

ÖBB-Infrastruktur AG, PNA, PL WISU, Praterstern 3, 1020 Wien

PERSÖNLICH ÜBERGEBEN

**Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität, Innovation und Technologie**
Sektion IV / Abteilung E2 – Oberste Eisenbahnbehörde
Genehmigung Infrastruktur und Fahrzeuge
zH Herrn Mag. Daniel Nestler
Radetzkystraße 2
1030 Wien

ÖBB-Infrastruktur AG
Geschäftsbereich Projekte Neu-/Ausbau
Projektleitung Wien Süd

Dipl.-Ing. Thomas Schöfmann
1020 Wien, Praterstern 3
Mobil: 0664/6177257
E-Mail: thomas.schoefmann@oebb.at

vorab per E-Mail an: e2@bmk.gv.at

08.09.2022

GZ: RE-BEHO-000264-22-MH

Antragstellerin: **ÖBB-Infrastruktur AG**
1020 Wien, Praterstern 3

vertreten durch: Dipl. Ing. Thomas Schöfmann
Projektleiter

Mag. Michaela Haas
Fachreferentin Bahnbauverfahren

wegen: **Vorhaben „Ebenfurth, Errichtung Schleife“**

ÖBB-Strecken:

Wien Meidling (in Wbf)=Wiener Neustadt Hbf (in Nb) (Pottendorfer Linie)
km 32,000 – km 40,640

ABZWW Ebenfurth Nord (in Ef) – Grenze ÖBB-ROeEE (-Sopron) km 115,338 –
km 118,271

ABZWW Ebenfurth Ost (in Ef) – ABZWW Ebenfurth Süd (in Ef) km 0,000 –
km 1,127

Raaberbahn-Strecke:

Grenze ÖBB/Raaberbahn – Sopron (in Sop) km 114,882 – km 115,338

A N T R A G

auf Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung und Erteilung der Genehmigung für das Vorhaben „Ebenfurth, Errichtung Schleife“

1-fach (elektronisch 3-fach per Stick vorab)
Gesamteinlagenverzeichnis und Unterschriftenliste 1-fach (elektronisch 3-fach per Stick vorab)
10P + § 31a Gutachten 1-fach (elektronisch 3-fach per Stick vorab)
Vollmacht Raaberbahn 1-fach (elektronisch 3-fach per Stick vorab)
Vollmacht VÖR 1-fach (elektronisch 3-fach per Stick vorab)
Einreichoperat 1-fach (elektronisch 3-fach per Stick vorab)

1. Allgemeines und bisheriger Verfahrensgang (Verweis auf Vorverfahren)

In den letzten Jahren wurde bzw. wird der zweigleisige Ausbau der Pottendorfer Linie zwischen Wien Meidling und Wampersdorf durchgeführt. Der Abschnitt Wien Meidling – Abzweigung Altmannsdorf ist in Bau, der Abschnitt Abzweigung Altmannsdorf – Münchendorf ist bereits zweigleisig ausgebaut, der daran folgende Abschnitt Münchendorf – Wampersdorf, mit der Umfahrung Ebreichsdorf, ist in Bau.

Der in Richtung Wiener Neustadt anschließende Streckenabschnitt Wampersdorf – Wiener Neustadt wurde bereits Ende der 80-iger Jahre zweigleisig ausgebaut, die Streckenattraktivierung zwischen den Verkehrsstationen Untereggendorf und Wiener Neustadt ist bereits umgesetzt. Somit ergibt sich für einen durchgehenden zweigleisigen Ausbau bzw. eine Streckenattraktivierung der Pottendorfer Linie als Hochgeschwindigkeitsstrecke ein Teilabschnitt im Bereich zwischen Wampersdorf und Untereggendorf, der noch nicht ausgebaut ist. Gemeinsam mit der Attraktivierung dieses Streckenabschnittes soll auch eine neue Anbindung der Raaberbahn (Ebenfurth – Wulkaprodersdorf – Sopron – Győr) über eine Verbindungsschleife („Schleife Ebenfurth“) erfolgen.

Primäre Zielsetzung des hier gegenständlichen Vorhabens ist die Befriedigung des steigenden Mobilitätsbedürfnisses der Bevölkerung im Nord- und Mittelburgenland, um schnell und umsteigefrei nach Wien zu gelangen. Dies wird durch ca. 23.000 Personen, die nach Wien pendeln, deutlich. Rund 17.000 davon sind Tagespendler. Die Raaberbahn selbst wird jährlich von ca. 1,1 Mio. Personen (ca. 4.300 täglich) benützt und transportiert ungefähr 7,5 Mio. Jahresbruttotonnen im Güterverkehr. Zusätzlich sollen die Ballungsräume Neusiedl am See – Eisenstadt und Sopron – Deutschkreutz untereinander vertaktet sowie der integrierte Taktfahrplan auf der Pottendorfer Linie umgesetzt werden.

Zur Umsetzung der gegenständlichen Ziele sieht das ÖBB-Vorhaben „Ebenfurth, Errichtung Schleife“ eine leistungsfähige Anbindung der Raaberbahn-Strecke (ROeEE) an die Pottendorfer Linie im Raum Ebenfurth sowie zusätzlich den Ausbau der Pottendorfer Linie im Streckenbereich zwischen Wampersdorf und Untereggendorf vor.

Die ÖBB-Infrastruktur AG beantragte mit Schreiben vom 11.12.2020 die Durchführung des Vorverfahrens gemäß § 24 Abs 7 iVm § 4 UVP-G bei der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) als zuständiger UVP-Behörde. Das Vorverfahren wurde mit Stellungnahme der BMK vom 19.03.2021 gemäß § 24 Abs 7 iVm § 4 Abs 2 UVP-G abgeschlossen.

F

2. Trassenführung

Das Vorhaben wird in folgende Projektabschnitte geteilt:

2.1. Abzweigung Schleife Ebenfurth

Das Vorhaben schließt an das Projekt „Zweigleisiger Ausbau der Pottendorfer Linie – Abschnitt Wampersdorf“ in km 32,100 im Bereich eines Übergangsbogens an. Das Gleis 1 der Pottendorfer Linie wird nach der Überquerung des Oberwerkkanales im Bereich der Abzweigung des Gleises 1 der Schleife in einem Wannengebäude so weit abgesenkt, dass das Gleis 2 der Schleife über ein Unterwerksbauwerk geführt werden kann.

Danach wird das Gleis wieder auf das Niveau der Bestandsstrecke angehoben. Das Gleis 2 der Pottendorfer Linie wird nach der Überquerung des Oberwerkkanales von der bestehenden Strecke so weit abgerückt, dass der Windschutzgürtel im Bereich km 35,2 bis km 36,0 r.d.B. beibehalten werden kann.

In diesem Bereich wird zusätzlich eine Rückschleife von Neufeld kommend in Richtung Wr. Neustadt angeordnet, diese zweigt vom Gleis 2 der Schleife ab, wird in einem engen Linksbogen in eine Parallellage zu den Gleisen der Pottendorfer Linie geführt und in den Bf Ebenfurth eingebunden.

Im Bereich der Unterwerfung wird die bestehende Überfahrtsbrücke neu errichtet. Die Gemeindefeldstraße wird anschließend in die ebenfalls zu verlegende Landegger Straße eingebunden.

2.2. Neubau Schleife Ebenfurth

Die zweigleisige Schleife Ebenfurth wird nach der Abzweigung von der Pottendorfer Linie in Hochlage über die Landegger Straße geführt.

Im Bereich der Abzweigung der Rückschleife wird die Warme Fische mit einer Eisenbahnbrücke gequert und die Trasse tritt in den Bereich des Natura 2000-Gebietes „Feuchte Ebene – Leithaauen“ ein. Danach schwenkt die Trasse nach rechts, um parallel zur Leitha durch den Wald geführt zu werden. In diesem Bereich werden Flutöffnungen für den Hochwasserabfluss sowie Wildquerungen / Wegquerungen vorgesehen.

Im Bereich des Sportplatzes Ebenfurth tritt die Trasse wieder aus dem Natura 2000-Gebiet aus. In weiterer Folge wird das linksufrige Hochwasser-Becken der Leitha gequert, wobei auch hier Flutöffnungen im Bahndamm vorgesehen sind. Danach wird ein Linksbogen angeordnet, um nach einer Querung der Leitha in die Lage der bestehenden Raaberbahn einzuschwenken. Es wird in diesem Bereich das Gleis 1 links des bestehenden Gleises der

Raaberbahn (nordseitig) situiert und beide Gleise werden in den bestehenden Bahnhof Neufeld an der Leitha eingebunden.

Die Systemtrennstelle der Fahrleitung zwischen ÖBB (15 kV / 16,7 Hz) und Raaberbahn (25 kV / 50 Hz) wird im Bereich der Schleife bei km 116,050 situiert (siehe Einlagezahl 415.5.21, Technischer Bericht der Oberleitungsanlage, Punkt 5.1.8/Seite 10; siehe Einlagezahl 415.5.22, Schaltbild der Oberleitungsanlage; siehe Einlagezahl 415.5.40, SFE-Schema; siehe Einlagezahl 515.5.47, SFE-Lageplan Strecke 60101/17101 Teil 2). Dazu wurden während der Einreichplanung unter Beteiligung von Experten beider Eisenbahnunternehmen alle technisch möglichen Alternativen umfassend untersucht. Da eine Anordnung der Trennstelle jenseits der Leitha nicht ohne Umrüstung des Bahnhofes Neufeld an der Leitha der Raaberbahn möglich gewesen wäre, blieb als einzige Option eine Anordnung im Bereich der neu zu errichtenden Schleife.

Bei der nun im Bauentwurf dargestellten Anordnung der Trennstelle ist der Wechsel zwischen den Bahnstromsystemen während der Fahrt möglich, womit auch betrieblich eine optimale Lösung gefunden wurde.

Auch der Übergang zwischen den sicherungstechnischen Systemen (bei den Einfahrsignalen ES in den Bahnhof Ebenfurth in km 116,550 von Neufeld an der Leitha kommend bzw. bei den Ausfahrtsignalen AS des Bahnhofes Ebenfurth in km 117,191 (Schleife) und in km 0,106 (Rückschleife) in Richtung Neufeld an der Leitha) wurde so gewählt, dass betrieblich optimale Abläufe gewährleistet sind und der Wechsel zwischen den verknüpften Eisenbahnen mit geringem Aufwand und hohem Sicherheitsniveau gewährleistet ist.

2.3. Umbau Bf Ebenfurth

Nach dem Einschwenken der Rückschleife werden die Gleise in einem dreigleisigen Querschnitt unter der bestehenden Überfahrtsbrücke der B 60 Leitha Straße zu einem viergleisigen Bahnhof aufgeweitet. Zwischen den durchgehenden Hauptgleisen und den Überholgleisen wird jeweils ein Inselbahnsteig errichtet, welcher barrierefrei über einen Personendurchgang erschlossen wird. Auf der linken Bahnseite wird ein Vorplatz mit einer Park- & Rideanlage sowie einer Busanbindung errichtet.

Die bestehende Freiladefläche r.d.B. mit der Anschlussbahn AB VÖR (RLG Rübenlogistik GmbH) wird neu an das Gleis 4 derart angebunden, dass eine optimale Bedienung möglich ist, und aus Gründen der betrieblichen Abwicklung in Richtung Wr. Neustadt verschoben.

Der bestehende Ausfahrtsbogen am Bahnhofsende Ebenfurth in Richtung Wr. Neustadt wird auf 160 km/h ertüchtigt. Nach Einbindung in die bestehende Gleislage und Anordnung einer doppelten Weichenverbindung endet das Vorhaben.

Die bestehenden Gleisanlagen des Bf Ebenfurth sowie die Strecke nach Neufeld an der Leitha werden abgetragen und rekultiviert, sofern die Flächen nicht einem anderen Zweck zugeführt werden.

Im Übersichtslageplan ist der geplante Umbau der gesamten Strecke inkl. der geplanten Bahnschleife bis über die Leitha und der zweigleisige Ausbau bis zum Bf Neufeld a.d. Leitha auf burgenländischem Landesgebiet dargestellt.

2.4. Streckenabschnitt der Raaberbahn - ROeEE

Die Verbindungschleife zwischen der Pottendorfer Linie und der Raaberbahn („Schleife Ebenfurth“) mündet im Bereich des Bahnhofes Neufeld an der Leitha in die Raaberbahn ein. Der Bereich zwischen der Eigentumsgrenze ÖBB/ROeEE (derzeit in km 113,331, zukünftig vorgesehen in km 113,338) und der Projektgrenze (km 114,882) sowie alle damit verbundenen Baumaßnahmen (siehe Punkt 2.2.) befinden sich im Streckenbereich der Raaberbahn, und werden durch die Antragstellerin im Namen der Raaberbahn als Antrags- und Beurteilungsgegenstand und Teil des Vorhabens zur Einreichung gebracht (Vollmacht der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG ist Beilage zum gegenständlichen Antrag).

2.5. Umbau der Rübenverladeanlage VÖR

Auch die Verladeanlage der VÖR (RLG Rübenlogistik GmbH) im Bereich des Bahnhofes Ebenfurth muss aufgrund betrieblicher Erfordernisse infolge der Neugestaltung des Bahnhofes Ebenfurth gemäß Punkt 2.3. baulich verändert werden und wird durch die Antragstellerin für die RLG Rübenlogistik GmbH als Antrags- und Beurteilungsgegenstand und Teil des Vorhabens zur Einreichung gebracht (Vollmacht der RLG Rübenlogistik GmbH ist Beilage zum gegenständlichen Antrag).

2.6. Abtrag von Streckenteilen

Im Rahmen des gegenständlichen Vorhabens ist der Abtrag folgender Streckenteile vorgesehen:

- Strecke 106 11: Abzww Ebenfurth Nord (in Ef)=Abzww Ebenfurth Süd (in Ef):
km 36,423 – 38,637
- Strecke 171 01: Ebenfurth=Grenze ÖBB – RoeEE (-Sopron): km 116,846 – 115,331
- Strecke 60 101: Grenze ÖBB/Raaberbahn=Sopron (in Sop): km 115,200 – 115,331

Mit dem Abtrag dieser Teilstrecke ist die faktische und zwangsläufige Auflassung nachstehender Eisenbahnkreuzungen auf der Strecke 171 01 Ebenfurth=Grenze ÖBB – RoeEE (-Sopron) verbunden:

- km 115,743: Schießstättenstraße / Gemeindestraße Ebenfurth;
- km 115,874: Rathausgasse / Gemeindestraße Ebenfurth);
- km 116,257: Alleestraße / Gemeindestraße Ebenfurth).

2.7. Kontextprojekt ETCS Level 2

Auf dem vom gegenständlichen Vorhaben betroffenen Teil des Streckennetzes der ÖBB ist die sicherungstechnische Ausrüstung aktuell mit PZB gegeben. Jedenfalls sind die während der Baudurchführung notwendigen Betriebe mit dem vorhandenen System zu sichern. Dementsprechend sind die Außenanlagen des PZB den baulichen Änderungen anzupassen.

Im Rahmen der in Abstimmung mit dem BMK entwickelten Strategie zur Umstellung des ÖBB-Streckennetzes soll unter anderem die Pottendorfer Linie mit ETCS Level 2 ausgerüstet werden. Damit ist auch für das hier gegenständliche Vorhaben eine Ausrüstung mit ETCS zu erwarten, muss aber eingebettet in die Gesamtstrategie zur Aufrüstung der Strecken zwischen Wien und Wiener Neustadt erfolgen. Diese Maßnahmen werden entweder im Rahmen eines gesonderten Vorhabens, welches den Umfang eines gesamten RBC und aller damit bedienten Strecken umfassen wird, behandelt (Kontextprojekt) oder im Rahmen einer Antragsänderung nachgereicht.

Die Antragstellerin geht aufgrund der aktuellen Zeitpläne davon aus, dass die hier gegenständlichen Streckenabschnitte zum Zeitpunkt der interoperablen Inbetriebnahme mit ETCS Level 2 ausgerüstet sein werden.

Die Details des Vorhabens sind der beiliegenden Umweltverträglichkeitserklärung und den sonstigen Einreichunterlagen zu entnehmen.

3. Begründung der UVP-Pflicht und Verfahrensübersicht

Die Pottendorfer Linie (Strecke 106 01) ist Teil der Pontebbana-Achse (Südstrecke) als wichtiges Teilstück der transeuropäischen Verkehrsverbindung zwischen der Ostsee und der Adria (Baltisch-Adriatischer Korridor), und liegt im Kernnetz der ÖBB. Es handelt sich hierbei um eine magistrale Eisenbahnstrecke mit bedeutendem Anteil an überregionalem Güter- und Personenverkehr und somit um eine Eisenbahn-Fernverkehrsstrecke iSd § 23b Abs 1 Z 1 UVP-G.

Der gegenständliche Streckenabschnitt zwischen Wampersdorf und Wr. Neustadt ist Teil der Strecke „Wien (einschließlich Terminal Inzersdorf) – Pottendorf – Wiener Neustadt“, welche durch die 1. Hochleistungsstrecken-Verordnung, BGBl 1989/370 idF BGBl II 1998/397, zur Hochleistungsstrecke iSd HIG erklärt wurde und ist im TEN-Netz als HGV-Kategorie III klassifiziert. Die Strecke gehört somit zum von der EU definierten Kernnetz HS (Core Network HS, das das

TEN-Netz künftig ersetzt). Der Streckenabschnitt liegt auf der Rahmenplanstrecke (RPL-Strecke) 017.

Die Raaberbahn (Strecke 171 01) hat ihren Endpunkt im Bahnhof Ebenfurth in km 116,846, der Anfangspunkt des im Eigentum der ÖBB-Infrastruktur AG stehenden Streckenteils liegt in km 115,331 (Eigentumsgrenze ÖBB – Raaberbahn). Die Eigentumsgrenze liegt in der Mitte der bestehenden Leithabrücke und ist gleichzeitig die Landesgrenze zwischen Niederösterreich und dem Burgenland. Im Bereich zwischen km 115,331 und dem Anfangspunkt der Strecke in Győr (Ungarn) ist die Raaberbahn die Eigentümerin der Strecke. Die Raaberbahn ist eine TEN-Erweiterungsstrecke (Trassen zu Häfen, Terminals etc) und ist daher als ein Teil des TEN-Kernetzes HS (Core Network HS) zu qualifizieren. Es gelten somit grundsätzlich die Trassierungsparameter des TEN-Kernetzes.

Das gegenständliche Vorhaben betrifft Teile einer durch Hochleistungsstrecken-Verordnung definierten Hochleistungsstrecke und sieht einen Neubau eines Teilabschnittes einer Eisenbahn-Fernverkehrsstrecke vor, weshalb nach den Bestimmungen des 3. Abschnittes des UVP-G für das Vorhaben die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht. Gemäß § 24 Abs 1 UVP-G hat die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie die Umweltverträglichkeitsprüfung und ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen. In diesem Genehmigungsverfahren sind alle vom Bund zu vollziehenden für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen anzuwenden, wobei in diesem Zusammenhang insbesondere auch auf den im Einreichoperat enthaltenen materienrechtlichen Wegweiser (siehe Einlagezahl 102) verwiesen wird.

Darüber hinaus haben die niederösterreichische und die burgenländische Landesregierung gem § 24 Abs 3 UVP-G ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen, in dem sie alle vom Land zu vollziehenden, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen Genehmigungstatbestände anzuwenden haben.

Im Zuge des Neubaus der Schleife Ebenfurth wird das, auf niederösterreichischem Landesgebiet gemäß der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (RL 92/43/EWG des Rates vom 21.03.1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen, ABI L 1992/206, 7 idF RL 97/62/EG des Rates vom 27.10.1997, ABI L 1997/305, 42), kurz FFH-Richtlinie, ausgewiesene Europaschutzgebiet „Feuchte Ebene – Leithaauen“ berührt.

4. Gutachten gemäß § 31a EisbG

Mit der Erstellung eines Gutachtens gemäß § 31a EisbG wurde die Arsenal Railway Certification GmbH von der Antragstellerin beauftragt. Dieses Gutachten liegt dem gegenständlichen Antrag auf Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung bei.

5. Maßnahmen zur Erfüllung unionsrechtlicher Vorgaben

Die betroffenen Streckenabschnitte sind Bestandteile des transeuropäischen Eisenbahnsystems. Mit diesem Vorhaben werden die Teilsysteme Infrastruktur und Energie in einem Umfang berührt, dass nach Ansicht der Projektwerberin eine Aufrüstung gem § 91 EisbG an diesen Teilsystemen vorliegt. Die gemäß den Vorgaben der ETCS-Ausrüstungsstrategie erforderliche Aufrüstung der Sicherungstechnik ist Gegenstand einer eigenen Einreichung oder es wird eine Abänderung des vorliegend zu genehmigenden Vorhabens eingereicht.

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat die benannte Stelle Arsenal Railway Certification GmbH mit der EG-Prüfung dieser zwei Teilsysteme beauftragt. Das Vorhaben erfüllt für diese Phase alle Anforderungen der anzuwendenden TSI.

Planung, Ausführung und Inbetriebnahme des gegenständlichen Vorhabens erfolgen unter Einhaltung der Bestimmungen des § 6 Abs 4 EisbVO sowie der Bestimmungen der RL 2016/798 idgF – im Besonderen der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 idgF über die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken (CSM-Verordnung) und des SMS der ÖBB-Infrastruktur AG.

Die im Rahmen dieser Prozesse zu erstellenden Unterlagen werden der Behörde auf Verlangen als Zwischenberichte jederzeit, spätestens aber in der zur Inbetriebnahme erforderlichen Endfassung vorgelegt.

6. Bürgerbeteiligung, Informationsveranstaltungen im Vorfeld

Die Öffentlichkeit wurde auf nachstehende Weise über das Vorhaben informiert:

- Presseinformation: 22.06.2021;
- Versand einer Projektbroschüre als Postwurf in den Gemeinden Hornstein, Neufeld, Pottendorf und Ebenfurth: 22.06.2021;
- Veröffentlichungen in den Gemeindezeitungen der Gemeinden Hornstein, Neufeld, Pottendorf und Ebenfurth: Juni 2021;
- Veröffentlichungen in den Gemeindezeitungen der Gemeinden Hornstein, Neufeld, Pottendorf, Ebenfurth: April 2022;
- Projektpräsentationen und Planausstellungen 2021 (Einladung über die Gemeindezeitungen)
 - o 19.07.2021: Gemeinde Hornstein;
 - o 20.07.2021: Gemeinde Ebenfurth;
 - o 21.07.2021: Gemeinde Pottendorf;
 - o 23.07.2021: Gemeinde Neufeld;
- Projektpräsentationen und Planausstellungen 2022 (Einladung über die Gemeindezeitungen)

- o 01.06.2022: Gemeinde Pottendorf;
- o 02.06.2022: Gemeinde Ebenfurth;
- o 03.06.2022: Gemeinde Neufeld und Gemeinde Hornstein.

7. Einreichunterlagen

Integrierender Bestandteil des gegenständlichen Antrages sind:

- Übersichten: Einlagenverzeichnis, materienrechtlicher Wegweiser, allgemeinverständliche UVE-Zusammenfassung, Parteienverzeichnis gem UVP-G
(Teil 1, Ordner 1, Einlagen 101 - 104);
- Umweltverträglichkeitserklärung (UVE)
(Teil 2, Ordner 1, Einlage 201 - 202.05);
- Umwelt- Fachbeiträge
(Teil 3, Ordner 2 - 12, Einlagen 301 - 318.2);
- Materienrechtliche Einreichunterlagen: HIG, EisbG, WRG, ForstG
(Teil 4, Ordner 13 - 36, Einlagen 401.1 - 430.8);
- Weiterführende Unterlagen: Variantenuntersuchung, Variantenpläne
(Teil 5, Ordner 37, Einlagen 501 - 503.9);

Die Grundzüge des Vorhabens sind

- im zusammenfassenden und ergänzenden Bericht (Einlagezahl 412),
- in der Übersichtskarte (Einlagezahl 413.1) und
- im Übersichtslageplan (Einlagezahl 413.2)
dargestellt.

8. Ansprechpersonen

Für das gegenständliche Vorhaben stehen bei der ÖBB-Infrastruktur AG Dipl.-Ing. Thomas Schöfmann (Projektleiter, thomas.schoefmann@oebb.at) und Dipl.-Ing. Herbert Mayer (Projektkoordinator, herbert.mayer2@oebb.at) sowie in rechtlicher Hinsicht Mag. Andreas Netzer (Leiter Verwaltungsrecht, andreas.netzer@oebb.at) oder Mag. Michaela Haas (Verwaltungsrecht, michaela.haas@oebb.at) zur Verfügung.

9. Antrag

Die ÖBB-Infrastruktur AG stellt sohin den

A N T R A G ,

die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie möge auf Basis der angeschlossenen Einreichunterlagen für das Vorhaben die Genehmigung gemäß §§ 23b, 24 und 24f UVP-G sowie alle für die Ausführung des Vorhabens sonst noch erforderlichen und in ihre Zuständigkeit fallenden bundesrechtlichen Genehmigungen (vgl dazu insbesondere auch oben unter Punkt 3.), insbesondere die Trassengenehmigung nach § 3 Abs 2 HIG, erteilen.

ÖBB-Infrastruktur AG



ÖBB-Infrastruktur AG
Stab Recht & Beteiligungsmanagement
Verwaltungsrecht & Grundeinlöse
1020 Wien, Praterstern 3
Tel. +43 664 286 96 42
verwaltungsrecht@oebb.at

Datum
13.07.2022

SUBVOLLMACHT

womit ich Frau Mag. Michaela Haas, geb. 11.10.1993, befristet bis 31.12.2023 ermächtige, die ÖBB-Infrastruktur AG im Rahmen der mir erteilten Vollmacht des Vorstandes vom 19.11.2021 zu vertreten.



Mag. Andreas Netzer

Beilage: Vollmacht der ÖBB-Infrastruktur AG vom 19.11.2021 für Mag. Andreas Netzer
in Kopie

VOLLMACHT

Mag. Andreas Netzer, geboren am 03. August 1966, wird in seiner Funktion als Teamleiter des Stabes Recht & Beteiligungsmanagement bevollmächtigt, die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft in Angelegenheiten des Verwaltungsrechts vor Behörden aller Art zu vertreten, dabei im erforderlichen Umfang Anbringen, Anträge und Vorbringen zu erstatten, abzuändern und zurückzuziehen, Einwendungen zu erheben und zurückzuziehen, Akteneinsicht zu nehmen und Aktenabschriften herzustellen, Auskunftsbegehren zu stellen und überhaupt alles vorzukehren, was zur Wahrung der Rechte der ÖBB-Infrastruktur AG und ihrer Organe erforderlich ist.

Mag. Andreas Netzer ist berechtigt, diese Vollmacht im erforderlichen Umfang an andere Dienstnehmer der ÖBB-Infrastruktur AG zu substituieren.

Diese Vollmacht gilt bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31.12.2023.

Wien, am 19. NOV 2021

ÖBB-INFRASTRUKTUR
AKTIENGESELLSCHAFT



Mag. Silvia Angelo
(Ressortvorstand
Finanzen, Markt, Service)



DI Franz Bauer
(Ressortvorstand
Infrastrukturanlagenbereitstellung)



DI Dr. Johann Pluy
(Ressortvorstand
Betrieb und Systeme)

LEERSEITE



Staatliche Gebühr € 14,30 entrichtet

BRZ. 10761/2021

M/sb

Die Echtheit vorstehender Gesamtfirmazeichnung -----

a) der Frau Magistra Silvia Angelo, geboren am 6. (sechsten) Oktober 1969 (neunzehnhundertneunundsechzig), als Vorstandsmitglied, -----

b) des Herrn Diplomingenieur Franz Bauer, geboren am 20. (zwanzigsten) August 1956 (neunzehnhundertsechsfünfzig), als Vorstandsmitglied und -----

c) des Herrn Diplomingenieur Doktor Johann Pluy, geboren am 24. (vierundzwanzigsten) November 1968 (neunzehnhundertachtundsechzig), als Vorstandsmitglied -----

der **ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft**, FN 71396w, mit dem Sitz in Wien und der Geschäftsanschrift 1020 Wien, Praterstern 3, wird bestätigt. -----

Auf Grund der heute vorgenommenen Einsichtnahme in das Firmenbuch bestätige ich gemäß § 89a Notariatsordnung die gemeinsame Vertretungsberechtigung der Vorgenannten für die unter FN 71396w eingetragene **ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft**. -----

Weiters bestätige ich, dass die Parteien erklärt haben, dass sie den Inhalt der Urkunde kennen und deren Unterfertigung (Signierung) frei von Zwang erfolgt. -----

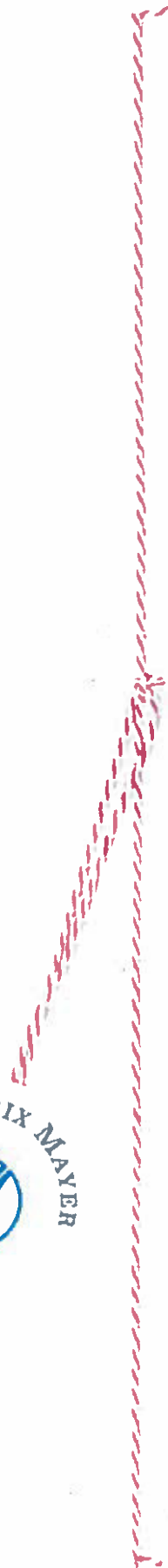
Wien, am 19. (neunzehnten) November 2021 (zweitausendeinundzwanzig) -----



DR. CHRISTIAN MAYER
öff. Notar



BRIX MAYER




ÖBB-Infrastruktur AG
Geschäftsbereich Projekte Neu-/Ausbau

Dipl.-Ing. Dr. Hubert Hager
Tel. +43 (5) 1778 - 9745800
hubert.hager@oebb.at
1020 Wien, Praterstern 3

Wien, am 24.11.2021

Substitutionsvollmacht

Ich, Dipl.-Ing. Dr. Hubert Hager, geboren am 28. April 1964, substituieren die mir vom Vorstand der ÖBB-Infrastruktur erteilte Vollmacht, welche beiliegt, an Dipl.-Ing. Thomas Schöfmann, geboren am 22. September 1976, Projektleiter Geschäftsbereich Projekte Neu-/Ausbau (PNA) der ÖBB-Infrastruktur AG.



(Dipl.-Ing. Dr. Hubert Hager)

Beilage (erwähnt)