



**BMVIT - IV/IVVS4 (UVP-Verfahren Landverkehr)**

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien

Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

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

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

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



Bundesministerium  
für Verkehr,  
Innovation und Technologie

GZ. BMVIT-820.316/0004-IV/IVVS4/2017    DVR:0000175

# **ÖBB-Strecke Wien Matzleinsdorf (Meidling) – Wiener Neustadt Errichtung des Terminals Inzersdorf**

## **3. Änderungsantrag 2017**

Genehmigung von Projektänderungen durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 unter Mitwirkung des Eisenbahngesetzes 1957

## Inhalt

Spruch.....	3
I. Genehmigungen nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 unter Mitwirkung des Eisenbahngesetzes 1959.....	3
I.1. Genehmigung nach dem UVP-G 2000.....	3
I.2. Mitwirkung des Eisenbahngesetzes 1957.....	4
II. Projektbestandteile.....	4
III. Erklärung weiterer Unterlagen zum Bescheidbestandteil.....	4
IV. Nebenbestimmungen.....	4
V. Rechtsgrundlagen.....	5
§ 24 Abs. 1 UVP-G 2000, BGBl. Nr. 697/1993 idF vor der Novelle BGBl. I Nr. 77/2012.....	5
§§ 24f Abs. 1, 24g Abs. 1, 24h Abs. 2 UVP-G 2000, BGBl. Nr. 697/1993 idF BGBl. I Nr. 111/2017.....	5
Begründung.....	5
I. Verfahrensgang.....	5
II. Rechtliche Erwägungen zum Verfahrensgang.....	8
III. Erhobene Beweise.....	9
IV. Der festgestellte Sachverhalt.....	9
V. Auseinandersetzung mit den eingebrachten Stellungnahmen.....	12
VI. Erwägungen zu den Genehmigungsvoraussetzungen.....	13
VI.1. Genehmigung nach § 24g UVP-G 2000.....	13
VI.2. Genehmigung nach dem EisbG.....	16
VII. Würdigung der vorliegenden Beweise und Stellungnahmen.....	20
VIII. Zusammenfassung.....	22

**ÖBB-Strecke 106 Wien Matzleinsdorf (Meidling) – Wiener Neustadt (Pottendorfer Linie)  
Errichtung des Terminals Inzersdorf  
3 Änderungsantrag 2017,  
Genehmigung gemäß § 24g UVP-G 2000**

Wien am 15. Jänner 2018

## **Bescheid**

---

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie entscheidet als Behörde gemäß § 24 Abs. 1 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000) idF BGBl. I Nr. 77/2012 über den Antrag der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft vom 12. Mai 2017 betreffend Änderung des rechtskräftigen UVP-Genehmigungsbescheides vom 6. Februar 2012, GZ. BMVIT-820.316/0001-IV/SCH2/2012 in der Fassung des UVP-Änderungsbescheides vom 1. Juli 2013, GZ. BMVIT-820.316/0004-IV/SCH2/2013 und des UVP-Änderungsbescheides (2. Änderungseinreichung, 2014) vom 4. Februar 2015, GZ. BMVIT-820.316/0001-IV/SCH2/2015 wie folgt:

## **Spruch**

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

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

Der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft wird die Genehmigung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 für folgende mit Antrag vom 30. September 2015 eingereichten Änderungen des Hochleistungsstreckenbauvorhabens ÖBB-Strecke Wien Matzleinsdorf (Meidling) – Wiener Neustadt (Pottendorfer Linie), Errichtung des Terminals Inzersdorf, km 5,6+44 – km 8,9+15; in den Gemeinden Wien, Hennersdorf und Vösendorf unter den in Spruchpunkt **V.** angeführten mit angewendeten materiellen Genehmigungsbestimmungen (Rechtsgrundlagen) erteilt:

- Errichtung einer KL-Halle in geänderter Lage, Höhe und funktioneller Aufteilung
- Errichtung eines nördlich der Halle vorgelagerten Bürogebäudes
- Angepasste Zufahrt und verkehrliche Erschließung
- Bahnanbindung östlich der Halle mit Seitenrampe
- Nutzung einer südlich angrenzenden Fläche als Containerlager
- Geländeabtrag im Bereich des KV Süd
- Versetzung der „Feuchtmulde“ und eines Ersatzlebensraumes für das Rebhuhn
- Reduktion der UVP-Vorhabensfläche

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

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

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

Die Genehmigung umfasst insbesondere folgende Eisenbahnanlagen:

- Errichtung einer KL-Halle in geänderter Lage, Höhe und funktioneller Aufteilung
- Errichtung eines nördlich der Halle vorgelagerten Bürogebäudes
- Angepasste Zufahrt und verkehrliche Erschließung
- Bahnanbindung östlich der Halle mit Seitenrampe
- Nutzung einer südlich angrenzenden Fläche als Containerlager

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

Das Erfordernis der gesonderten Genehmigung der Inbetriebnahme wird nicht berührt.

### **II. Projektbestandteile**

Die Änderungsgenehmigung wird nach Maßgabe der vorgelegten Projektunterlagen gemäß dem mit Bescheidstempel versehenen Einlagenverzeichnis Einlagezahl 3Ä/01/01.1 vom März 2017 erteilt.

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

Folgende Unterlagen sind Bestandteil des Bescheides:

- Gutachten gemäß § 31a EibG der Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H., Untere Viaduktgasse 2, 1030 Wien vom 15. Mai 2017, GZ 17-3041
- Ergänzung des Umweltverträglichkeitsgutachtens (Zusammenfassung der ergänzenden Aussagen auf Basis des UVGA 2011) vom 5. Oktober 2017, koordiniert und zusammengefasst von der Kordina ZT GmbH, Franz-Glaser-Gasse 14/3, 1170 Wien

### **IV. Nebenbestimmungen**

#### **IV.1 aus humanmedizinischer und lärmtechnischer Sicht**

Die im Bericht Schalltechnik EZ. 3Ä/14/01 in den Tabellen 12, 13 und 14 dargelegten Schallemissionen der Haustechnikanlagen der KL-Halle und der Betriebsgebäude Nord und Süd sind nach Fertigstellung und Inbetriebnahme zu überprüfen und sind die Ergebnisse der Behörde in einem

Bericht als Nachweis der projektgemäßen schalltechnischen Ausführung mit der Fertigstellungsanzeige vorzulegen.

#### **IV.2 aus humanmedizinischer und beleuchtungstechnischer Sicht**

Für die durch die Änderung erforderliche Anpassung der Beleuchtung im Bereich der KL-Halle sowie durch eine zusätzliche Beleuchtung der Stellplätze des Leercontainerlagers sind zur Dokumentation möglicher geringer Auswirkungen nach dem Stand der Technik entsprechende Kontrollmessungen durchzuführen und sind die Ergebnisse der Behörde in einem Bericht als Nachweis der projektgemäßen schalltechnischen Ausführung mit der Fertigstellungsanzeige vorzulegen.

#### **V. Rechtsgrundlagen**

§ 24 Abs. 1 UVP-G 2000, BGBl. Nr. 697/1993 idF vor der Novelle BGBl. I Nr. 77/2012

§§ 24f Abs. 1, 24g, § 24h Abs. 2 UVP-G 2000, BGBl. Nr. 697/1993 idF BGBl. I Nr. 111/2017

jeweils unter Mitwirkung von:

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

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

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

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

### **Begründung**

#### **I. Verfahrensgang**

**I.1.** Mit Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 6. Februar 2012, GZ. BMVIT-820.316/0001-IV/SCH2/2012, wurde der ÖBB-Infrastruktur Bau AG im Rahmen des im Betreff angeführten UVP-Verfahrens u. a. die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für das Vorhaben „Errichtung des Terminal Inzersdorf“ bei Einhaltung bestimmter Vorschriften erteilt.

Mit weiterem Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 1. Juli 2013, GZ. BMVIT-820.316/0004-IV/SCH2/2013 wurde der ÖBB-Infrastruktur AG die Änderungsgenehmigung gemäß § 24g UVP-G 2000 für Projektänderungen der Baustellenzufahrt und der Kreisverkehrsanlage sowie hinsichtlich der Konkretisierung der Maßnahme der Wildleitstruktur (Petersbach) bei Einhaltung bestimmter Vorschriften erteilt.

Mit weiterem Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 4. Februar 2015, GZ. BMVIT-820.316/0001-IV/SCH2/2015, wurde der ÖBB-Infrastruktur für Projektänderungen (2. Änderungseinreichung 2014) der Errichtung von Gebäudeteilen des Betriebsgebäudes

Nord in Holzbauweise, der Errichtung von Gebäudeteilen der Verschieberunterkunft in Holzbauweise und Anpassungen der Raumanordnung sowie Errichtung einer Geothermieanlage zur Wärmeversorgung des Betriebsgebäudes Nord und des KLV-Gategebäudes, einschließlich der Erfordernisse infolge der Geologie, Geotechnik und Hydrogeologie für die Geothermieanlage die Genehmigung gemäß § 24g UVP-G 2000 erteilt.

Zuletzt wurde mit Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 28. Juli 2017, GZ. BMVIT-820.316/0006-IV/IVVS4/2016, hinsichtlich der Realisierungsstufe 1 des Terminals Inzersdorf die Übereinstimmung mit den erteilten Genehmigungen gemäß § 24h Abs 1 UVP-G 2000 festgestellt und der ÖBB-Infrastruktur für Änderungen und geringfügige Abweichungen die Genehmigung gemäß § 24g UVP-G 2000 erteilt sowie für die Inbetriebnahme der Realisierungsstufe 1 des Terminals Inzersdorf die eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligung gemäß § 34 ff EibG erteilt.

**I.2.** Nunmehr wurde der Behörde der Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG vom 12. Mai 2017 auf Änderung des Vorhabens gemäß § 24g UVP-G 2000 vorgelegt. Dem Antrag waren die nach den Verwaltungsvorschriften für die Genehmigung des Vorhabens erforderlichen Unterlagen angeschlossen.

Es wurde die Genehmigung folgender Vorhabensänderungen in den Gemeinden Wien, Hennersdorf und Vösendorf beantragt:

- Errichtung einer KL-Halle in geänderter Lage, Höhe und funktioneller Aufteilung
- Errichtung eines nördlich der Halle vorgelagerten Bürogebäudes
- Angepasste Zufahrt und verkehrliche Erschließung
- Bahnanbindung östlich der Halle mit Seitenrampe
- Nutzung einer südlich angrenzenden Fläche als Containerlager

Gemäß § 24c Abs. 2 UVP-G 2000 wurden bereits im „Grundverfahren“ die Kordina ZT GmbH (Dipl.-Ing. Hans Kordina, Bettina Riedmann, MAS RP ETH, MAS (Mediation)) als externe UVP-Koordinatoren des „Grundverfahrens“, bestellt.

Mit Schreiben der Behörde vom 18. Mai 2017, GZ. BMVIT-820.316/0001-IV/IVVS4/2017 wurden der Auftrag an die Koordination und die nachfolgend angeführten Sachverständigen zur Ergänzung des Umweltverträglichkeitsgutachtens erteilt.

Sachverständiger	Sachgebiet
<b>Kordina ZT GmbH, DI Hans Kordina, Bettina Riedmann MMAS</b>	Koordination, Raum-, Stadtplanung, Orts-, Landschaftsbild, Sachgüter
<b>Ing. Erich Lassnig</b>	Lärmschutz
<b>Ing. Wilhelm Lampel</b>	Elektrotechnik

<b>DI Markus Mayr</b>	Eisenbahnwesen
<b>DI Reinhard Wimmer</b>	Ökologie einschl. Gewässerökologie
<b>DI Reinhard Barbl</b>	Forsttechnik, Wald- und Wildökologie
<b>Prof. Dr. Leopold Weber</b>	Geologie und Hydrogeologie
<b>DI Peter Flicker</b>	Wasserbautechnik und Oberflächenwässer
<b>Prof. Erich Mursch-Radlgruber</b>	Klima
<b>Prof. Hans Puxbaum</b>	Luftschadstoffe
<b>Prof. Dr. Manfred Neuberger</b>	Humanmedizin

Die Koordination und die angeführten Sachverständigen (mit Ausnahme des Amtssachverständigen für das Fachgebiet Elektromagnetische Felder, Licht und Beschattung) wurden jeweils bereits im „Grundverfahren“ mit Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie (UVP-Behörde) gemäß § 24c Abs. 2 UVP-G 2000 vom 30. März 2011, GZ. BMVIT-820.316/0001-IV/SCH2/2011 als nichtamtliche Sachverständige bestellt. Der Sachverständigen für Elektromagnetische Felder, Licht und Beschattung wurde als Amtssachverständiger gemäß § 52 Abs. 1 AVG beigezogen.

Mit Kundmachung vom 18. Mai 2017, GZ. BMVIT-820.316/0001-IV/IVVS4/2016 wurde die Einleitung des Verfahrens sowie die Auflage der Änderungsunterlagen und die Möglichkeit zur Einsicht- und Stellungnahme bei der Behörde und in den Standortgemeinden Wien, Hennersdorf und Vösendorf vom 24. Mai 2017 bis zum 23. Juni 2017 verlautbart. Die Kundmachung wurde während der Auflage- und Stellungnahmefrist an den Amtstafeln der Gemeinden sowie auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie verlautbart. Die Standortgemeinden, das Verkehrs-Arbeitsinspektorat, die Wiener und die Niederösterreichische Umweltschutzbehörde, die Wasserwirtschaftlichen Planungsorgane sowie die mitwirkenden Behörden wurden von der Auflage sowie der Stellungnahmemöglichkeit persönlich durch Zustellung der Kundmachung verständigt. Dem Verkehrs Arbeitsinspektorat wurden dabei die Antragsunterlagen (Parie C) direkt übermittelt. Der Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG, der Bericht, das Gutachten gemäß § 31a EisbG, das Inhaltsverzeichnis der Lageplan und die Zusammenfassung der Umweltauswirkungen wurden mit der Kundmachung auf der Homepage des bmvit im Internet veröffentlicht.

Im Zuge der anschließenden Auflage- und Einwendungsfrist vom 24. Mai 2017 bis zum 23. Juni 2017 erfolgte eine Stellungnahme des Verkehrs-Arbeitsinspektorates vom 20. Juli 2017 und der Gemeinde Hennersdorf vom 22. Juni 2017.

Mit Schreiben vom 20. Juli 2017, GZ. BMASK-755.055/0001-VII/VAI/11/2017 hat das Verkehrs-Arbeitsinspektorat die Behörde auf die Rechtsvorschriften zum Schutz der Arbeitnehmer hingewiesen, die von ihr im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zu berücksichtigen sind sowie darauf aufmerksam gemacht, dass die Überprüfung der Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmer-

schutzes somit von der Genehmigungsbehörde durch Prüfung und Auswertung der Gutachten im Sinne der angeführten rechtlichen Rahmenbedingungen vorzunehmen wäre.

Die Stellungnahmen wurden der ÖBB-Infrastruktur AG mit der Möglichkeit zur allfälligen Stellungnahme übermittelt und den Sachverständigen zur fachlichen Beantwortung vorgelegt.

Im Zuge des Ermittlungsverfahrens wurde von der Behörde durch die UVP-Koordination und die im Verfahren bestellten Sachverständigen unter Einbeziehung der während der öffentlichen Stellungnahme- und Einwendungsfrist ergangenen Stellungnahme eine Ergänzung des Umweltverträglichkeitsgutachtens vom 5. Oktober 2017 erstellt.

Mit Schreiben vom 16. Oktober 2017, GZ. BMVIT-820.316/0003-IV/IVVS4/2017, wurde die Fertigstellung der Ergänzung des Umweltverträglichkeitsgutachtens und deren Veröffentlichung auf der Homepage des bmvt im Internet den betroffenen Standortgemeinden, dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat, der Wiener und der Niederösterreichischen Umweltschutzkommission, dem Wiener und dem Niederösterreichischen Wasserwirtschaftlichen Planungsorgan und den mitwirkenden Behörden bekannt gegeben. Den genannten Parteien und Beteiligten wurde die Möglichkeit zur schriftlichen Stellungnahme bei der Behörde binnen 2 Wochen ab Zustellung gegeben.

Daraufhin sind keine weiteren Stellungnahmen im gegenständlichen Verfahren erfolgt.

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

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

**II.2.** Im gegenständlichen Änderungsverfahren wurden die bereits im UVP-Genehmigungsverfahren gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000 herangezogenen Sachverständigen mit der Erstellung des ergänzenden Gutachtens beauftragt. Von der ho. Behörde wurde gemäß § 53 iVm § 7 AVG im Sinne der Rechtsprechung des VwGH (vgl. z.B. VwGH 12.5.1992, 91/08/0139) bereits im rechtskräftig abgeschlossenen Genehmigungsverfahren bei jedem Sachverständigen geprüft, ob Befangenheitsgründe bzw. Ausschließungsgründe vorliegen, wobei insbesondere der



Schwerpunkt auf sonstige Gründe, die die Unbefangenheit des Sachverständigen in Zweifel ziehen, gelegt wurde. Diesbezüglich auf die hierzu im rechtskräftigen Genehmigungsbescheid getroffenen Aussagen zu Fachkunde und Unbefangenheit der Sachverständigen zu verweisen und haben sich hier zwischenzeitlich keine Änderungen ergeben. Auch die mitwirkenden Behörden sind im rechtskräftig abgeschlossenen Genehmigungsverfahren hinsichtlich der herangezogenen Sachverständigen eingebunden worden.

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

**II.4.** Der Antrag und die Unterlagen wurde im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie sowie in den Standortgemeinden 24. Mai 2017 bis zum 23. Juni 2017 zur öffentlichen Einsicht und Stellungnahmemöglichkeit aufgelegt. Weiters wurde den bekannten Beteiligten mit Schreiben vom 16. Oktober 2016 auch die Möglichkeit zur Stellungnahme zum ergänzten Umweltverträglichkeitsgutachten gegeben. Somit wurde den Betroffenen die Möglichkeit zum rechtlichen Gehör gemäß § 45 Abs 3 AVG gewährt.

### **III. Erhobene Beweise**

Im Zuge des Ermittlungsverfahrens wurde das

- ergänzende UVP-Gutachten

erstellt.

Weiters ist im Verfahren die oben wiedergegebene

- Stellungnahme der Gemeinde Hennersdorf vom 22. Juni 2017
- sowie die Stellungnahme des Verkehrs-Arbeitsinspektorates vom 19. April 2016

eingegangen.

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

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

##### **IV.1.1. Errichtung einer KL-Halle in geänderter Lage, Höhe und funktioneller Aufteilung**

Die KL-Halle war ursprünglich mit einer Länge von etwa 349 m, einer Breite von 74 m und einer Höhe von 32 m geplant und genehmigt womit sich eine bebaute Fläche von etwa 25.200 m<sup>2</sup>

ergab. Dabei waren folgende Büros mit etwa 3.700 m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche und etwa 15.600 m<sup>3</sup> Bruttorauminhalt und die KL-Halle (Betriebsbau) mit etwa 86.700 m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche und etwa 761.000 m<sup>3</sup> Bruttorauminhalt geplant. An beiden Längsseiten der KL-Halle und an der Nordseite waren insgesamt 138 LKW-Andockplätze geplant. Weiters waren zwei jeweils etwa 280 m lange Gleise in die Halle vorgesehen.

Die geänderte KL-Halle ist nunmehr als ein eingeschossiger Hochbau mit einer Länge von etwa 380 m, einer Breite von 46 m und einer Höhe von 14 m vorgesehen womit sich eine bebaute Fläche von etwa 18.000 m<sup>2</sup> ergibt. Die KL-Halle (Betriebsbau) hat etwa 18.900 m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche und etwa 230.200 m<sup>3</sup> Bruttorauminhalt. An beiden Längsseiten der KL-Halle sind insgesamt 144 LKW-Andockplätze geplant. Weiters ist nunmehr ein Gleis an der Ostseite der KL-Halle mit einer außen liegenden 200 m langen Seitenrampe geplant. Entsprechend der zwischenzeitigen Entwicklung mit geändertem Anforderungsprofil durch die neue Logistik und der heute vorgesehenen Nutzung als Umschlagterminal entstanden auch geänderte Anforderungen an die KL-Halle. Somit konnten die im genehmigten Vorhaben noch vorgesehenen getrennten Funktionsbereiche der Kommissionierungsebenen und das Hochregallager entfallen. Dadurch konnte die geänderte KL-Halle von den Dimensionen deutlich verkleinert werden und zwar - KL-Halle (Betriebsbau) von etwa 86.700 m<sup>2</sup> auf etwa 18.900 m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche – Reduzierung um etwa 67.800 m<sup>2</sup> = -78% bzw von etwa 761.000 m<sup>3</sup> auf etwa 230.200 m<sup>3</sup> Bruttorauminhalt – Reduzierung um etwa 531.000 m<sup>3</sup> = -70% - LKW-Andockplätze von 138 auf etwa 144 Andockplätze = de facto ident - Gleisanschluss von 2 Hallengleisen (je 280 m) auf 1 Rampengleis (200 m) außen. Somit ergibt sich für die Bauherstellung der KL-Halle ein deutlich reduziertes Bauvolumen.

#### **IV.1.2. Errichtung eines nördlich der Halle vorgelagerten Bürogebäudes**

Die Büros sind nunmehr als gesondertes und im Wesentlichen als getrenntes zweigeschossiges Bürogebäude (nur Verbindungsgang) an der Nordseite der KL-Halle vorgesehen, welche jedoch beide einen funktionellen Zusammenhang haben. Dabei sind für die Büros - nunmehr als vorgelagertes und gesondertes Bürogebäude - mit etwa 2.900 m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche und etwa 11.600 m<sup>3</sup> Bruttorauminhalt vorgesehen. Dadurch konnten die Büros von den Dimensionen deutlich verkleinert werden und zwar von etwa 3.700 m<sup>2</sup> auf etwa 2.900 m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche – Reduzierung um etwa 800 m<sup>2</sup> = -21% bzw von etwa 15.600 m<sup>3</sup> auf etwa 11.600 m<sup>3</sup> Bruttorauminhalt – Reduzierung um etwa 4.000 m<sup>3</sup> = -26%.

#### **IV.1.3. Angepasste Zufahrt – verkehrliche Erschließung**

Im Zuge der Neugestaltung der KL-Halle wurde auch die verkehrliche Erschließung zur / von sowie um die KL-Halle angepasst. Die Zu- und Ausfahrtsbereiche wurden grundsätzlich an gleicher Stelle beibehalten, jedoch in einen getrennten Zufahrts- und Ausfahrtsbereich für LKW sowie einen gesonderten Zufahrtsbereich zu den Parkplätzen für PKW aufgeteilt. Somit ist verkehrsmäßig eine günstigere Lösung und klarere Verkehrsführung entstanden. Weiters wurden der LKW Verkehr zu den Ladestellen der KL-Halle nunmehr in einem Ringverkehr um die Halle geführt und nicht mehr mit zwei Wendeschleifen an der Südseite (östlich und westlich) im Gegenverkehr zurückgeführt.

Auch hier ist eine günstigere Lösung und klarere Verkehrsführung entstanden. Die Zufahrt für den Schwerverkehr von und zur S1 über den Kreisverkehr Nord und Süd bleibt unverändert.

Die externe verkehrliche Erschließung des externen Containerdepots (Leercontainer) von der S1 erfolgt vom Kreisverkehr Süd über eine eigene Zufahrt auf kurzem Weg. Die interne verkehrliche Erschließung (z.B. zu den KLV-Anlagen) erfolgt über kurze Verbindungsstraßen im Terminalbereich.

Das gesamte Verkehrsaufkommen wurde für das Jahr 2025 neu bewertet und mit den der Genehmigung zugrundeliegenden Verkehrsaufkommen 2010 verglichen. Dabei ergeben sich lediglich für die KL-Halle geringfügige Veränderungen und Erhöhungen. Im Wesentlichen erfolgt eine Verschiebung von leichten LKW zu schweren LKW, wobei die Frequenz der LKW von 910/24h (2010) auf 972/24h (2025) steigt (etwa 7%).

#### **IV.1.4. Bahnanbindung östlich der Halle mit Seitenrampe**

Bei der genehmigten KL-Halle war ein mittiger in die Halle führender Gleisanschluss mit 2 Gleisen (380 und 390) vorgesehen. Vorgelagert waren noch die Abstell- und Manipulationsgleise (471 – 483), wovon zwei dieser Gleise als Verlängerung als Gleise 380 und 390 in die KL-Halle führten. Entsprechend dem geänderten Anforderungsprofil durch die neue Logistik und der heute vorgesehenen Nutzung als Umschlagterminal konnte auch die Anzahl und Konfiguration der Gleisanlagen zur bzw. für die KL-Halle angepasst und reduziert werden. Somit sind nur mehr die Gleise 479, 379 und 381 erforderlich. Somit ergibt sich für die Bauherstellung der Gleisanlage zur bzw. für die KL-Halle ein deutlich reduziertes Bauvolumen.

#### **IV.1.5. Nutzung einer südlich angrenzenden Fläche als Containerlager**

Das externe Containerdepot (Leercontainer) wird südlich der KL-Halle auf ehemaligen vorgesehenen Flächen der Zufahrts-/Manipulationsgleise zur KL-Halle bzw. auf vorgesehenen LKW-Abstellplätzen errichtet, welche im Zuge der Änderung der KL-Halle den neuen Planungen angepasst wurden und in dieser Form nicht mehr erforderlich waren. Das Leercontainerlager mit einer befestigten Fläche von etwa 20.000 m<sup>2</sup> sieht 8 LKW und 5 PKW Parkplätze vor und ist mit zwei vierstreifigen Zwischenfahrgassen bzw. Manipulationsgassen in drei Lagerblöcke geteilt. Die Lagerblöcke umfassen 438 + 330 + 246 Container (6 fache Stapelung Stapelhöhe etwa 17 m, somit bis zu 3 m höher als KL-Halle), somit insgesamt 1047 Stück 40 Fuß-Container. Zum Betrieb sind Dieselstapler vorgesehen. Weiters wird für die Verwaltung ein Containerbüro mit 100 m<sup>2</sup> und für kleinere Reparaturen eine Werkstatt mit 400 m<sup>2</sup> vorgesehen.

#### **IV.1.6. Geländeabtrag im Bereich des KV Süd**

Im direkten Umfeld der Zufahrtsstraße zum Containerlager wird ein bestehendes Geländeplateau mit einer maximalen Ausdehnung von rund 150m in Nord-Süd Richtung und einer Breite zwischen ca. 26m bis 56m und einer Höhe von rund 2-3 m abgetragen. Insgesamt ergibt sich ein notwendiger Geländeabtrag von rund 17.000 m<sup>3</sup>.

#### **IV.1.7. Versetzung der „Feuchtmulde“ und eines Ersatzlebensraumes für das Rebhuhn**

Die Feuchtmulde im Ausmaß von ca. 0,2 ha ist bereits an den im EP 2010 vorgesehenen Standort versetzt worden. Im April und Juni 2015 haben vegetationsökologische Erhebungen bei der Feuchtmulde stattgefunden. Die Kartierungsergebnisse hätten gezeigt, dass die Feuchtmulde hinsichtlich ihres Ausgleichszieles nicht funktionstüchtig war und sich ein eher trockenes Habitat entwickelt habe. Das Erscheinungsbild der Feuchtmulde hat sich auch danach nicht geändert. Die Ausgleichsmaßnahme führen derzeit auch weiterhin nicht zum gewünschten Erfolg. Aus diesem Grund soll die Feuchtmulde an einen besser geeigneten Standort (rund 200m westlich) versetzt werden. Der Verbindungsweg zwischen Schaltstation 6 und WLV Anlage wird nicht realisiert, somit werden die nun vorgesehenen Flächen uneingeschränkt zur Verfügung stehen.

#### **IV.1.8. Reduktion der UVP-Vorhabensfläche**

Auf Grund der Detailplanungen und der notwendigen Verlegung der ökologischen Ausgleichsfläche eines Feuchtstandortes (sogenannte „Feuchtmulde“) an einen technisch funktionsfähigen Standort sowie eines Ersatzlebensraumes für das Rebhuhn im Umfeld der „Feuchtmulde“, kommt es zu einer Reduktion der UVP-Vorhabensfläche im südlich der S1 gelegenen Teilbereichs der Anlage. Dabei kommt es zu einem Entfall von rund 3,5 ha dauerhafter Vorhabensfläche.

**IV.1.9.** Hinsichtlich der Details der gegenständlichen Projektänderungen wird auf die einen integrierenden Bestandteil dieses Bescheides darstellenden Antragsunterlagen verwiesen.

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

**V.1.** Nachstehend wird auf die Stellungnahmen, die während des Parteiengehörs vom 7. April 2016 gemäß § 45 Abs 3 AVG eingebracht wurden, eingegangen.

Die Stellungnahme der Gemeinde Hannersdorf wurde in der Ergänzung zum Umweltverträglichkeitsgutachten aus fachlicher Sicht ausführlich und individuell beantwortet (Seite 46 ff des Gutachtens).

Insbesondere wird von den Sachverständigen bestätigt, dass

- die geringfügige Verlegung der Rebhuhnfläche im Rahmen der gegenständlichen Änderung aus fachlicher Sicht in Ordnung geht
- Aus fachlicher Sicht betreffend Wild die zusätzliche Verbreiterung der Leitstruktur auf LN-Fläche nicht erforderlich ist um die Annahmewahrscheinlichkeit und Funktionsfähigkeit zu sichern.
- die Planung des Güterterminals mit den jetzt vorgeschlagenen Änderungen zu keinen relevanten Einschränkungen der Entwicklungsmöglichkeiten der Standortgemeinden führt und

aus zwingenden eisenbahnfachlichen Gegebenheiten keine andere Situierung der ökologische Ausgleichsfläche im Terminalareal bedingt ist

Nach Bekanntgabe des ergänzten UVP-Gutachtens und erfolgten Parteiengehör ist keine weitere Stellungnahme der Gemeinde Hennersdorf erfolgt.

Die Stellungnahme des Verkehrs-Arbeitsinspektorates stellt keine Einwendung im Rechtssinne dar. Zur Berücksichtigung der Belange des Arbeitnehmerschutzes sieh unten unter Punkt VI.2.3.

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

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

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

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

Die Behörde hat dabei notwendige Ergänzungen des Ermittlungsverfahrens vorzunehmen.

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

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

1. Emissionen von Schadstoffen sind nach dem Stand der Technik zu begrenzen,
2. die Immissionsbelastung zu schützender Güter ist möglichst gering zu halten, wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die
  - a) das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden

oder

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

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

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

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

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

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

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

Die UVP-Sachverständigen wurden beauftragt, das vorliegenden Änderungen und Abweichungen auf die Übereinstimmung mit den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung zu prüfen und die Prüfung erforderlichenfalls zu ergänzen. Dem im Verfahren erstatteten ergänzenden UVP-Gutachten (Fachgebiete Lärm- und Erschütterungen, Ökologie und Gewässerökologie, Geologie, Geotechnik und Hydrogeologie, Wasserbautechnik und Oberflächenwässer, Klima, Raumplanung, Sachgüter, Orts- und Landschaftsbild, Eisenbahnwesen, Humanmedizin, Elektromagnetische Felder, Licht und Beschattung, Lärmschutz, Forsttechnik, Wald- und Wildökologie, Luftschadstoffe) ist zusammenfassend zu entnehmen, dass *“die von der Projektwerberin vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen bezüglich der vorgelegten Änderungen aus Sicht der Fachgebiete plausibel und nachvollziehbar sind. Aus fachlicher Sicht ergeben sich keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin. Die zur Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens vorgelegten Änderungsunterlagen entsprechen dem Stand der Technik und der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften. Es bestehen Änderungen. Diese Änderungen entsprechen aber in allen Bereichen den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung 2014. Unter der Voraussetzung der Berücksichtigung der bereits im Gutachten 2014 geforderten zwingenden Maßnahmen entspricht das Projekt aus Sicht der Sachverständigen den Genehmigungsvoraussetzungen des UVP-G 2000.*

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

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

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

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

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

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

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

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

Der als vom Sachverständigen für Lärmschutz als zwingend angesehene Auflagenvorschlag (Seitens des Sachverständigen für Humanmedizin nur empfohlen) zur Überprüfung der Schallemissionen der Haustechnikanlagen wurde gemäß § 24c UVP-G 2000 als Nebenbestimmung in den Bescheid übernommen. Seitens der Antragstellerin wurde diesbezüglich im Zuge des Parteiengehörs kein Einwand erhoben.

Der vom Sachverständigen für EMF, Belichtung und Beschattung und vom humanmedizinischen Sachverständigen empfohlene angesehene Auflagenvorschlag zu Kontrollmessungen bei der Beleuchtung wurde ebenfalls gemäß § 24c UVP-G 2000 bzw um zu einem Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit iSd § 24f Abs 3 UVP-G 2000 beizutragen als Nebenbestimmung in den Bescheid übernommen.

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

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

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

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



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

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

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

1. das Bauvorhaben dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Einbringung des verfahrenseinleitenden Antrages bei der Behörde unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn entspricht, wobei vom Stand der Technik beantragte Abweichungen in Ausnahmefällen zulässig sind, wenn mit Vorkehrungen die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn auf andere Weise gewährleistet werden kann.
2. vom Bund, von den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmende Interessen durch das Bauvorhaben nicht verletzt werden oder im Falle des Vorliegens einer Verletzung solcher Interessen der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der aus der Verletzung dieser Interessen für die Öffentlichkeit durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht und
3. eingewendete subjektiv öffentliche Rechte einer Partei nicht verletzt werden oder im Falle einer Verletzung eingewendeter subjektiv öffentlicher Rechte einer Partei dann, wenn der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der der Partei durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht.

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

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

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

Die Vorgangsweise und Kriterien zur Prüfung der Einhaltung der Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes wird in der Arbeitnehmerschutzverordnung Verkehr 2017 – AVO Verkehr 2017, BGBl. II Nr. 17/2012 idF BGBl. II Nr. 307/2017 des Bundesministers für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz (nunmehr Bundesministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Konsumentenschutz) festgelegt. Insbesondere in den §§ 11 und 12 der zitierten Norm ist die Prüfung der Einhaltung der Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes im Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren festgelegt.

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

**VI.2.5.** Seitens der Antragstellerin wurde ein Gemeinschaftsgutachten gemäß § 31a EISbG vom 15. Mai 2017 der Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H. vorgelegt. Da das betreffende Vorhaben eine Hauptbahn betrifft, enthält das Gutachten auch eine allgemein verständliche Zusammenfassung.

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

- Hochbau
- Konstruktiver Ingenieurbau
- Brandschutz
- Eisenbahnbautechnik & Außenanlagen 50 Hz
- Eisenbahnbetrieb
- Leit- und Sicherungstechnik
- Geotechnik
- Wasserbautechnik
- Außenanlagen (Oberfläche)

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

Die Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H. sowie sämtliche externe Teilgutachter entsprechen den formalen Voraussetzungen des § 31a Abs 2 EisebG.

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

Dem Gutachten ist zu entnehmen, dass die Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entsprechend der AVO Verkehr 2017 unter Berücksichtigung des Schwerpunktkonzeptes aus Sicht des Arbeitnehmerschutzes R 10 für Eisenbahnanlagen begutachtet wurden und die Erfüllung aller Erfordernisse festgestellt wurde.

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

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

**VI.2.5.** Hinsichtlich allfällig berührter Interessen von Gebietskörperschaften ist im Verfahren eine Stellungnahme der Gemeinde Hennersdorf erfolgt. Siehe hiezu Punkt **V.1.** oben.

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

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

Gemäß § 11 Abs 2 der Arbeitnehmerschutzverordnung Verkehr 2017 iVm § 5 Abs 2 Z 1 bis Z 6 leg. cit, ist im Rahmen von Gutachten gemäß § 31a Abs 1 EisbG jeweils auch die Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes zu überprüfen, nachzuweisen und haben die Gutachten hierzu insbesondere die in Abs 2 der zitierten Bestimmung angeführten Prüfungen zu enthalten.

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

Seitens des Bundesministeriums für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat wurde in der schriftlichen Stellungnahme vom 20. Juli 2017, GZ. BMASK-755.055/0001-VII/VAI/11/2017 die Behörde darauf hingewiesen, dass die Überprüfung der Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes von der Genehmigungsbehörde durch Prüfung und Auswertung der Gutachten und Prüfbescheinigungen im Sinne der obigen rechtlichen Rahmenbedingungen vorzunehmen wäre. Eine weitere Stellungnahme zum gegenständlichen Änderungsprojekt ist nicht erfolgt.

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

**VI.2.8.** Zum Vorliegen des öffentlichen Interesses ist auf die entsprechenden Ausführungen in der Begründung im UVP-Bescheid vom 6. Februar 2012, GZ. BMVIT-820.316/0001-IV/SCH2/2012 hinzuweisen.

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

Die Entscheidung gründet sich auf das durchgeführte Ermittlungsverfahren, insbesondere auf die eingereichten Änderungsunterlagen, das vorgelegte Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 15. Mai 2017, das auf diese Unterlagen aufbauende ergänzende Umweltverträglichkeitsgutachten vom 15. Oktober 2017.

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

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

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

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

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

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

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

### **VIII. Zusammenfassung**

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

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

Es war daher spruchgemäß zu entscheiden.

### **Rechtsmittelbelehrung**

Sie haben das Recht gegen diesen Bescheid Beschwerde zu erheben.

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

Eine rechtzeitig eingebrachte und zulässige Beschwerde hat aufschiebende Wirkung, das heißt, der Bescheid kann bis zur abschließenden Entscheidung nicht vollstreckt werden.

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 (<http://www.bmvit.gv.at/ministerium/impressum/policy.html>) bekanntgemacht.

**Hinweis:**

Gemäß BuLVwG-Eingabengebührverordnung – BuLVwG-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) 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 Finanzamtes für Gebühren, Verkehrssteuern und Glücksspiel (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.

**Ergeht an:**

1 ÖBB Infrastruktur AG  
Praterstern 3  
1020 Wien

vorab per E-Mail an: [christian.trummer2@oebb.at](mailto:christian.trummer2@oebb.at), [andreas.vodik@oebb.at](mailto:andreas.vodik@oebb.at) und [ute.pipp@oebb.at](mailto:ute.pipp@oebb.at) abs.

2. Stadt Wien  
Rathaus  
1082 Wien

Als Standortgemeinde

3. Gemeinde Hennersdorf  
Achauer Str. 2  
2332 Hennersdorf

als Standortgemeinde, vorab per E-Mail an: [office@gemeinde-hennersdorf.at](mailto:office@gemeinde-hennersdorf.at)

4. Marktgemeinde Vösendorf  
Schlossplatz 1  
2331 Vösendorf

Als Standortgemeinde, vorab per E-Mail an: [info@voesendorf.gv.at](mailto:info@voesendorf.gv.at)

5. Wiener Umweltschutzanstalt,  
Muthgasse 62, Riegel F, 1.Stock, Top1.39  
1190 Wien

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

6. Umweltschutzanstalt Niederösterreich  
Tor zum Landhaus  
Wiener Straße 54  
3109 St. Pölten

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

7. Landeshauptmann von Wien  
Wasserwirtschaftliches Planungsorgan  
Magistratsabteilung 45  
Am Brigittenauer Sporn 7,  
1200 Wien

vorab per E-Mail an: [post@ma45.wien.gv.at](mailto:post@ma45.wien.gv.at)

8. Landeshauptmann von Niederösterreich  
Wasserwirtschaftliches Planungsorgan  
Abteilung WA 2, Wasserwirtschaft  
Landhausplatz 1, Haus 2  
3109 St. Pölten

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



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

vorab per E-Mail an: [vll11@sozialministerium.at](mailto:vll11@sozialministerium.at)

**ergeht nachrichtlich an:**

10. Landeshauptmann von Wien  
Magistratsabteilung 22, Umweltrecht  
Dresdner Straße 45  
1200 Wien

per E-Mail an: [post@ma22.wien.gv.at](mailto:post@ma22.wien.gv.at)

11. Landeshauptmann von Wien  
Magistratsabteilung 58, Wasserrecht  
Dresdner Straße 73-75  
1200 Wien

per E-Mail an: [post@ma58.wien.gv.at](mailto:post@ma58.wien.gv.at)

jeweils als Behörde gemäß § 24 Abs 3 und 4 UVP-G 2000 idF vor der Novelle 2012,

12. Landeshauptmann von Niederösterreich  
Amt der Niederösterreichischen Landesregierung  
Abteilung RU 4, Umwelt und Energierecht  
Landhausplatz 1, Haus 16  
3109 St. Pölten

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

als Behörde gemäß § 24 Abs 3 UVP-G 2000 idF vor der Novelle 2012,

13. Bezirkshauptmannschaft Mödling  
Bahnstraße 2  
2340 Mödling

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

als Behörde gemäß § 24 Abs 4 UVP-G 2000 (Naturschutz) idF vor der Novelle 2012,

14. Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus  
Abteilung I / 1, Anlagenbezogener Umweltschutz und Umweltbewertung  
Stubenring 1  
1010 Wien

per E-Mail an: [abt.11@bmnt.gv.at](mailto:abt.11@bmnt.gv.at)

15. Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus  
Referat Umweltbewertung  
Spittelauer Lände 5  
1090 Wien

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

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

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