VwGVG das Wort „kann“ gewählt hat, liegt die Entscheidung nicht im Ermessen der Behörde; vielmehr ist die Behörde, wenn alle Voraussetzungen für den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung vorliegen, verpflichtet, einen entsprechenden Bescheid zu erlassen (Pichler/Forster in Köhler/Brandtner/Schmelz, VwGVG – Kommentar zum Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz, § 13 VwGVG Rz 22 mwN.).

**V.5.2.2 „Gefahr im Verzug“** (als Voraussetzung für den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung) bedeutet, dass die Bestimmung nur das Eintreten erheblicher Nachteile für eine Partei bzw. gravierender Nachteile für das öffentliche Wohl verhindern soll (vgl. VwGH 11.4.2018, Ro 2017/08/0033 und Ro 2018/08/0005) und bedeutet – wie auch dem Erkenntnis des BVwG vom 28.03.2022, W248 2249759-1/13E zu entnehmen – „demnach im Zusammenhang des § 13 Abs. 2 VwGVG, dass der Ausschluss der aufschiebenden Wirkung nur das Eintreten erheblicher Nachteile für eine Partei bzw. gravierender Nachteile für das öffentliche Wohl verhindern soll, die jene Nachteile deutlich überwiegen, die bei nicht verfügtem Ausschluss der aufschiebenden Wirkung der Beschwerde anderen Verfahrensparteien entstehen würden (vgl. dazu VwGH 05.09.2018, Ra 2017/03/0105 Rz 14; Hengstschläger/Leeb, AVG, § 64 AVG Rz 31; Eder/Martschin/Schmid, Das Verfahrensrecht der Verwaltungsgerichte<sup>2</sup>, § 13 VwGVG K 12; VwGH 27.04.2020, Ra 2020/08/0030; 04.03.2020, Ra 2019/21/0354; 07.02.2020, Ra 2019/03/0143; 05.09.2018, Ra 2017/03/0105; 11.04.2018, Ro 2017/08/0033). Nachdem es

sich beim Ausschluss der aufschiebenden Wirkung nach dem Willen des Gesetzgebers nicht um die Regel, sondern bloß um die Ausnahme hält, muss als Rechtfertigung für den Ausschluss ein über das allgemeine öffentliche Interesse hinausgehender „triftiger Grund“ vorliegen, aus dem sich die Dringlichkeit der vorzeitigen Vollstreckung des Bescheides ergibt (vgl. BVwG 28.3.2022, W248 2249759-1/13E sowie in Schulev-Steindl, Einstweiliger Rechtsschutz, in Fischer/Pabel/Raschauer (Hrsg), Handbuch der Verwaltungsgerichtsbarkeit (2014), Kap 14 Rz 23)

**V.5.2.3** Festgestellt werden konnte, dass die gegenständliche Anregung auf Ausschluss der aufschiebenden Wirkung vom 21. November 2023 das gesamte gegenständliche Vorhaben betrifft.

**V.5.2.4 Im Allgemeinen** wurde die gegenständliche Anregung zunächst mit dem öffentlichen Interesse an der Aufrechterhaltung der gegenständlichen Verkehrsverbindung (vgl dazu VwGH 24.05.2016, Ra 2016/07/0039) sowie der Schaffung von neuen Verkehrsverbindungen (vgl. VwGH 08.07.2009, AW 2009/03/0013) begründet. Beide zählen laut einschlägiger Judikatur zu (zwingenden) öffentlichen Interessen, die – neben drohenden Gefährdungen von Leben und Gesundheit, schweren volkswirtschaftlichen Schäden, Gefährdungen der Versorgungssicherheit, aber auch wirtschaftliche bzw. finanzielle Schäden von beträchtlichem, existenzgefährdendem Ausmaß – Grundlage für den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung bilden können (vgl. Teilerkenntnis des BVwG zum Vorhaben Linz-Marchtrenk (28.3.2022, W248 2249759-1/13E).

**V.5.2.5** Ergänzend führte die Projektwerberin in der Begründung auch die ihr auferliegende eisenbahnrechtliche Betriebspflicht gemäß § 2 Eisenbahngesetz (EisbG) an, wonach für öffentliche Eisenbahnen die Verpflichtung zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten nach Maßgabe der hierfür geltenden Rechtsvorschriften und der Beförderungsbedingungen besteht (öffentlicher Verkehr) und gemäß § 28 EisbG die Einstellung des Betriebs einer öffentlichen Eisenbahn oder eines Streckenteiles einer öffentlichen Eisenbahn einer Bewilligungspflicht unterliegt (und sich das Eisenbahnunternehmen entsprechend § 28 Abs 4 EisbG allenfalls um den Fortbetrieb durch ein anderes Eisenbahnunternehmen bemühen muss). Weiters hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EisbIU) gemäß § 22 Abs. 3 EisbG die Eisenbahninfrastruktur Eisenbahnverkehrsunternehmen zwecks Zuganges anzubieten und zur Verfügung zu stellen.

Zudem haben gemäß § 22 Abs. 1 EisbG Eisenbahnverkehrsunternehmen (EisbVU), das Eisenbahnverkehrsdienste im Personenverkehr auf öffentlichen Eisenbahnen erbringt, diesen bedarfsgerecht und wirtschaftlich zumutbar auf Grund von Tarifen und Fahrplänen anzubieten hat.)

Gemäß § 31 Abs. 1 Bundesbahngesetz (BBG) ist die (hoheitlich erteilte) Aufgabe der ÖBB-Infrastruktur AG insbesondere die eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens, in dem eine bedarfsgerechte und sichere Schieneninfrastruktur (einschließlich Hochleistungsstrecken) geplant, gebaut, instandgehalten (d. i. Wartung, Inspektion, Entstörung, Instandsetzung und Reinvestition), bereitgestellt und betrieben wird. Mit den darauf aufbauend abgeschlossenen vertraglichen Regelungen (Zuschussvertrag mit dem Bund, Rahmenplan 2022 - 2027) gemäß § 55b EisbG und §§ 42 Abs 1 und 2 BBG ergibt sich die darauf aufbauende vertragliche Verpflichtung zur bedarfsgerechten Bereitstellung der nationalen Eisenbahn-Infrastruktur und dazu, den mit dem Bund abgestimmten Ausbau des Schienennetzes (Zielnetz) vorzunehmen.

**V.5.2.6 Im Speziellen** wurde in der Anregung als konkretes öffentliches Interessen am vorzeitigen Vollzug – in Anlehnung an die allgemeinen öffentlichen Interessen aus der Aufrechterhaltung und Schaffung von Verkehrsverbindung (siehe oben) – die Sicherstellung der Inbetriebnahme der (durchgehend zweigleisig) ausgebauten Pottendorfer Linie im September 2027 (und damit die Möglichkeit zur Ausnützung der hohen Fahrgeschwindigkeiten von 160 km/h bis 200 km/h) angeführt, weil von der Einhaltung dieses Termins die planmäßige Umstellung auf den **Fahrplanwechsel 2028** (vollzogen Mitte 12/2027) und die im Zuge dessen geplante Verlegung des Personenfernverkehrs von der Südstrecke auf die Pottendorfer Linie abhängt. Laut dem Fahrplanwechsel 2028 sollen die entsprechenden Fahrplantrassen zeitgerecht zur Einhaltung des Integrierten Taktfahrplanes (ITF) zur Verfügung stehen und damit der Fernverkehr (RailJet, Nachtzüge) sowie der schnelle Nahverkehr (Eilzüge, REX-Züge) zwischen Wr. Neustadt und Wien Meidling von der Südbahn auf die Pottendorfer Linie verlegt werden, um eine Nahverkehrsverdichtung (S-Bahntakt) zu ermöglichen, um die Südbahn zu entlasten und einen verdichteten Takt entlang der Südbahn zu gewährleisten.

Die Umlegung ist aufgrund von Baumaßnahmen im Bahnhof Meidling im Bereich der Bahnsteige 1-4 im Zeitraum 09/2027 - 12/2027 (also bereits in einem Zeitraum ab 3 Monate vor dem Fahrplanwechsel 12/2027) für die Implementierung des neuen Sicherungssystems ETCS Level II only für die Aufnahme des neuen S-Bahntaktes im Bereich der S-Bahn-Stammstrecke Wien (2,5 Minuten) und der Südbahn (5/10 Minuten) notwendig. Die Baumaßnahmen an der Pottendorfer Linie und damit zusammenhängend die Umlegung des Verkehrs müssen daher ab 09/2027 erfolgen, weil das Führen von Fernverkehrszügen von der Südbahn über diese Bahnsteige (insbesondere Bahnsteig 4) ab diesem Zeitpunkt sowohl technisch als auch betrieblich (Bahnsteigbelegung) nicht mehr möglich ist. Da zusätzlich die Bahnsteige 5-6 zukünftig für den schnellen Fernverkehr der Weststrecke (in Richtung Linz, Salzburg, Passau) reserviert sind, muss der schnelle Fernverkehr der Südstrecke daher über die Bahnsteige 7-8 in Wien Meidling abgewickelt werden und daher über die Pottendorfer Linie im Bahnhof Wien Meidling ein-/ausfahren. Nur dadurch könne die Implementierung des neuen S-Bahntaktes (2,5-Minuten-Intervall) im Bereich der S-Bahn-Stammstrecke Wien ab 12/2027 (Fahrplanwechsel) umgesetzt werden, folgend den umfangreichen Baumaßnahmen auf der S-Bahn-Stammstrecke Wien in den Jahren 2025 bis 2027, ebenfalls unter Belegung der Bahnsteige 1-4 in Wien Meidling. Es bestehe zur Umsetzung des Fahrplanwechsels 2028 zudem eine enge Abhängigkeit der gegenständlichen Baumaßnahmen an der Pottendorfer Linie mit akkordierten (bzw. hinsichtlich der Hintanhaltung von doppelten Verkehrseinschränkungen synergistischen) Bauphasen des Nachbarprojekts „Ebenfurth, Errichtung Schleife“ an der Pottendorfer Linie.

Der Fahrplanwechsel 2028 wird laut Anregung in den Schienennetznutzungsbedingungen (SNNB), Kapitel 4.2.4 aufgenommen und bei den Trassenvergaben für die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) berücksichtigt (und wurde diese Vorgangsweise vorab durch die Schienen-Control GmbH/SCG bestätigt). Die obig angeführte Umlegung ermöglicht zudem die Entlastung und damit den Ausbau der Südbahn im Abschnitt Mödling – Wien Meidling, welche in den Schienennetznutzungsbedingungen (SNNB) 2024 unter Punkt 4.6 als überlastete Infrastruktur gemäß § 65c Abs 1 EISbG ausgewiesen ist.

**V.5.2.7** Wie in der Anregung angeführt hängt der genannte Inbetriebnahmeterrnin im September 2027 vom zeitlich vorgelagerten Termin des Baubeginns und jener hinsichtlich entsprechender Vorlaufzeiten wiederum vom Termin der Konsumierbarkeit der Genehmigung ab. Diese ist Grundlage für die Vorbereitung des Baubeginns durch den Investitionsbeschluss der zuständigen Gremien (Vorstand, Aufsichtsrat) innerhalb der ÖBB-Infrastruktur AG zur Freigabe



der finanziellen Mittel, für den Abschluss von Vergabeverfahren der Bauleistungen und baubegleitenden Dienstleistungen sowie für die Durchführung der Grundeinlöse. Die Vorlaufzeiten und Festlegungen von Terminen dienen der Planung für Baumaßnahmen (Start von Ausschreibungsverfahren, Vorbestellung von Leistungen und Einsatztermine betreffend Oberbaumaschinen, Reservierung und Vorbestellungen von Oberbaustoffen) und für betrieblichen Abläufe (Baubetriebsplanung, Planung Gleissperren, Fahrplanplanung, Änderungen der Trassenvergabe und der Netzzugangsbedingungen etc.) aufgrund diverser gesetzlicher und normativer Fristigkeiten bis zu 24 Monate betragen können.

**V.5.2.8** Zusammenfassend kann seitens der ho. Behörde aufgrund der Ermittlungsergebnisse hinsichtlich des Vorliegens von „Gefahr im Verzug“ davon ausgegangen werden, dass 1. die gegenständlich berührten (kurz- und mittelfristigen) Interessen am vorzeitigen Vollzug hinsichtlich der Baumaßnahmen zur Sicherstellung der Inbetriebnahme der ausgebauten Pottendorfer Linie im September 2027 und der damit verbundenen Umsetzung des Fahrplanwechsels 2028 (in systematischer Abstimmung und in gegenseitiger betrieblicher Abhängigkeit mit anderen Vorhaben und Streckenabschnitten in der Region) als „triftiger Grund“ zur Aufrechterhaltung und Schaffung von Wegebeziehungen besonders gewichtige öffentliche Interessen Gefahr im Verzug begründen und jene in zeitlicher (kurz- und mittelfristiger) Hinsicht neben die die allgemeinen langfristigen Projektziele erfüllenden öffentlichen Interessen am Vorhaben (siehe unter Punkt IV.3 der Begründung) selbst treten, 2. dass der vorzeitige Vollzug sowohl gravierenden Nachteilen (glaubhaft gemacht im Nachbarverfahren „Ebenfurth, Errichtung Schleife“ durch Darlegung verschiedener negative Folgeszenarien eines Verzugs bzw. der Nicht-Einhaltung des Inbetriebnahmetermins sowie des Fahrplanwechsels 2028 im Sinne von Szenarien, für den Fall, dass die Aufrechterhaltung dieser Wegverbindung nicht in dieser Form erfolgen kann und die alle einhergehen mit weitreichenden negativen Folgen für und langjährigen Verschlechterungen des bereits bestehenden Verkehrsangebots und Verkehrsqualität des gesamten Nahverkehrssystems bzw. der bestehenden Verbindungen, Verkehrswege auf der Südachse und in der Ostregion sowie für andere Projekte in der Region), welche über die alleinige zeitliche Verschiebung des Projektes nach hinten hinausgehen, als auch entgangenen Vorteilen (aus der künftig geplanten Verlagerung des Fernverkehrs von der Südstrecke auf die Pottendorfer Linie mit dem Fahrplanwechsel 2028 und damit einer Verbesserung des zukünftigen Verkehrsangebots und Versorgung der Bevölkerung mit unterbrechungsfreien, hoch verfügbaren und leistungsfähigen mit funktionierenden öffentlichen Eisenbahnverkehrsdienstleistungen) für das öffentliche Wohl entgegenwirken soll sowie dass 3. die Interessen am vorzeitigen Vollzug im Sinne einer Interessenabwägung gegenüber entgegenstehenden Interessen am vorzeitigen Vollzug (Nachteilen aus vorzeitigem Vollzug für Verfahrensparteien) überwiegend sind. Es konnten im Zuge der im Zuge der öffentlichen Auflage- und Einwendungsfrist erfolgten Abgrenzung des Parteienkreises (siehe Ausführungen zur Parteistellung sowie in der Anregung auf Ausschluss der AW) festgestellt werden, dass entweder keine Verfahrensparteien im (unmittelbaren) räumlichen Wirkungsbereich des Vorhabens betroffen sind, jene im Verfahren inhaltlich nicht substantiiert (abgeleitet aus subjektiv-öffentlichen Rechten) eingewendet haben oder deren Beschwer dadurch entfallen ist, indem deren Einwendungen entprochen wurde. Über jenen Parteien- und Einwendungskreis hinaus sind aus Sicht der ho. Behörde im Zeitpunkt der Entscheidung keine sonstigen dem vorzeitigen Vollzug entgegenstehenden Interessen (bzw. erhebliche Nachteile aus vorzeitigem Vollzug sowie Schäden aus irreparablen und unumkehrbaren Tatsachen durch die einstweilige Maßnahme) anderer Verfahrensparteien iSd § 13 Abs. 2 VwGVG ersichtlich, die in eine Interessenabwägung zur Prüfung von Gefahr im Verzug einfließen könnten bzw. – angesichts der sehr umfassenden Prüfung

(und Feststellung der öffentlichen Interessen) im gegenständlichen Verfahren – zu einem anderen Abwägungsergebnis oder einem geänderten Spruch zum Ausschluss der aufschiebenden Wirkung führen würden.

**V.5.2.9 „Dringend geboten“** (als Voraussetzung für den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung) ist die vorzeitige Vollstreckung und damit der Ausschluss der aufschiebenden Wirkung dann, wenn die fachliche Beurteilung des festgestellten Sachverhalts durch die Behörde zum Ergebnis führt, dass die gravierende Gefahr für den Fall des Zuwartens konkret und nicht nur möglicherweise besteht (Hengstschläger/Leeb, AVG, § 64 AVG Rz 31 mwN). Ein enger zeitlicher Zusammenhang zwischen dem drohenden Eintritt und der Entscheidung der Verwaltungsbehörde über den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung ist daher erforderlich (vgl. VwGH 09.11.1999, 99/11/0225).

**V.5.2.10** Zusammenfassend kann seitens der ho. Behörde aufgrund der Ermittlungsergebnisse hinsichtlich des Vorliegens der Dringlichkeit (leg cit „dringend geboten“) des vorzeitigen Vollzugs davon ausgegangen werden, dass 1. jene ab dem Zeitpunkt der erforderlichen Konsumierbarkeit der Entscheidung ab spätestens Ende 1. Quartal 2024 eintritt, nachdem von jener Konsumierbarkeit auch die Sicherstellung der Vorlaufzeiten, des Baubeginnstermins spätestens im Juli 2025 und letztlich des Inbetriebnahmetermins im September 2027 abhängt und 2. der zeitliche Zusammenhang zwischen der Entscheidung der Behörde und dem drohenden Eintritt von Gefahr im Verzug (spätestens ab Ende 1. Quartal 2024 angenommene Dringlichkeit) ausreichend eng ist, um bereits im Zeitpunkt der Entscheidung der Behörde feststellen zu können, dass der vorzeitige Vollzug dringend geboten, der Nachteil unmittelbar drohend ist sowie eine gravierende Gefahr für den Fall des Zuwartens (bzw. ein Abwarten eines allfälligen Beschwerdeverfahrens und unabhängig von dessen Dauer) konkret besteht.

Ergänzend wird auf die Begründung des Ausschlusses der aufschiebenden Wirkung des ho. Bescheids vom 14. November 2023, GZ. 2023-0.483.656 zum ÖBB-Vorhaben „Ebenfurth, Errichtung Schleife“ an der Pottendorfer Linie mit ebenfalls mit nahezu gleichlautender Begründung verwiesen, wonach in jenem Verfahren zur Klarstellung der Dringlichkeit des vorzeitigen Vollzuges verschiedene mögliche betriebliche Folgszenarien eines Verzugs (Szenarien, für den Fall, dass die Aufrechterhaltung dieser Wegverbindung nicht in geplanter Form erfolgen kann) von der Projektwerberin dargestellt wurden.

**V.5.2.11** Nachdem aufgrund der Ermittlungsergebnisse (Anregung der ÖBB und Stellungnahme des Sachverständigen für Eisenbahnbetrieb) aus Sicht der ho. Behörde die Voraussetzungen des § 13 Abs. 2 VwGVG vorliegen, dh der vorzeitige Vollzug des angefochtenen Bescheides oder die Ausübung der durch den angefochtenen Bescheid eingeräumten Berechtigung wegen Gefahr im Verzug dringend geboten ist, war gegenständlich der Ausschluss der aufschiebenden Wirkung allfälliger Bescheidbeschwerden spruchgemäß auszusprechen.

**V.5.2.12** Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass das gegenständliche Vorhaben als Vorhaben des Eisenbahnbaus nach § 23b UVP-G 2000 zudem gemäß § 2 Abs. 7 UVP-G 2000 auch ein Vorhaben der Energiewende ist, welche wiederum gemäß § 24f Abs. 4 letzter Satz UVP-G 2000 als Vorhaben in hohem öffentlichen Interesse gelten. Für jene Vorhaben hat die Behörde (im 3. Abschnitt des UVP-G iVm § 24f Abs. 12) die aufschiebende Wirkung auch nach dem neu in Kraft getretenen § 17a Abs. 1 UVP-G 2000 bei Vorliegen der Voraussetzungen auszuschließen.

Gegenständlich geht die ho. Behörde davon aus, dass die Voraussetzungen zum Ausschluss der aufschiebenden Wirkung nach § 17a Abs. 1 UVP-G 2000 aufgrund der obigen Ausführungen zur Interessenabwägung und der Parteistellung (bzw. dem aufgrund von Einwendungen abgegrenzten Parteienkreis im Verfahren vor der Verwaltungsbehörde) in Verbindung mit § 40 Abs. 2 UVP-G 2000 bereits im Zeitpunkt der Entscheidung der Behörde als erfüllt angesehen werden können (und nicht erst im Zeitpunkt eines gesonderten Ausschlussbescheids nach inhaltlicher Prüfung der Beschwerde durch die Behörde).

## **VI. Auseinandersetzung mit den in den Stellungnahmen und Einwendungen aufgeworfenen Rechtsfragen und Fragen mit Rechtsbezug**

Auf die während des Verfahrens eingelangten Stellungnahmen und Einwendungen (siehe jene aufgelistet unter Punkt I.5 der Begründung) wurde in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen (Fragenbereich 4) und in der mündlichen Verhandlung (siehe hierzu in der Verhandlungsschrift) fachlich von den jeweiligen Sachverständigen beantwortet.

Die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen sowie die Verhandlungsschrift wurden unter Spruchpunkt III. zu einem integrierenden Bestandteil dieses Bescheids erklärt.

Generell waren durch die während der öffentlichen Auflage eingelangten Stellungnahmen bzw. Einwendungen aus Sicht der Sachverständigen keine weiteren Maßnahmen (für die Umweltverträglichkeit und die Einhaltung der weiteren Genehmigungsbestimmungen) erforderlich als jene im Maßnahmenkatalog aufgeführten von den Sachverständigen zusätzlich geforderten Maßnahmen (siehe Seite 286 der Zusammenfassenden Bewertung – Fragenbereich 4). Vereinzelt Maßnahmen wurden in der mündlichen Verhandlung ergänzt oder präzisiert (siehe hierzu in der Verhandlungsschrift). Soweit weitere Forderungen im Verfahren nicht bereits in die Nebenbestimmungen des Spruches Eingang gefunden haben, waren sämtliche Anträge abzuweisen (siehe hierzu unter Spruchpunkt V.).

Im Anschluss folgt eine Auseinandersetzung mit den im Verfahren aufgekommenen Rechtsfragen.

### **VI.1 Zur Parteistellung im Allgemeinen**

Gemäß § 24f Abs. 8 UVP-G 2000 haben in den Genehmigungsverfahren nach § 24f Abs. 6 UVP-G 2000 die nach den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften und die vom jeweiligen Verfahrensgegenstand betroffenen Personen gemäß § 19 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 (Nachbarn) Parteistellung.

Gemäß § 19 Abs. 1 UVP-G 2000 haben Parteistellung im UVP-Verfahren:

*1. Nachbarn/Nachbarinnen: Als Nachbarn/Nachbarinnen gelten 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; als Nachbarn/Nachbarin-*

- nen gelten nicht Personen, die sich vorübergehend in der Nähe des Vorhabens aufhalten und nicht dinglich berechtigt sind; hinsichtlich Nachbarn/Nachbarinnen im Ausland gilt für Staaten, die nicht Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum sind, der Grundsatz der Gegenseitigkeit;*
- 2. die nach den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften vorgesehenen Parteien, soweit ihnen nicht bereits nach Z 1 Parteistellung zukommt;*
  - 3. der Umweltanwalt gemäß Abs. 3;*
  - 4. das wasserwirtschaftliche Planungsorgan zur Wahrnehmung der wasserwirtschaftlichen Interessen gemäß §§ 55, 55g und 104a WRG 1959;*
  - 5. Gemeinden gemäß Abs. 3;*
  - 6. Bürgerinitiativen gemäß Abs. 4;*
  - 7. Umweltorganisationen, die gemäß Abs. 7 anerkannt wurden und*
  - 8. der Standortanwalt gemäß Abs. 12.*

Zur Abgrenzung des Parteienkreises im gegenständlichen Verfahren: Wie bereits unter Punkt II.4. der Begründung ausgeführt, haben Beteiligte (darunter insbesondere Nachbarn im Sinne des § 19 Abs. 1 UVP-G 2000) entsprechend den Großverfahrensbestimmungen des § 44b Abs. 1 AVG iVm §§ 9 und 9a UVP-G 2000 im gegenständlichen Verfahren ihre Parteistellung verloren, sofern sie nicht rechtzeitig innerhalb der mit Edikt kundgemachten Auflage- und Einwendungsfrist von 11. Mai bis einschließlich 30. Juni 2023 bei der Behörde schriftlich Einwendungen erhoben haben. Siehe hierzu zu den eingebrachten Stellungnahmen und Einwendungen unter Punkt I.5. der Begründung.

Gemäß § 24f Abs. 13 UVP-2000 gilt der gegenständliche Bescheid zwei Wochen nach Veröffentlichung im Internet auf der Homepage des BMK auch gegenüber Personen als zugestellt, die sich am UVP-Verfahren nicht oder nicht rechtzeitig (§§ 9 und 9a UVP-G 2000 bzw. §§ 44a iVm 44b AVG) beteiligt und deshalb die Parteistellung verloren haben.

## **VI.2 Allgemeine Themenbereiche**

### **VI.2.1 Einwendungen im Verwaltungsverfahren**

Mit der gegenständlichen Bewilligung des verfahrenseinleitenden Antrages gelten gegen die Bewilligung gerichtete Einwendungen gemäß § 59 Abs. 1 AVG als miterledigt. Die im Zuge des Verfahrens vorgebrachten Einwendungen sind somit im Rahmen der gegenständlichen Genehmigung abschließend behandelt. Darüber hinaus wird auf Spruchpunkt V. verwiesen.

Nach herrschender Lehre und Judikatur ist unter dem Begriff „Einwendung“ die Behauptung einer Partei zu verstehen, durch die Genehmigung des verfahrensgegenständlichen Projekts in seinen subjektiven öffentlichen Rechten verletzt zu sein (VwGH 2. 7. 1998, 98/07/0042; 18. 9. 2002, 2001/07/0149; 27. 11. 2003, 2002/06/0084; Hengstschläger 2 Rz 329; Pallitsch, Präklusion 14f; Thienel 3 155; Wiederin, Neuregelung 32). Nur eine Einwendung in diesem Sinn (VwGH 18. 11. 2003, 2001/05/0341), also eine zulässige Einwendung, sichert gemäß § 42 Abs 1 AVG die Parteistellung im weiteren Verfahren. Einwendungen einer Partei müssen konkretisieren, welcher Art das verletzte Recht ist. Eine Begründung ist hingegen nicht erforderlich. Die Legitimation zur Erhebung von Einwendungen hängt auch nicht davon ab, ob das betreffende Recht tatsächlich beeinträchtigt wird, sondern von der Möglichkeit einer solchen Rechtsverletzung. Ob die Behauptung zutrifft, ist in der Sache zu entscheiden.

Ist eine Rechtsverletzung aus dem Vorbringen nicht erkennbar, liegt keine Einwendung im Rechtssinne vor (vgl. Hauer-Leukauf, Handbuch des österreichischen Verwaltungsverfahrens 4, 1990, S 277 f). So sind als nicht die Parteistellung wahrende Einwendungen daher jene Vorbringen anzusehen, mit denen gegen den Antrag allgemeiner Protest oder 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, Aufforderung an die Behörde bestimmte bzw. alle notwendigen Maßnahmen festzusetzen) einverstanden zu sein. Keine tauglichen Einwendungen stellen bloß allgemeine, nicht auf die konkreten Verhältnisse abgestellte Vorbringen, allgemein gehaltene Aufzählung von potentiellen Beeinträchtigungsmöglichkeiten durch das Vorhaben, die bloße Aufzählung von gesetzlichen Bestimmungen sowie Befürchtungen bzw. Vermutungen, der Genehmigungsinhaber werde den Umfang der ihm erteilten Genehmigung überschreiten.

Die Parteistellung im UVP-Verfahren ist in § 19 UVP-G 2000 geregelt und ergibt sich daraus, welche subjektiven Rechte eingewendet werden können:

- Der Umweltschutzanwalt ist gemäß § 19 Abs. 3 UVP-G 2000 berechtigt, die Einhaltung von Rechtsvorschriften, die dem Schutz der Umwelt dienen, als subjektives Recht im Verfahren geltend zu machen.
- Gemeinden (Standortgemeinde und die an diese unmittelbar angrenzenden österreichischen Gemeinden, die von wesentlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt betroffen sein können) sind gemäß § 19 Abs. 3 UVP-G 2000 berechtigt, die Einhaltung von Rechtsvorschriften, die dem Schutz der Umwelt oder der von ihnen wahrzunehmenden öffentlichen Interessen dienen, geltend zu machen.
- Bürgerinitiativen sind gemäß § 19 Abs. 4 UVP-G 2000 als Partei berechtigt, die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften als subjektives Recht geltend zu machen.
- Umweltorganisationen sind gemäß § 19 Abs. 10 UVP-G 2000 als Partei berechtigt, die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften im Verfahren geltend zu machen, soweit sie während der Auflagefrist gemäß § 9 Abs. 1 schriftlich Einwendungen erhoben haben.
- Der Standortanwalt hat gemäß § 19 Abs. 12 UVP-G 2000 in Genehmigungsverfahren Parteistellung und ist berechtigt, die Einhaltung von Vorschriften über öffentliche Interessen, die für die Verwirklichung des Vorhabens sprechen, geltend zu machen
- Nachbarn können unter anderem subjektive Rechte gemäß § 24f Abs 1 lit a und c UVP-G 2000 geltend machen bzw. einwenden, soweit sie während der Auflagefrist gemäß § 9 Abs. 1 schriftlich Einwendungen erhoben haben (siehe oben zu Punkt VI.1. der Begründung).

### **VI.2.2 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) und waren diese auf den Zivilrechtsweg zu verweisen (siehe Spruchpunkt V.).

Beachtlich wäre für die Behörde im Genehmigungsverfahren, 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. Hinsichtlich sämtlich vorgebrachten, projektändernden Planungs- und Verbesserungsvorschläge wäre aber zu beachten, dass der Genehmigungsgegenstand durch den Antrag der Projektwerberin definiert wird.

Schadenersatzforderungen von Beteiligten für Schäden und Beeinträchtigungen, deren Eintritt vom Genehmigungsantrag nicht umfasst werden, 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.

### **VI.2.3 Grundeinlöse, Enteignung und sonstige Zwangsrechte**

Fragen der Grundeinlöse sowie der Einräumung von Zwangsrechten (Enteignung, sonstige Zwangsrechte wie Duldungen, etc.) sind gemäß § 2 Abs. 3 UVP-G 2000 grundsätzlich nicht Gegenstand des gegenständlichen Verfahrens und bleibt die Voraussetzung des Erwerbes der betroffenen bzw. erforderlichen Grundstücke oder anderer entsprechender Verfügungsberechtigungen von der gegenständlichen Genehmigung unberührt (siehe Spruchpunkt I.1.2).

Ungeachtet dessen geht die gegenständliche Trassengenehmigung gemäß § 5 Abs. 1 HIG mit der Rechtsfolge einher, dass auf den vom künftigen Trassenverlauf betroffenen Grundstücks-teilen (Hochleistungsstrecken-Baugebiet) Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen, keine Anlagen sonst errichtet oder geändert, keine Gewinnung mineralischer Rohstoffe aufgenommen sowie keine Deponien eingerichtet oder erweitert werden dürfen. Hieraus kann ein Entschädigungsanspruch nicht abgeleitet werden.

Der gegenständlichen Genehmigung liegt gemäß § 24f Abs. 1a UVP-G 2000 iVm § 2 HIG iVm §§ 18b und 31f EisbG iVm Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetz (EisbEG) auch die Feststellung zu Grunde, dass das öffentliche Interesse am Bauvorhaben die entgegenstehenden Interessen überwiegt. Dazu zählt auch die Feststellung, dass die Inanspruchnahme aller für die Realisierung des Bauvorhabens erforderlichen Grundstücke notwendig ist und im überwiegenden öffentlichen Interesse liegt.

Sofern zum Erwerb von Grundstücken oder sonstigen Verfügungsberechtigungen keine einvernehmliche Lösung erzielt werden kann, hat die Konsenswerberin als Eisenbahnunternehmen demnach die Möglichkeit, die Enteignung auf Grund der Bestimmungen des Eisenbahnteignungsentschädigungsgesetzes (EisbEG) zu beantragen.

### **VI.2.4 Schienenlärm, Betriebsprogramm und Baulärm**

Gemäß § 24f Abs. 2 letzter Satz UVP-G 2000 ist die Zumutbarkeit einer Belästigung nach bestehenden, besonderen Immissionschutzvorschriften zu beurteilen.

Soweit dahingehend der Anwendungsbereich und die Gültigkeit der Schienenverkehrslärm-Immissionschutzverordnung (SchIV) im gegenständlichen Verfahren hinterfragt wurde, wird auf das Erkenntnis des BVwG W248 2249759-1/106E und W248 2249888-1/92E des Verfah-

rens „Viergleisiger Ausbau der Westbahn im Abschnitt Linz Marchtrenk“ vom 19.06.2023 verwiesen und diesbezüglich auch auf die Ausführungen dazu unter Punkt V.1.2. der Begründung zu § 24f Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 „Zur Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV)“.

Zum Betriebsprogramm ist anzumerken, dass dieses den 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 Genehmigung gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 darstellen.

Somit hat die Projektwerberin unbeschadet des tatsächlichen gefahrenen Betriebsprogramms, die im Projekt und im Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren festgelegten Immissionsschutzgrenzwerte jedenfalls einzuhalten. Mögliche künftige Kapazitätsausweitungen nach Inbetriebnahme des gegenständlichen Vorhabens, mit denen die der gegenständlichen Genehmigung zugrundeliegenden Emissions- und Immissionsgrenzwerte überschritten werden, lösen im künftigen Betrieb gemäß § 19 EisbG eine rechtliche Verpflichtung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens aus, entsprechende zusätzliche Vorkehrungen zu ergreifen.

Die Beurteilung von Lärmimmissionen in der Bauphase (Baulärm) unterliegt nicht der SchIV 1993, nachdem sich dessen Anwendungsbereich gemäß § 1 Abs. 1 SchIV 1993 idGF auf Schallimmissionen aufgrund des Schienenverkehrs (Zugverkehrs) beschränkt (VwGH vom 19. Dezember 2013, 2011/03/0160). Die Beurteilung der Zumutbarkeit der aus dem Baulärm resultierenden Immissionen hat grundsätzlich anhand des Maßstabs des § 77 Abs. 2 iVm § 74 Abs. 2 Z 2 GewO 1994 zu erfolgen (VwGH vom 18.01.2017, Zl. 2014/03/0035) und wird dazu die Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung (BStLärmIV) herangezogen, welche auch Regelungen für den Baulärm enthält.

#### **VI.2.5 Zum nachfolgenden teilkonzentrierten Verfahren gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 bei der Landesregierung (Naturschutz)**

Festzuhalten ist, dass insbesondere das naturschutzrechtliche Verfahren nicht Gegenstand des Umweltverträglichkeitsprüfungs- und des teilkonzentrierten Verfahren bei der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie ist, sondern dieses im Zuge eines nachfolgenden teilkonzentrierten Verfahrens gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 von der jeweiligen Landesregierung durchzuführen ist und in dem die Ergebnisse des gegenständlichen Verfahrens (insb. Umweltverträglichkeitsprüfung, Naturverträglichkeitsprüfung, Alternativenprüfung) zu berücksichtigen sind.

Fragen des Artenschutzes waren dabei grundsätzlich auch im Zuge des gegenständlichen UVP-Verfahrens hinsichtlich dem Aspekt der Umweltverträglichkeit zu beurteilen.

Wie schon zu den Nebenbestimmungen aus dem Fachbereich Ökologie unter Spruchpunkt IV.1.4 (Maßnahmen in Bau- und Betriebsphase) und IV.2.4 (Begleitende Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen) klargestellt, erfolgt die Vorschreibung dieser Nebenbestimmungen jeweils nur unter der Bedingung und sind jene nur dann anwendbar, als diese nicht durch die

Behörde gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 im Zuge des dortig abzuführenden Verfahrens abgeändert, ergänzt oder aufgehoben werden.

### **VI.3 Zu den Vorbringen im Verfahren (nach Themenbereichen)**

#### **VI.3.1 Zur geplanten Hauptbaustelleneinrichtungsfläche links der Bahn zwischen der Pernerstorfer Straße und der Fischauergasse**

Vorgebracht wurde von der Niederösterreichischen Umweltschutzbehörde im Zuge der Verfahrenseinleitung, dass die geplante Hauptbaustelleneinrichtungsfläche links der Bahn zwischen der Pernerstorfer Straße und der Fischauergasse aus naturschutzfachlicher Sicht auf Grund der vorhandenen Schutzgüter (Flora) problematisch sei und die Projektwerberin in diesem Zusammenhang dazu angeregt werde Alternativflächen vorzuschlagen.

Der Sachverständige für Ökologie (ÖK) führt dazu im Fragenbereich 4 der Zusammenfassenden Bewertung aus, dass die angesprochene naturräumlich hochwertige Bahn begleitende Fläche westlich der Bahn (Anm.: links der Bahn ist in Kilometrierungsrichtung östlich der Bahn) in der Ersteinreichung enthalten und war in den verbesserten Unterlagen aus dem Projekt genommen wurde. Damit ist ein wesentlicher naturschutzfachlicher Konfliktbereich entfallen. Die im ursprünglichen Projekt enthaltene Baustellenfläche östlich der Bahn südlich der Pernerstorferstraße (=technisch gesehen links der Bahn) ist weiterhin im Projekt, deutlich kleiner und naturschutzfachlich zwar nicht konfliktfrei, deren Nutzung als Baustellenfläche ist aber aufgrund der beengten räumlichen Verhältnisse nachvollziehbar, zumal es sich um einen anthropogen entstandenen Lebensraum handelt.

#### **VI.3.2 Zur Anwendbarkeit der Wiener Neustädter Baumschutzverordnung 2021 und dem Baumschutz generell**

Vorgebracht wurde von der Niederösterreichischen Umweltschutzbehörde, dass die Wiener Neustädter Baumschutzverordnung 2021 (Auf Basis der Bestimmungen des § 15 NÖ Naturschutzgesetz 2000, LGBl 5500 in der geltenden Fassung) bei allen Arbeiten in der Bauphase und in der Betriebsphase zu berücksichtigen sei.

Der Sachverständige für Ökologie (ÖK) führt dazu im Fragenbereich 4 der Zusammenfassenden Bewertung aus, dass die Wiener Neustädter Baumschutz VO im Gutachten aus dem Fachbereich „Ökologie“ berücksichtigt wird. Entsprechende Auflagen wurden (auch für Bäume die rechtlich nicht der BaumschutzVO unterliegen) formuliert.

Der Sachverständige für Ökologie (ÖK) führt dazu im Fragenbereich 3 der Zusammenfassenden Bewertung (Frage 5) aus, dass keine nach der Wr. Neustädter BaumschutzVO (Verordnung des Gemeinderates der Statutarstadt Wiener Neustadt vom 08.11.2021 über den Schutz des Baumbestandes in der Stadt Wiener Neustadt“) geschützten Bäume direkt durch die projektbedingte Flächeninanspruchnahme betroffen sind, weder auf öffentlichem Grund im Eigentum der Stadt Wiener Neustadt oder auf Privatgrund im gewidmeten Bauland. Nicht der BaumschutzVO unterliegen der Gehölzbestand im Bereich der Zufahrt Wattgasse (gewidmeter Kleingartenbereich), der westliche Randbereich des Sportplatzes südlich der Pernerstorferstraße (kein parkartiger Charakter, siehe Abbildung 12) sowie der gesamte auf Bahngrund stockende Baumbestand.



Vom Bauvorhaben betroffen ist allerdings der Wurzel- und Kronenbereich einiger Bäume auf Privatgrund im gewidmeten Bauland östlich der Bahn.

Es sind daher während der Bauphase seitens der Umweltbaubegleitung die notwendigen Maßnahmen zum Schutz des nach der Wiener Neustädter BaumschutzVO geschützten Baumbestandes zu treffen, wobei auch jene Bäume zu schützen sind, die aus rechtlichen Gründen nicht der BaumschutzVO unterliegen, welchem aber dennoch Bedeutung aus stadtökologischer Sicht zukommt (zB. Baumbestand im Randbereich des Sportplatzes Admira Wiener Neustadt angrenzend an das Baufeld, Baumbestand in Kleingärten angrenzend an das Baufeld östlich der Südbahn).

Als geeignete Maßnahmen sind die Veranlassung von Abplankungen (Stammschutz, Schutz des Wurzelbereiches), die Errichtung eines Überfahrtschutzes im Bereich des Wurzelbereiches (z.B. Stahlplatten), das Unterlassen von Ablagerungen im Kronenbereich etc. anzusehen. Auf die Bestimmungen der ÖNORM B 1121 "Schutz von Gehölzen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen" wird hingewiesen. Sollte trotz dieser Maßnahmen eine Erhaltung von geschützten Bäumen nicht möglich sein, so ist um Entfernung dieser Bäume bei der zuständigen Behörde anzusuchen.

Es ist die Vorschreibung der Maßnahme ÖK01 und ÖK08 erforderlich, um die Auswirkungen auf den örtlichen Baumbestand möglichst gering zu halten.

Verwiesen wird zudem auf die Auflagen ÖK06, ÖK07 und ÖK10.

Hinsichtlich der Verschiebung des kombinierten Absetz- und Filterbeckens aufgrund der vom Sachverständigen für Ökologie aufgrund des Baumschutzes geforderten Verlegung des geplanten Absetz- und Versickerungsbeckens, VB2, r.d.B., ca. km 47,48, wird auf V.4.2. verwiesen.

### **VI.3.3 Zum Lärmschutz für zukünftig geplante Wohnbebauung auf Grundstück Nr. 4996/5 (nach Abbruch der Halle auf ehemaligem Raiffeisen-Lagerhaus-Areal)**

Vorgebracht wurde von der Standortgemeinde (Stadtgemeinde) Wiener Neustadt, dass das Grundstück Nr. 4996/5, ehemalige Raiffeisen-Lagerhaus-Areal in der Wiener Straße 95/95a, direkt anschließend an das Ende der geplanten Lärmschutzwand liegt und seit längerer Zeit seitens eines Projektentwicklers die Nutzung des Grundstückes als Wohnquartier angestrebt wird und für ein geplantes Wohnbauprojekt die Erweiterung der Lärmschutzwand von der Badener Straße (wie im UVP Projekt dargestellt) bis zur Wiener Straße als dringend notwendige Projektänderung bzw. Projektergänzung zum Schutz der zukünftigen Wohnbebauung betrachtet wird (auch aufgrund sich zukünftig erhöhenden Zugzahlen aufgrund des Ausbaus des Semmering-Basistunnels, des Koralmtunnels und der Pottendorfer Linie).

Der Sachverständige für Lärm- und Erschütterungsschutz (LA) führt dazu im Fragenbereich 4 der Zusammenfassenden Bewertung aus, dass das angesprochene Grundstück in einem Abstand von ca. 80 m zur Trasse liegt und die Notwendigkeit der Verlängerung der Lärmschutzwand (LSW 5) für das betroffene zum jetzigen Zeitpunkt entsprechend der Schutzziele der SchIV kein Anspruch auf Schutzmaßnahmen ableitbar ist, da am betroffenen Grundstück keine schützenswerten Gebäude vorhanden sind. Aus den Rasterlärmkarten der schalltechnischen Untersuchung sind die Lärmimmissionen in 1,5 m Höhe ableitbar, können aufgrund der noch unbekanntem Bebauung technisch jedenfalls aber noch nicht zur Beurteilung von allenfalls erforderlichen Maßnahmen herangezogen werden. Der Sachverständige für Humanmedizin ergänzt, dass humanmedizinisch allenfalls notwendige Maßnahmen erst in Abhängigkeit von

den zukünftig bestehenden Immissionen geprüft und empfohlen werden können, was aktuell aufgrund der unbekanntenen Bebauung nicht möglich ist.

Der Sachverständige für Lärm- und Erschütterungsschutz (LA) ergänzte dazu in der mündlichen Verhandlung, dass Maßnahmen LA09 und LA10 nach Fertigstellung des Projekts vorsehen, dass wenn die definierten Ergebnisse der messtechnischen Untersuchungen es erfordern, gegebenenfalls die Objektschutzmaßnahmen zu aktualisieren sind und dadurch Änderungen im Schallausbreitungsweg zum Zeitpunkt der Umsetzung der Maßnahmen LA09 und LA10 im Vergleich zum vorliegenden Projekt dadurch berücksichtigt werden. Der Sachverständige für Humanmedizin (HU) ergänzte dazu in der mündlichen Verhandlung, dass dann bei Grenzwertüberschreitung gegebenenfalls weitere Lärmschutzmaßnahmen erforderlich werden könnte und allfällig zu errichtende Lärmschutzwände dann auch hinsichtlich ihrer Auswirkung auf andere humanmedizinisch relevante Wirkfaktoren (z. B. Besonnung, Beschattung, ...) untersucht werden müssten.

Die Projektwerberin hat sodann in der mündlichen Verhandlung erklärt (Seite 6 der Verhandlungsschrift und dort Beilage ./9), dass die bereits im Projekt vorgesehene Lärmschutzwand um rd. 230 m verlängert werden wird, um im Interesse der Rechtssicherheit bereits jetzt bestehende Gebäude, die später allenfalls einen Anspruch auf passiven Lärmschutz hätten, vor Lärm zu schützen. Dazu wurde eine planliche Darstellung vorgelegt, aus der schalltechnisch die positiven Auswirkungen in der Betriebsphase im obenstehenden Plan durch die Fassadenpegel ersichtlich sind. Wie in der Abbildung ersichtlich, sind keine zusätzlichen objektseitigen Schallschutzmaßnahmen bei den dargestellten Wohngebäuden erforderlich. Die Lärmschutzwandverlängerung weist eine Höhe von 2 m über Schienenoberkante auf. In der Bauphase sind die schalltechnischen Auswirkungen durch die berücksichtigten Massenreserven von 20% ausreichend berücksichtigt. Dies kann durch die Gesamtlänge der eingereichten Lärmschutzwände von rd. 2,7 km in Verhältnis zur gegenständlichen Mehrlänge von rd. 230 m gebracht werden. Hinsichtlich Licht und Beschattung ist festzuhalten, dass die gegenständliche Lärmschutzwandverlängerung am Nordrand der gegenständlichen Parzelle liegt und daher negative Einflüsse auszuschließen sind.

Der Sachverständige für Lärm- und Erschütterungsschutz (LA) replizierte dazu in der mündlichen Verhandlung (Seite 10 der Verhandlungsschrift) folgendermaßen:

- *Die Wirkung der Verlängerung der Lärmschutzwand LSW 5 im Bereich von km 48,600 l.d.B. mit einer Höhe von  $h = 2,0$  m ist bei Entfall des derzeit im Bestand vorhandenen Gebäudes (Lagerhaus) in der Betriebsphase positiv. Im Vergleich zum derzeit vorhandenen Gebäude (ohne Entfall) ist durch die beschriebene Verlängerung der Lärmschutzwand LSW 5 bei den betroffenen Objekten kein zusätzlicher Objektschutz im Sinne der SchIV erforderlich. Die im Fachbericht Schalltechnik der UVE definierten Schutzziele der SchIV werden in diesem Bereich durch die aktiven Maßnahmen eingehalten.*
- *Das Zusatzkriterium (vorhabensbedingte Immissionsänderung im Betrachtungsfall Prognose) ist insbesondere für das Objekt 1455 zu prüfen und gegebenenfalls zusätzliche Objektschutzmaßnahmen vorzusehen. Hierzu wird auf die Stellungnahme und zusätzliche Maßnahme des humanmedizinischen Sachverständigen Dr. Wexberg verwiesen.*

- *Die immissionstechnischen Auswirkungen durch den Bau der Verlängerung der Lärmschutzwand LSW 5 sind gemäß der Stellungnahme der ÖBB durch die in der Planung berücksichtigten Reserven abgedeckt.*
- *Die Umsetzung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen, inklusive der vorgelegten Verlängerung der Lärmschutzwand LSW 5 wird durch die in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vorgesehenen Maßnahmen verifiziert und nachgewiesen.*
- *Mit Bezug auf die bestehende Maßnahme LA01 (Seite 287 der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen) wird darauf verwiesen, dass insbesondere auch die baubedingten Lärmimmissionen auf Basis des letztgültigen Bauablaufs und der resultierenden Bauverkehre in dem durch die Verlängerung Lärmschutzwand betroffenen Projektbereich vor Beginn der Bauarbeiten abzugleichen sind. Für die weitere Vorgangsweise bei allfälligen Überschreitungen der maßgeblichen Beurteilungskriterien wird auf die Ausführungen der Maßnahme LA01 verwiesen (Seite 287 der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen).*
- *Insbesondere verweise ich auch auf die Maßnahmen LA09 und LA10 Seite 288 und 289 der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen) nach Fertigstellung des Projekts, die für den durch die Verlängerung der Lärmschutzwand betroffenen Bereich und die allenfalls zusätzlich betroffenen Anrainer ebenfalls anzuwenden sind. Sofern es die durch die Maßnahme LA09 definierten Ergebnisse der messtechnischen Untersuchungen erfordern, sind entsprechend der Maßnahme LA10 gegebenenfalls die Objektschutzmaßnahmen zu aktualisieren. Die Messpunkte als Grundlage der Maßnahme LA09 sind auch in dem durch die Verlängerung der Lärmschutzwand betroffenen Bereiche zu wählen. Insbesondere auch um allfällige Immissionen durch den Anteil der Reflexion von Verkehrslärm an der Verlängerung der Lärmschutzwand LSW 5 zu verifizieren.*

Der Sachverständige für Lärm- und Erschütterungsschutz (LA) sowie der Sachverständige für Humanmedizin (HU) replizierte dazu in der mündlichen Verhandlung (Seite 10 der Verhandlungsschrift) folgendermaßen:

*Aufbauend auf der schalltechnischen Stellungnahme ist an nahezu allen Rechenpunkten durch die Verlängerung der Lärmschutzwand ausreichender Schallschutz auch unter Berücksichtigung der humanmedizinisch geforderten Zusatzkriterien gegeben.*

*Für das Objekt 1455 ist das Zusatzkriterium der vorhabensbedingten Immissionsänderung im Betrachtungsfall Prognose zu prüfen und sind ggf. zusätzliche Objektschutzmaßnahmen vorzusehen.*

*Auf andere Wirkfaktoren hat die Verlängerung keinen humanmedizinisch relevanten Einfluss.*

#### **VI.3.4 Zum Lärmschutz für Objekt Resselgasse 1, 2700 Wiener Neustadt**

Vorgebracht wurde, dass das Objekt Resselgasse 1, 2700 Wiener Neustadt (Halle Fa. Nemetz) ohne entsprechender Lärmschutzwand für die Anrainer errichtet wurde und der Lärm von dieser Halle über den bestehenden Lärmschutz in die Siedlung weitergegeben wird.

Der Sachverständige für Lärm- und Erschütterungsschutz (LA) führt dazu – zusammengefasst mit dem Sachverständigen für Humanmedizin (HU) – im Fragenbereich 4 der Zusammenfassenden Bewertung aus, dass das betroffene Objekt Resselgasse 1, in der schalltechnischen Untersuchung Objektnummer 180 (ONr. 303.10), eine Entfernung zum nächstgelegenen Gleis von ca. 40 m aufweist. Hinsichtlich der Einwendung zur Wirksamkeit der Lärmschutzwände wird auf die durchgeführten Untersuchungen verwiesen (Fachbericht Schalltechnik ONr. 303.1, inkl. zugehöriger Rasterlärmkarten und Anhänge). Die Wirksamkeit der bereits bestehenden Lärmschutzmaßnahmen ist in der Differenzlärmkarte (ONr. 303.7, Veränderung zur Nullvariante) dargestellt. An dem betroffenen Objekt sind unter Berücksichtigung der Schutzmaßnahmen alle angewandten Beurteilungskriterien für die Beurteilung der Lärmimmissionen aus Schienenverkehr und Straßenverkehr eingehalten.

Die lärmtechnischen Auswirkungen der Bauphase wurden in der schalltechnischen Untersuchung für den gesamten Projektbereich betrachtet, um die resultierenden Auswirkungen auf die betroffene Wohnbevölkerung zu beurteilen und ggf. Maßnahmen zum Lärmschutz zu treffen. Dabei wurden nicht nur Bauarbeiten selbst, sondern auch die zugehörigen Bauverkehre inkl. eines Sicherheitszuschlags berücksichtigt und beurteilt. Für das betroffene Objekt Resselgasse 1, ergeben sich auf Basis der schalltechnischen Untersuchung der Auswirkungen in der Bauphase keine Erhöhungen der Lärmimmissionen zufolge Bauverkehren und keine Grenzwertüberschreitungen zufolge Lärmimmissionen aus den Bauarbeiten selbst.

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

Die Entscheidung gründet sich auf den im Ermittlungsverfahren festgestellten maßgeblichen Sachverhalt für das Verfahren nach dem UVP-G 2000, den mitanzuwendenden Materiangesetzen (HIG, EisbG, WRG) sowie zu berücksichtigenden Materiangesetzen (Wr. Neustädter Baumschutzverordnung).

### Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen

Im gegenständlichen Verfahren war eine Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 24d UVP-G 2000 einzuholen.

Die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen wurde von der behördlich bestellten UVP-Koordinatorin auf Grundlage der Fachbeiträge der weiteren behördlich bestellten Sachverständigen erstellt.

Zu allen betroffenen Fachgebieten bzw. beurteilungsrelevanten Themen wurden fachgutachterliche Stellungnahmen eingeholt. Diese wurden von einschlägig gebildeten Fachleuten erstellt, die nicht nur die fachliche Ausbildung, sondern auch eine langjährige Erfahrung als Sachverständige in den jeweils einschlägigen materienrechtlichen Genehmigungsverfahren besitzen, als gerichtlich beeidete Sachverständige eingetragen sind und/oder auch (in der Mehrzahl) wiederholt bei UVP-Verfahren – nicht nur bei Verfahren des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie – als Gutachter beigezogen wurden.

Die beigezogenen Sachverständigen gehen in ihren Stellungnahmen und Beiträgen auf die ihnen gestellten Fragestellungen im erforderlichen Ausmaß ein. In der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen 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.

Aus Sicht der ho. Behörde ist die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen schlüssig und nachvollziehbar. Sie ist methodisch einwandfrei und entspricht - sowohl formal als auch inhaltlich - den allgemeinen Standards für derartige Gutachten. Die Art und Weise, wie die Beweise (insbesondere die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen und gutachterlichen Stellungnahmen) von der UVP-Behörde erhoben wurden, entspricht damit den Bestimmungen des Ermittlungsverfahrens des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes.

Die Sachverständigen haben sich mit den im Auflageverfahren sowie in der mündlichen Verhandlung erstatteten Einwendungen und Stellungnahmen in schlüssiger und nachvollziehbarer Weise auseinandergesetzt. Die Sachverständigen haben dabei die erstatteten Vorbringen entkräftet bzw., soweit einzelne Bedenken gerechtfertigt waren, entsprechende Maßnahmevorschläge formuliert. Ein allfälliger Widerspruch zu den Erfahrungen des Lebens und den Denkgesetzen, für den gilt, dass er auch ohne sachverständige Untermauerung vorgebracht werden kann (vgl. VwGH 20.10.2005, 2005/07/0108; 02.06.2005, 2004/07/0039; 16.12.2004, 2003/07/0175), konnte nicht aufgezeigt bzw. erkannt werden.

Zu den im Laufe des Verfahrens eingelangten Stellungnahmen und Einwendungen (und Gegengutachten) konnte seitens der ho. Behörde zusammengefasst festgestellt werden, dass keine neuen Tatsachen hervorgekommen sind, die geeignet bzw. im Stande gewesen wären, die Glaubwürdigkeit der fachgutachterlichen Aussagen in Zweifel zu ziehen, das Ergebnis des Verfahrens (idF Trassenauswahl anhand der Alternativenprüfung, Feststellung der Umweltverträglichkeit des eingereichten Vorhabens und dessen Einhaltung der weiteren Genehmigungsvoraussetzungen) bzw. die Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens zu ändern und/oder eine anderslautende Entscheidung der Sache herbeizuführen.

Im Zuge der Würdigung der vorliegenden Beweismittel geht die ho. Behörde im Hinblick auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen der Sachverständigen im Verfahren und unter Berücksichtigung der sonstig vorliegenden Ermittlungsergebnisse davon aus, dass jene als tragende Beweismittel herangezogen werden und der behördlichen Entscheidung zugrunde gelegt werden konnten.

#### Gutachten gemäß § 31 EisbG

Das von der Projektwerberin vorgelegte Gutachten gemäß § 31a EisbG hat die UVP-Behörde 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 UVP-Behörde erscheint das Gutachten gemäß § 31a EisbG ebenfalls schlüssig, vollständig und nachvollziehbar.

Die behördlich bestellten Sachverständigen (UVP-Gutachter) haben sich in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen auch mit den jeweils für ihre Fachgebiete wesentlichen Teilen des Gutachtens gemäß § 31a EisbG auseinandergesetzt sowie auch mit den Einwendungen, die indirekt die Richtigkeit des Gutachtens gemäß § 31a in Frage stellen.

Die fachliche Auseinandersetzung mit den einzelnen Einwendungen ist dem Fragenbereich 4 der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen und der Verhandlungsschrift zu entnehmen. Seitens der UVP-Gutachter wurden im Zuge des Verfahrens keine Widersprüche zu den Aussagen im Gutachten gemäß § 31a festgestellt.

### Gegengutachten

Im Zuge des Verfahrens wurden keine Gegengutachten vorgelegt oder gutachterliche Stellungnahmen in der mündlichen Verhandlung vorgebracht.

## **VIII. Fristen**

### **Bauausführungsfristen:**

§ 24f Abs. 5 UVP-G 2000: In der Genehmigung können angemessene Fristen für die Fertigstellung des Vorhabens, einzelner Teile davon oder für die Inanspruchnahme von Rechten festgesetzt werden. Die Behörde kann diese Fristen aus wichtigen Gründen verlängern, wenn der Projektwerber/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 Beschwerdeverfahrens oder gemäß § 24g können die Fristen von Amts wegen geändert werden.

Die Vorschreibung einer Bauausführungsfrist ist primär gemäß UVP-G 2000 und in Verbindung mit den Bauausführungsfristen nach den Materiengesetzen (EisbG und WRG) zu sehen.

§ 31 g EisbG: (Bauausführungsfrist) In der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung ist eine angemessene Frist vorzuschreiben, innerhalb der das Bauvorhaben auszuführen und im Falle seiner Ausführung in Betrieb zu nehmen ist. Die Behörde kann auf rechtzeitig gestellten Antrag diese Frist verlängern. Wird die Frist ohne zwingende Gründe nicht eingehalten, so hat die Behörde die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für erloschen zu erklären.

Siehe hierzu unter Spruchpunkt I.3.3. und Punkt V.3.3 der Begründung.

§ 112 Abs. 1 Wasserrechtsgesetz: Zugleich mit der Bewilligung sind angemessene Fristen für die Bauvollendung der bewilligten Anlage kalendermäßig zu bestimmen; erforderlichenfalls können auch Teilfristen für wesentliche Anlagenteile festgesetzt und Fristen für den Baubeginn bestimmt werden. Fristverlängerungen, die durch das Beschwerdeverfahren vor den Verwaltungsgerichten notwendig werden, sind von Amts wegen vorzunehmen. Die Nichteinhaltung solcher Fristen hat bei Wasserbenutzungsanlagen das Erlöschen des Wasserbenutzungsrechtes (§ 27 Abs. 1 lit. f) zur Folge, sofern nicht die Wasserrechtsbehörde gemäß § 121 Abs. 1, letzter Satz, hievon absieht.

Siehe hierzu unter Spruchpunkt I.4.4 und unter Punkt V.4.4 der Begründung.

Aufgrund der notwendigen Befristungen aus den einzelnen Materiengesetzen war seitens der ho. Behörde aus verfahrensökonomischen Gründen eine einheitliche Bauausführungsfrist (30. März 2034) festzulegen.

## **Sonstige Fristen:**

### Wasserrechtsgesetz

Auf die Befristung der Wasserrechte nach § 32 WRG (Spruchpunkte I.4.1 und I.4.2) wird verwiesen.

## **IX. Zusammenfassung**

Aus dem oben Angeführten folgt nun, dass sowohl die materienrechtlichen Genehmigungsvoraussetzungen (Trassengenehmigung gemäß HIG, eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gemäß EisbG, wasserrechtliche Bewilligungen gemäß WRG) auch die im UVP-G 2000 enthaltenen zusätzlichen Genehmigungsvoraussetzungen erfüllt sind. Zusammenfassend ist daher festzuhalten, dass das Vorhaben, insbesondere auch aufgrund seiner Umweltverträglichkeit als genehmigungsfähig qualifiziert werden kann, weshalb die Genehmigung zu erteilen war. Dies bewirkt auch, dass gleichzeitig die inhaltlichen Einwendungen gegen das Vorhaben als abgewiesen gelten (§ 59 Abs. 1 zweiter Satz AVG).

Aufgrund der gegebenen Sach- und Rechtslage war daher spruchgemäß zu entscheiden.

## **X. Kosten**

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.

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

## **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 Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, 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.

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.

Die technischen Voraussetzungen und organisatorischen Beschränkungen des elektronischen Verkehrs sind im Internet (<https://www.bmk.gv.at/impresum/policy.html>) bekanntgemacht. Bitte beachten Sie, dass der Absender/die Absenderin die mit jeder Übermittlungsart verbundenen Risiken (zB Übertragungsverlust, Verlust des Schriftstückes) trägt.

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

**Hinweis:**

Gemäß VwG-Eingabengebührverordnung (VwG-EGebV), BGBl II Nr. 387/2014 idgF, ist bei der Einbringung einer solchen Beschwerde (samt Beilagen) eine Pauschalgebühr von EUR 30,00 zu entrichten. Die Pauschalgebühr für einen von einer Beschwerde gesondert eingebrachten Antrag (samt Beilagen) an das Bundesverwaltungsgericht auf Ausschluss oder Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung einer Beschwerde beträgt EUR 15,00.

Die Gebühr ist unter Angabe des Verwendungszwecks durch Überweisung auf das Konto des Finanzamt Österreich - Dienststelle Sonderzuständigkeiten (IBAN: AT83 0100 0000 0550 4109, BIC: BUNDATWW) zu entrichten. Die Entrichtung der Gebühr ist durch einen Zahlungsbeleg oder einen Ausdruck über die erfolgte Erteilung einer Zahlungsanweisung nachzuweisen; dieser Beleg ist der Eingabe anzuschließen. Notare, Rechtsanwälte, Steuerberater oder Wirtschaftsprüfer können die Entrichtung der Gebühr auch durch einen schriftlichen Beleg des spätestens zugleich mit der Eingabe weiterzuleitenden Überweisungsauftrages nachweisen, wenn sie darauf mit Datum und Unterschrift bestätigen, dass der Überweisungsauftrag unter einem unwiderruflich erteilt wird.

**Weiterer Hinweis:**

Gemäß § 24f Abs. 13 UVP-2000 gilt der gegenständliche Bescheid zwei Wochen nach Veröffentlichung im Internet auf der Homepage des BMK auch gegenüber Personen als zugestellt, die sich am UVP-Verfahren nicht oder nicht rechtzeitig (§§ 9 und 9a UVP-G 2000 bzw. §§ 44a iVm 44b AVG) beteiligt und deshalb die Parteistellung verloren haben. Zumindest bis zum Abschluss des Verfahrens kann der Bescheid in elektronischer Form im Internet auf der Website der Behörde ([www.bmk.gv.at/eisenbahn-verfahren](http://www.bmk.gv.at/eisenbahn-verfahren)) unter dem Menüpunkt „Matzleinsdorf (Wien Meidling) – Wiener Neustadt (Pottendorfer Linie)“ eingesehen und heruntergeladen werden.

Wird das gleiche Schriftstück mehrmals gültig zugestellt, so ist gemäß § 6 des Zustellgesetzes die erste Zustellung maßgebend.

Für die Bundesministerin:  
Mag. Daniel Nestler



